1859-2009
150 anni di Cultura Politecnica

Cerimonia di conferimento della
Laurea Magistrale ad honorem
in Architettura

Laurea Magistrale ad honorem
in Architecture ceremony

a Giorgetto Giugiaro

SALUTO

Francesco Profumo
Rettore Politecnico di Torino

Autorità, Signore e Signori, cari studenti benvenuti, buongiorno a voi tutti e grazie per aver raccolto il nostro invito a partecipare alla consegna della Laurea magistrale ad Honorem in Architettura a Giorgetto Giugiaro.

L'attribuzione di lauree ad honorem è per il Politecnico di Torino un fatto non consueto, perché estremamente rare sono le occasioni che giustifichino l'attribuzione di un titolo così importante.

La scelta delle personalità a cui conferire una Laurea ad Honorem è un processo altamente selettivo, che richiede diversi livelli di approvazione, sia all'intero dell'Ateneo, sia a livello ministeriale. Solo a scienziati di chiara fama, o personalità che hanno contribuito in modo determinante allo sviluppo della società e dell'industria viene concesso il titolo.

Questo è il motivo per cui in passato hanno ricevuto Lauree ad Honorem dal Politecnico di Torino ricercatori che hanno sviluppato importanti teorie, oppure personaggi dell'accademia e dell'industria che hanno introdotto importanti innovazioni nella nostra vita quotidiana.

Oggi è un giorno davvero speciale, perché il Politecnico di Torino conferisce la Laurea ad Honorem ad un uomo dell'industria torinese che ha saputo coniugare creatività, immaginazione, visione concettuale, eclettismo e fare e in particolare quel "fare bene", che è un "segno caratterizzante" del nostro territorio.

Sono particolarmente felice di poter onorare un uomo di industria che rappresenta uno dei settori più importanti del comparto torinese: l'automobile. Giorgetto Giugiaro con il suo lavoro ci ha dimostrato in modo meraviglioso come creatività e tecnologia possano essere fonte di quella innovazione che è indispensabile per il progresso di tutti i paesi ed è una ricchezza unica per l'Italia.
Una figura dunque che dà lustro a Torino, capitale dell'automobile, che ha contribuito a creare qualificati posti di lavoro e centri di eccellenza non solo nel nostro Paese, ma anche all'estero e, che ancor oggi, propone ai giovani nuove specializzazioni e nuove prospettive di relazioni con i nuovi Paesi costruttori di veicoli. Tale vocazione è tanto più significativa alla luce del recente accordo stretto con Wolskwagen, gruppo con il quale il designer collabora da quasi 40 anni - fin dai tempi del progetto Golf - e che come Italdesign rappresenta oggi una strategica risorsa interna della Società dell'"Auto del Popolo".

Giorgetto Giugiaro, pur attraverso le difficoltà del mondo del lavoro, la competitività dell'ambiente, l'alternarsi delle congiunture del mercato, ha seguito il suo percorso con estrema determinazione, proponendo, condividendo e partecipando a tutte le scelte imprenditoriali attuate in stretta sintonia con Aldo Mantovani, a cui nel 2005, in questa stessa Sala conferimmo la Laurea ad Honorem in Ingegneria Meccanica e che purtroppo oggi non è più con noi.

Giorgetto Giugiaro continua a portare il suo contributo all'impresa con serietà, rigore, severità e insieme perseveranza e competenza: valori questi che il nostro Ateneo intende trasferire ai giovani attraverso la sua figura, in un contesto sociale come l'attuale, dove spesso l'apparenza e il "virtuale" rischiano di prevaricare sulla sostanza e sui contenuti.

Non è solo il Politecnico oggi in questa sala a riconoscere il valore di Giorgetto Giugiaro: non è un merito dell'Ateneo aver riunito in questa occasione i vertici dei principali car makers mondiali, le autorità e i rappresentanti delle istituzioni locali, è un fermo riconoscimento all'uomo, al professionista, al visionario che ha saputo dare corpo e forma ai desideri della gente.

Mi auguro di poter ripetere frequentemente eventi come quello di oggi, per esprimere il ringraziamento di tutti noi ad altri protagonisti della ricerca e dell'industria che abbiano saputo credere nell'importanza delle nuove tecnologie, della creatività, dell'innovazione e utilizzarle in modo mirabile per migliorare la vita di tutti.

1859-2009
150 anni di Cultura Politecnica

Cerimonia di conferimento della
Laurea Magistrale ad honorem
in Architettura

Laurea Magistrale ad honorem
in Architecture ceremony

a Giorgetto Giugiaro

PRESENTAZIONE

ROCCO CURTO
Preside della II Facoltà di Architettura

Autorità, Magnifico Rettore, Colleghi, Studenti, Signore e Signori, sono lieto di dare il benvenuto al nostro Ospite d'Onore e a tutti i presenti a nome della II Facoltà di Architettura che oggi conferisce la "Laurea Magistrale ad Honorem" a Giorgetto Giugiaro.

La laurea ad honorem - voluta dalla II Facoltà di Architettura - intende sottolineare l'attenzione per l'archetipo di una figura professionale – quella di Giorgetto Giugiaro – fortemente proiettata nel futuro e trasversale tra saperi e specializzazioni, dove il progetto accomuna architettura e industrial design.
Proprio il nostro Politecnico e la città di Torino hanno già avuto momenti particolarmente proficui nello scambio tra architettura e interior design, tra architettura e industrial design, tra arte, architettura e design.
Basti citare alcuni Architetti che sono stati anche designer di interni, Carlo Mollino, Roberto Gabetti e Aimaro Isola, Gino Levi Montalcini o, ancora, Achille Castiglioni oppure lo stesso Ettore Sottsass laureatosi presso il Politecnico di Torino.
Basti inoltre ritornare agli anni sessanta per rammentare l'eccezionale esperienza di Gufram e di quegli architetti torinesi, alcuni dei quali docenti di architettura, che misero in relazione la Pop Art e il Design Radicale, sperimentando i nuovi materiali derivati dalla plastica e le nuove tecnologie trasferite dall'industria dell'auto.
O, ancora, basti citare l'esperienza internazionale della Scuola del Bauhaus.

Questa trasversalità tra saperi e conoscenze, che costituisce il tratto distintivo di Giorgetto Giugiaro, è oggi fortemente amplificata dall'innovazione tecnologica che avanza rapidamente e rende sempre più intensi gli scambi, le relazioni e le contaminazioni tra arti, architettura design, scambi, relazioni e contaminazioni che stanno generando una straordinaria vitalità.

La II Facoltà di Architettura quest'anno ha riprogettato tutti i suoi corsi di laurea magistrale. Ha rinnovato titolazioni, contenuti e modelli pedagogici, per formare gli architetti/designer del futuro, dotati di una solida base culturale e capaci di utilizzare gli strumenti sempre più avanzati che già stanno radicalmente modificando i modi progettare, di costruire, di concepire l'architettura stessa, la modernità.

Innanzitutto, l'innovazione nel settore energetico, con le nuove tecnologie e i nuovi materiali, ma non solo, stanno avvicinando l'architettura al modello della sostenibilità, senza abbassare il ruolo

della ricerca formale ed espressiva, anzi trovandone nuove ragioni e stimoli, a partire da una coscienza ambientale ed ecologica comune all'eco-design.

La modellizzazione, la rappresentazione tridimensionale e l'informatica, attraverso i software parametrici basati sullo sviluppo geometrico matematico delle forme, consentono di progettare e realizzare architetture sempre più complesse.

L'ICT, le arti visive e le nuove tecnologie interattive stanno, infine, modificando i modelli di abitare e vivere, supportano la creazione di architetture sempre più intelligenti, esse stesse interattive e, nello stesso tempo, stanno intervenendo nei modi stessi di comunicare il progetto e, ancora più, nei modi di fruire il patrimonio storico, artistico e culturale, con applicazioni sempre più frequenti nel musei virtuali e nell'utilizzo delle tecnologie interattive.
La Laurea magistrale ad honorem a Giorgetto Giugiaro è, dunque, non solo un atto formale e istituzionale ma è anche l'atto simbolico con il quale la II Facoltà di Architettura vuole segnalare, da una parte. l'importanza della formazione e della ricerca e, dall'altra, la fertilità dell'interazione tra architettura e industrial design.

Creatività, fare bene, innovazione, trasversalità, conoscenze, internazionalizzazione, proiezione verso il futuro hanno accompagnato Giorgetto Giugiaro.
Tutte queste qualità sono oggi irrinunciabili, in quanto ci troviamo nel vivo di una trasformazione, grande, epocale, dell'economia e della società, di cui l'architettura è rappresentazione. Tutte queste qualità devono essere non patrimonio di singoli e di figure eccezionali come Giorgetto Giugiaro ma esempio per i nostri studenti e fattori comuni per gli architetti, i designer, gli specialisti, i dirigenti del futuro.

Per questo la II Facoltà di Architettura ha voluto conferire oggi la laurea magistrale a Giorgetto Giugiaro.

1859-2009
150 anni di Cultura Politecnica

Cerimonia di conferimento della
Laurea Magistrale ad honorem
in Architettura

Laurea Magistrale ad honorem
in Architecture ceremony

a Giorgetto Giugiaro

LAUDATIO

Gabriella Peretti
Professore ordinario di Tecnologia dell'Architettura
II Facoltà di Architettura

Autorità, Magnifico Rettore, Colleghi, Studenti, Signore e Signori
è per me un onore pronunciare la laudatio in occasione del conferimento della Laurea Magistrale ad honorem in Architettura a Giorgetto Giugiaro.

Vorrei iniziare con una sorpresa, che penso possa far piacere a Giugiaro, facendo vedere alcuni flash di un film girato nell'85 ad Architettura, che il nostro collega Alfredo Ronchetta ha ritrovato negli archivi, in occasione del corso che Giugiaro era stato invitato a tenere per i nostri studenti, sul Design dell'automobile.

Giugiaro è personaggio noto anche ai non esperti del settore, e generalmente viene definito "stilista di auto".
Ma io non direi solo stilista, piuttosto un vero progettista, che sa controllare pienamente la complessità del progetto durante tutto l'iter, dal momento ideativo fino all'oggetto finito, e sa sempre coniugare la creatività e la componente artistica, con la componente tecnica.

Questa è una delle sue grandi qualità.
Una qualità, che deriva proprio dal suo percorso di vita.
Giugiaro trascorre la sua infanzia a Garessio dove è nato e, fin dai primi anni, ha tre importanti figure di riferimento per la sua formazione artistica: oltre alla madre sarta, il nonno Luigi, affrescatore, pittore e musicista e il padre Mario, restauratore, decoratore e realizzatore di affreschi in numerose chiese e palazzi, pittore di paesaggi.
E' indubbia la sua vocazione per l'arte, ma il padre lo spinge a consolidare la sua preparazione con studi di disegno tecnico, già nel periodo della scuola media.
Rappresentare su due piani effetti tridimensionali, abilità del nonno e del padre, non sembravano essere sufficienti.
Il suo trasferimento a Torino, quattordicenne, è motivato comunque dal desiderio di perfezionarsi nell' arte figurativa. Qui segue un corso di tre anni del prof. Colmo, detto Golia, celebre caricaturista, grafico e pubblicitario.
L'intento è sempre quello di imparare, per prepararsi a frequentare il Liceo Artistico e continuare all'Accademia di Belle Arti, ma contemporaneamente lo ritroviamo a frequentare un corso di disegnatore tecnico diretto da ingegneri della Fiat.
Questo connubio di due discipline così contrastanti, costituisce l'elemento base per la sua carriera e, possiamo dire, anche la caratteristica di un profilo completo di architetto: arte e tecnica.

La prima opportunità gli viene offerta dalla sua presentazione da parte di Golia all' ing. Giacosa, direttore tecnico Fiat che, impressionato positivamente dai suoi disegni in mostra a scuola a fine anno, gli propone uno stage nella grande industria.
La seduzione del mondo del lavoro è scattata, senza quasi se ne rendesse conto. Entra a 17 anni nel mondo del disegno applicato alla grande serie e frequenta per 4 anni questa "scuola" Fiat, che gli fa scoprire un metodo progettuale molto pragmatico adottato a Mirafiori.
Inizia, così, il suo percorso verso l'automobile prima, e successivamente anche verso altri settori, percorso che costituisce un vero e proprio stacco dall'emulazione paterna e dall'universo prima rappresentato da quella Piazza di Garessio in cui era nato.
In Fiat rimane però solo 4 anni. Si sente un po' "costretto", e capisce che, in quel contesto gerarchizzato sarebbe stato difficile fare emergere pienamente le proprie ambizioni creative.

L'occasione di trovare una strada più gratificante gli si presenta sottoponendo una serie di studi di vetture un po' avveniristiche a Nuccio Bertone, che li esamina ed, essendo in quel momento alla ricerca di chi avrebbe dovuto progettargli una nuova vettura di serie per l'Alfa Romeo lo invita ad affrontare questo specifico tema.
Il risultato è apprezzato da Bertone e dall'Alfa Romeo e, così, viene assunto, al Centro Stile.
Nei cinque anni passati in Bertone, sviluppa una cinquantina di progetti fra auto di serie e pezzi unici. Molte Ferrari e Maserati, l'Alfa Romeo Giulia GT, l'Iso Grifo e Strada, la Chevrolet Corvair Testudo, l'Alfa Romeo Canguro che sono divenuti dei classici e la Fiat 850 spider.

Bisogna osservare che nel suo percorso, ha la fortuna, di incontrare, personaggi, maestri di grandi qualità o meglio, più che la fortuna, direi la capacità di scegliere - bisogna infatti anche essere capaci di scegliere i maestri migliori - e, questo, per un allievo è molto importante.
Passato alla Carrozzeria Ghia come direttore Stile e Progetti, realizza fra gli altri celebri modelli di serie: la Maserati Ghibli, la De Tomaso Mangusta e la Isuzu 117 coupé.
E proprio l'Isuzu e altre case giapponesi gli chiedono di sviluppare in proprio alcuni progetti e a quest'incarico si aggiunge l'Alfa Romeo – siamo nel 1968 – che propone a lui e al suo amico tecnologo Aldo Mantovani di prendersi carico dell'intero progetto dell'Alfasud da produrre nel nuovo impianto di Pomigliano d'Arco.

Su questa richiesta di progetti nasce l'Italdesign che fonda con l'ingegner Mantovani.
Giugiaro porta rapidamente l'azienda di Moncalieri ad una visibilità di livello internazionale.
E' interessante questa dimensione internazionale di Giugiaro e in particolare la mission dell'Italdesign, perchè estremamente innovativa e focalizzata sulla fornitura alle aziende costruttrici di auto, di servizi completi: dalla definizione del concept creativo all'ingegnerizzazione, senza tralasciare tutto quanto necessario ai programmi di avvio della produzione: modelli, prototipi, prove sperimentali, metodologie del processo produttivo, piani industriali, product management.
Fasi del processo che Giugiaro, con il figlio Fabrizio, segue personalmente, dall'idea alla realizzazione.

Ogni auto, ogni progetto, meriterebbe una trattazione a sé, una storia, ma non è questa la sede per descriverle.
Ne ricordo alcune, tralasciando i numerosi prototipi sperimentali di ricerca avanzata:
la Hyundai Pony del 1974 e i modelli immediatamente successivi che hanno contribuito a far nascere in Corea l'industria dell'auto.
Il progetto della Golf che ha consentito a Volkswagen di declinare una formula e una serie di versioni ancora oggi attuali. Per il Gruppo Fiat la Delta e la Tema, che segnano la ripresa del marchio Lancia; la Fiat Panda, per oltre 20 anni sul mercato che rappresenta una case history del car design. E poi la Uno, la Punto e la Grande Punto.
Nell'ambito della collaborazione con il Gruppo Volkswagen, Giugiaro disegna la Seat Ibiza e la Toledo e per la Renault la 21 e la 19.
Il legame con l'Alfa Romeo, che parte dalle esperienze in Bertone e dall'Alfasud ha portato a decine di ricerche e progetti. Tra gli ultimi quelli dell'Alfa 159 e della Brera.
E' da sottolineare che molte delle auto disegnate hanno avuto il pregio di incidere sulle economie e sui risvolti occupazionali dei rispettivi Paesi.

A lui si devono alcune idee, a livello progettuale, trainanti: rendere più verticale la seduta dei passeggeri, ridurre l'impatto a terra del veicolo, quindi, minor spazio di occupazione del suolo e, quindi, migliore circolazione e maggior disponibilità di parcheggio, cioè, in pratica, vettura più compatta e più alta.
Nel campo dei mezzi di trasporto abbiamo anche la gamma dei cabinati della Casa svedese Scania, per continuare poi con l'autobus

Volvo Italia, la linea di trasporto multiplo per la Piaggio, macchine agricole e veicoli industriali Iveco,
Giugiaro tende sempre a trattare la forma con estrema sobrietà, con passaggi delicati, ma ricercati nelle stesso tempo, tipici del concetto di stile classico. E' per lo più poco sensibile alla volubilità della moda, piuttosto sempre teso a soddisfare le esigenze dell'utente: il destinatario del progetto.

Ma non opera solo nel settore dell' auto. Convinto che avrebbe perso una grandissima opportunità, se non avesse trasferito la sua esperienza dal campo del car design al progetto per l'industria di beni di largo consumo, dedica la sua attenzione a molte tipologie di prodotti: dagli elettrodomestici, ai telefoni, apparecchi fotografici, musicali, TV, orologi, apparecchiature mediche, di misura, progetti su rotaia in Italia e all'estero tra cui il metro di Copenhagen e l'Alta velocità di Trenitalia.
Interessante anche il design per i marchi giapponesi, a partire dagli anni sessanta, tanto che da ormai trent'anni per il mondo orientale Giugiaro è considerato "il Maestro".
Accanto a questi campi di attività il gruppo da lui creato negli ultimi anni si è orientato anche verso il settore delle opere di architettura.
In collaborazione con grandi studi di Architettura a livello internazionale si confronta, oggi, con i temi più significativi e stimolanti del panorama contemporaneo sia a scala urbanistica che a scala di edificio: master planning, hotel, musei e biblioteche, stadi e impianti sportivi e polifunzionali, residenze.

Anche in questo settore i suoi progetti non nascono da un mero approccio grafico-decorativo, ma sono sempre la sintesi fra segno di valore estetico e risoluzione di requisiti tecnologici.
Attento agli aspetti di affidabilità, aspetti ergonomici, funzionali e di sicurezza.
In lui è sempre vivo il desiderio di conseguire l'eccellenza, il bello, trattenuto, però, con saggezza, dai vincoli della fattibilità e della rispondenza alle leggi dell'economia.
Vero architetto tecnologo, cultore dei dettagli, capace di fondere i concetti di forma e funzione nell'unitarietà del progetto, senza tendere mai, però, all'atto vistoso, ma piuttosto a riconquistare la semplicità.
Quella semplicità che gli deriva proprio dalla cultura classica e umanistica, coltivata nei primi anni del suo percorso, che lo ha portato a esaltare il senso della proporzione sia nella definizione delle linee, che nella modellazione dei volumi.

In conclusione, quindi, ma in particolare, voglio riprendere le motivazioni espresse in sede di Consiglio di Facoltà:
PER la sua capacità, con grande visione anticipatrice di futuro, di intuire le aspettative del committente e del mercato,
PER la sua capacità di coniugare processo creativo e progetto costruttivo,
PER l'attenzione al soddisfacimento dei requisiti che sono anche le basi del fare architettura
PER la competenza nel risolvere l'intuizione formale con tecnologie e tecniche efficaci e per la sensibilità nella comprensione e anticipazione della cultura e della domanda
non ultima motivazione:
PER la passione e l'entusiasmo nel trasferire la sua competenza e la sua conoscenza agli altri, il che significa garanzia di continuità e di futuro alla sua esperienza
oggi gli viene conferita la laurea ad honorem.
La decisione di riconoscere con questo titolo, il valore, l'opera di un progettista dell'industria è un momento di grande significato e di forte implicazione strategica nella vita di una importante Istituzione della Conoscenza come il nostro Politecnico.
L' insegnamento di Giugiaro e di tutta la sua esperienza progettuale e professionale è proprio quello della sintesi tra visione concettuale di metodo e operazione fattuale, pragmatica.
In questo senso credo si possa anche interpretare questa Laurea: un vigoroso recupero dell'importanza anche del fare, oltre che del "dir come si faccia", come recitava, anni fa, un'affermazione del Ministero, allora, della Pubblica Istruzione.
Questo lo dico, senza nulla togliere – ovviamente - alla necessità di avere sempre come riferimento il quadro concettuale e metodologico. Sappiamo, infatti, che senza ricerca e senza teoria e metodo, né si insegna, né si può operare con completezza, ma lo dico, piuttosto, con la precisa consapevolezza che è nello svolgimento pragmatico delle professioni politecniche che si possono realizzare pienamente gli ideali, anche i più elevati ed alti.
Il Politecnico di Torino, quindi, annovererà Giorgetto Giugiaro fra i suoi laureati in Architettura: noi ne siamo orgogliosi e onorati.
Ci auguriamo, concedetemi l'espressione di un desiderio, possa collaborare, come ha già fatto in passato con la Facoltà di Architettura perché il suo apporto, la sua esperienza e competenza potranno, senza dubbio, arricchire il percorso formativo dei nostri studenti, futuri architetti.
A lui i nostri complimenti e a tutti gli allievi, che potranno averlo come esempio diretto, l'augurio di carriere altrettanto prestigiose.

1859-2009
150 anni di Cultura Politecnica

Cerimonia di conferimento della
Laurea Magistrale ad honorem
in Architettura

Laurea Magistrale ad honorem
in Architecture ceremony

a Giorgetto Giugiaro

LECTIO

Giorgetto Giugiaro

Magnifico Rettore,
grazie per la Sua testimonianza di stima che mi lusinga.

Autorità, rappresentanti del corpo accademico del Politecnico di Torino, Signore e Signori,
vi confesso che oltre ad essere onorato sono soprattutto emozionato per questa giornata e per quanto essa rappresenta.

Il Politecnico di Torino, sin da ragazzo l'ho vissuto come un tempio aulico, una fucina di sapere per me inavvicinabile per la fama che da un secolo si era già conquistato in campo nazionale e internazionale, per l'autorevolezza dei suoi docenti, per il prestigioso elenco di figure illustri che ha educato e che hanno operato con successo nel campo della ricerca, della formazione, dell'imprenditoria, dell'economia, dell'impegno civile e sociale.

Un attestato di Laurea – per la mia formazione interrotta dall'ingresso anticipato nel mondo del lavoro – non poteva per me essere perseguibile per le vie ordinarie; lo diviene oggi grazie alla liberalità di questo Ateneo e dei suoi generosi rappresentanti del Consiglio della Facoltà di Architettura e l'approvazione del Ministero in sede centrale.

Un grazie particolare lo rivolgo al Preside della 2^ Facoltà di Architettura, Professor Curto e alla Professoressa Peretti, estensore di una Laudatio che mi pone in una luce superiore ai miei meriti.

Nel corso della mia carriera in verità un attestato di stima dalla Facoltà di Architettura, come avete visto poco fa nel filmato, lo ricevetti già nel 1985 quando fui invitato a tenere nella sede del Castello del Valentino un corso di "architettura dell'automobile". Quella fu una esperienza fra le più simpatiche perché relazionandomi con il mondo dei giovani, dovetti soddisfare le loro curiosità e cercare di dare risposte appropriate anche alle loro perplessità sulla effettiva portata creativa del mio mestiere.
Nel ricevere questa Laurea non posso che ripercorrere con commozione i miei anni giovanili dedicati alla passione per la pittura che ha contribuito alla mia formazione unitamente agli studi tecnici.

Quel portare avanti insieme interessi a primo istinto antitetici, mi ha favorito nella comprensione di quel mondo della creatività e del design applicato che in ogni caso fa leva su entrambe le discipline.

Conoscenza tecnica e metodo di lavoro preciso improntato su basi matematiche mi hanno sorretto nella professione e mi auguro abbiano contribuito nel tempo a formare una scuola di creativi e progettisti che si sono fatti onore nel loro lavoro quando ancora a Torino non esistevano scuole specialistiche del settore.

Una delle motivazioni che hanno sorretto la recente decisione di cedere l'Italdesign-Giugiaro al Gruppo Volkswagen – un marchio leader mondiale - è stata quella di assicurare la continuità e il potenziamento di quella pratica del design e dell' engineering che sono nel DNA del nostro Distretto.

Questo patrimonio merita di proseguire con rinnovata intensità e prestigio nel contesto di un mercato globale che si muove ormai solo con logiche sovranazionali e necessita sempre di maggiori investimenti.

Dopo queste premesse, entro nel merito della mia "Lezione" facendo ricorso allo strumento del mestiere che più mi è congeniale e che mi ha assistito per oltre 50 anni di professione: la mia matita a mine.
Appoggerò sul piano del tecnigrafo una serie di figurini tecnici, gli stessi utilizzati per avviare le ricerche sui temi richiesti dalla Committenza.
Per disegnare una nuova forma – per un'auto o qualsiasi altro oggetto da produrre in serie – sono sempre partito dal disegno in scala di un telaio, di componenti meccaniche o comunque di ingombri interni del manufatto di base. Ipotizzo dunque le nuove forme tracciando – con matita e gomma – su un lucido sovrapposto, ipotesi di nuovi profili agendo sulle viste laterali, frontali, posteriori e in pianta.
Sin da giovane ho appreso a "leggere" la forma in tre dimensioni, il volume, la vista in prospettiva in base al disegno ortogonale. Questo processo che allora era manuale e mentale anticipava il percorso oggi attuato con metodo digitale dall'elaboratore.

Ho scelto come primo caso la ricerca che ha portato alla nascita della Golf.
La Volkswagen ai primi degli anni Settanta mi chiese di realizzare un modello in scala naturale di una nuova berlinetta compatta con caratteristiche originali – di rottura rispetto agli schemi dell'epoca – in grado di ribadire, se non di ripetere il successo dello storico "Maggiolino". Mi ricordo che nel corso della fasi di quel progetto soffrii molto il fatto che le quote assegnate per la lunghezza complessiva del veicolo, indicate da Wolfsburg – e dunque di abitabilità interna per i passeggeri – erano tali da penalizzare il comfort interno per le due sedute di seconda fila.

La peculiarità di questa architettura credo vada individuata nella quota di altezza del padiglione rapportata a quella in lunghezza, nel tratto netto dell'inclinazione del cofano motore verso il frontale e nel motivo nervoso del portellone/lunotto posteriore che ha conferito alla "massa" un effetto tecnologico-prestazionale che istintivamente piacque specie ai giovani e convinse la Casa tedesca a lanciare due nuove versioni decisamente fortunate: la diesel e la GTI.
La commessa Panda passataci dalla Fiat nel 1976 credo abbia consentito a me e al mio partner tecnologo, l'amico Aldo Mantovani, col quale ho vissuto una esaltante esperienza professionale per oltre 40 anni, di sfruttare tutte le potenzialità del metodo progettuale da noi adottato in Italdesign.
Dovevamo concepire una vettura utilitaria essenziale, radicale, con lo stesso peso e lo stesso costo industriale della Fiat 126 ma con dimensioni generose e con un abitacolo spartano ma funzionale e versatile., una sorta di Citroen 2CV e Dyane o di Renault 4 all'italiana.
Nacquero così le scelte che hanno caratterizzato la Panda. Siamo partiti scegliendo noi la lunghezza della vettura. Sapevamo che il vano-cofano anteriore doveva ricevere il motore della 126 che invece era ospitato nel posteriore.
Per l'interno proposi i sedili anteriori a struttura semplificata e una panchetta di seconda fila con schienale retto da un tubo estraibile e arrotolabile per liberare uno spazio enorme per una utilitaria. Anche il motivo della plancia faceva ricorso a un tubo che reggeva un tessuto a marsupio con vano portaoggetti a vista.
Scegliemmo per la carrozzeria
-i vetri piani
-l'apertura porte con la cerniera a vista
-progettammo una formula economica e innovativa per assemblare la fiancata al tetto
(con la modanatura longitudinale di copertura della saldatura in continuo)
-la calandra ottenuta con un foglio di lamiera imbutito e tranciato,ecc.

Fra i progetti di auto sportive, disegnati per la serie o a prototipi sperimentali, ho scelto di commentarvi brevemente la vicenda della'Alfa Romeo Brera che presentai al Salone di Ginevra nel 2002 ed entrò sul mercato nel 2005.
Volli concepire un coupé 2+2 sportivo ed elegante con un aspetto aggressivo.
Scelsi dimensioni generose:
-larghezza 1.830 mm,
-lunghezza 4.413

-altezza 1.372,
ma tracciai una profonda rastrematura del frontale e del posteriore per conferire al modello una impressione di grande compattezza che nulla toglie all'eleganza di quelle linee che scorrono morbide fino ai paraurti integrati e ai gruppi ottici con profilo a cuneo convergente.
Molti stilemi della Brera sono tradizionali del Marchio ma riletti in chiave aggiornata.
-un esempio è il cofano che si richiama ai modelli degli anni Cinquanta quando a dominare era lo scudetto del biscione incastonato al centro
- il lunotto posteriore ricorda quello della Giulietta Sprint
-i fari posteriori ampliati e le quattro uscite di scarico contribuiscono a rafforzare l'impressione di una potente sportiva

Spero di non avervi annoiato. Concludo con questa riflessione:
-dopo un percorso di oltre 50 anni di professione rilevo che oggi il progetto è sorretto e focalizzato su obiettivi che si sono fatti incalzanti e inevitabili:
-la riduzione della dipendenza dal petrolio per l'alimentazione dei propulsori.
-la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico
-la riconcezione generale del rapporto fra mezzi individuali e collettivi nel traffico cittadino e stradale

C'è modo e spazio per i creativi e i progettisti delle nuove generazioni per cimentarsi e per dare un contributo evolutivo a un mezzo di trasporto che non ha nessuna intenzione di eclissarsi.