

Di Flaminio Bertoni, designer varesino entrato nella storia mondiale dell'auto per avere creato mitici modelli Citroën, sino a qualche anno fa gli italiani e i suoi concittadini praticamente nulla sapevano. E anche non pochi appassionati dell'auto, salvo rarissime eccezioni, nella migliore delle ipotesi se dicevi Bertoni immediatamente pensavano a Bertone, carrozziere di buona fama in campo internazionale.

A far riscoprire Flaminio Bertoni ai suoi distretti concittadini sono stati Mauro della Porta Raffo, curioso scorridore dei mari dell'informazione giornalistica, e Luigi Piatti, storico degli artisti varesini del secolo scorso; grazie ad articoli apparsi sul quotidiano di Varese "La Prealpina" e ad altri scritti, essi hanno vigorosamente tolto la patina del tempo da un personaggio davvero eccezionale. Il 'ritorno a casa' di Flaminio Bertoni ha però assunto dimensioni trionfali quando la Provincia di Varese gli ha dedicato una mostra visitata da migliaia di persone entusiaste e quando i lettori del quotidiano su Internet "Varesenews" lo hanno proclamato 'Varesino del secolo', a conclusione di una tiratissima votazione che ha messo in evidenza un altro leggendario personaggio del Nord-Ovest della Lombardia, il campionissimo del ciclismo Alfredo Binda.

Ad accogliere con grande soddisfazione i risultati di queste iniziative è stato Leonardo Bertoni, nato dall'unione di Flaminio con Giovanna, varesina che negli anni Trenta lo aveva seguito in Francia, ma che poi era rientrata in patria con il figlio. Flaminio si sarebbe risposato, a Varese avrebbe fatto solo visite annuali; della sua morte, avvenuta nel 1964, Leonardo fu informato solo dopo i funerali.

La riscoperta del padre e soprattutto il grande oblio calato sulla sua enorme dimensione di designer e di validissimo artista hanno stimolato Leonardo Bertoni a recuperarlo alla cultura nazionale e locale. Lo ha fatto e continua a farlo con determinazione – l'obiettivo è un museo a Varese che documenti la grandezza del genitore – dopo una serena vita di lavoro trascorsa in provincia di Como. Oggi, giunto il tempo della

UN VARESINO A PARIGI: FLAMINIO BERTONI DESIGNER E ARTISTA

Finalmente, grazie ad articoli, pubblicazioni, mostre e a un'associazione di recente fondazione, si va saldando il debito che Varese aveva con un suo concittadino, Flaminio Bertoni (1903-1964). Multiforme figura di artista – fu pittore, scultore, designer, progettista... –, il suo nome rimarrà per sempre legato, nel settore del design automobilistico, a tre storici modelli della Citroën: la TA, la 2Cv e la DS.

Pierfausto Vedani





A COLLOQUIO CON LEONARDO BERTONI: L'ORGOGGIO DI UN RECUPERO DOVEROSO

Signor Leonardo, lei è nato a Parigi nel 1932, da ragazzino ha alternato soggiorni francesi e varesini, poi ha vissuto a lungo in provincia di Como e infine ha scelto di trascorrere a Varese il tempo della pensione per potersi dedicare meglio al pieno recupero della grande storia di suo padre Flaminio. Un recupero che qui a Varese inizialmente è stato lento, se non ostacolato...

“No, Varese ha dato segnali positivi e non deve essere ‘processata’ per la vicenda di Flaminio Bertoni perché è importante che alla fine qualcuno presti attenzione, e questo a Varese è avvenuto. Del resto io stesso ero all’oscuro di tanta parte della storia di papà. No, non possiamo dire che la nostra città sia ingrata, anche se ho trovato personaggi che mi hanno preso in giro per anni per una mostra che non volevano realizzare perché giudicavano Flaminio Bertoni un personaggio di profilo inadeguato. Poi la mostra l’hanno realizzata altri, Varese ha potuto toccare con mano lo spessore di designer e la passione di artista di papà. E la città si è entusiasmata. Oggi le cose sono cambiate, ci sono dei referenti della cultura molto attenti e sensibili al problema del recupero di un concittadino che ha trovato altrove la celebrità.”

Il percorso francese di suo padre verso la grande fama è noto a tutti e noi ne faremo una estrema sintesi, poco invece si sa della sua stagione varesina, che è stata anche quella dell’inizio dell’attività di designer industriale e di artista.

“Flaminio Bertoni nasce nel 1903 a Masnago, in corso Postale, l’attuale via Piemonte, e sempre nello stesso quartiere frequenta le elementari: vivace, curioso, attento alle novità, lo ritengono precoce e quanto meno bizzarro perché legge in continuazione libri di storia e le vite dei grandi artisti”.

Già eccezionale da scolaro!

“No, alle elementari e anche alle scuole tecniche come voti non si discosta dalla normalità e non me ne so spiegare la ragione: forse le sue letture preferite non coincidevano minimamen-

pensione, Leonardo vive a Varese nel segno di altrettanta serenità e dedicandosi allo studio approfondito delle carte, una vera montagna, di papà Flaminio, la sola eredità assegnatagli dalle autorità francesi dopo la scomparsa, avvenuta a Parigi a metà degli anni Novanta, della seconda signora Bertoni e di suo figlio Serge.

Grazie anche a questo archivio Leonardo Bertoni è stato in grado di ricostruire dettagliatamente gli anni varesini, quelli importantissimi della formazione, di un giovane che non sarebbe stato profeta in patria e avrebbe invece trovato onori e gloria in Francia. Il racconto dell’impatto di Flaminio Bertoni con la realtà del lavoro della Varese degli anni Dieci e Venti spiega benissimo perché egli l’abbia successivamente snobbata. Così invece non sarebbe accaduto con l’ambiente culturale con il quale anzi egli sviluppò e mantenne i rapporti.

Il gelo di Flaminio nei confronti della sua prima famiglia lo ricordiamo solamente per sottolineare la esemplare dimensione umana di Leonardo, che davanti al grande artista sente l’orgoglio di figlio e chiede, sommessamente, che Varese non lo dimentichi una seconda volta.

te con i programmi di studio, forse della scuola Flaminio voleva cogliere gli aspetti che più gli interessavano. Si sa che sin da bambino aveva una personalità molto forte. La sua carriera scolastica finisce comunque a 15 anni, alla morte del padre Carlo e appena dopo avere ottenuto il diploma di licenza tecnica al 'Daverio': è infatti costretto ad andare a lavorare per aiutare la famiglia, trova occupazione come apprendista falegname presso la Carrozzeria Fratelli Macchi che si era costituita in società nel 1905 e che appunto 'vestiva' auto, autocarri, vetture tranviarie, funicolari e carri funebri".

Quando avviene la trasformazione di Flaminio Bertoni da falegname in disegnatore?

"Alla fine della prima guerra mondiale egli viene trasferito al reparto lattonieri dove impara a modellare le lamiere: è in quel tempo che scocca la scintilla, infatti comincia a disegnare, a progettare, a realizzare modelli in gesso, ma inizia pure a criticare quanto viene elaborato... ai piani superiori dell'azienda. Queste critiche, evidentemente azzeccate, sono segnalate alla direzione dal caporeparto con il quale egli si confida; i dirigenti tengono subito nella giusta considerazione il giovanissimo dipendente che tra l'altro sostiene una teoria rivoluzionaria: è la meccanica che deve essere al servizio della carrozzeria e non viceversa. Papà passa al reparto progetti quando la guerra finisce e l'azienda deve rinunciare a numerosi dipendenti assunti per far fronte alle esigenze della produzione bellica. Quasi vent'anni dopo, già alla Citroën, conoscerà un'altra drammatica crisi aziendale che gli costerà però solo lavoro in più: la grande fabbrica automobilistica francese sapeva già di avere nelle sue file un collaboratore geniale".

Flaminio Bertoni è alla Carrozzeria Macchi quando realizza il suo primo modello di auto.

"Abbiamo la certezza dell'anno, il 1922, oggi purtroppo ci resta solo una foto del modello. Nel 1944 il bombardamento dell'Aeronautica Macchi, attigua alla Carrozzeria, distrugge anche la nuova abitazione dei Bertoni, dove papà custodisce tutti i disegni, i progetti, i modellini

e le sue prime opere artistiche. Ma nello stesso 1922 una delegazione di esperti francesi in visita alla Macchi nota subito il giovane tecnico e lo invita a Parigi, dove sarebbe approdato solo dopo il servizio di leva."

Lei ha accennato ai primi lavori artistici di suo padre: chi ne aveva scoperto le doti e lo aveva incoraggiato?

"Un grande personaggio al quale Varese deve moltissimo, Giuseppe Talamoni, insegnante d'arte presso la scuola che la città aveva dedicato a Giuseppe Bernascone, autore del campanile che è il nostro simbolo. Sotto la guida del maestro, che lo prende subito a cuore, lavora molto e bene, poi collabora anche con Enrico Butti, notissimo scultore di Viggiù, alla realizzazione del monumento ai Caduti oggi in piazza della Repubblica. Con Talamoni vi fu una simpatica collaborazione nel 1929: infatti per il Carnevale presentarono assieme un carro dedicato al cavallo di Troia che vinse il primo premio del concorso, un premio di ben seimila lire. A Talamoni, nel 1942, papà avrebbe dedicato una bellissima scultura."

Quando avviene la partenza per la Francia?

"È meglio precisare la prima partenza per la Francia: nel 1923 e dopo avere sopportato le ironie di compagni di lavoro della Macchi che non avevano apprezzato il suo primo modello d'auto. Oltralpe, a Parigi, sarebbe rimasto per un paio d'anni mettendosi in grande evidenza anche per studi e progetti per quei tempi avveniristici, come il telefono in auto e il sollevamento idropneumatico dei finestrini. Prima di rientrare in Italia, richiamato nel 1925 dalla Carrozzeria Macchi, papà ha anche modo di lavorare per qualche mese per quella Citroën che lo avrebbe reso celebre in tutto il mondo. La Francia per lui è comunque una grande esperienza anche culturale: incontri, visite a città e musei e le solite letture infatti affinano ulteriormente la sua eccezionale sensibilità, incrementano il suo patrimonio di conoscenze. Anche negli anni italiani che precedettero la definitiva partenza per Parigi avrebbe sempre trascorso le vacanze in luoghi d'arte."



Il ritorno a Varese appare come un passo indietro, oggi forse inspiegabile se si tiene conto dello spessore del personaggio.

“Certamente può apparire così, ma io sono convinto che problemi, difficoltà, amarezze sopportate dopo il ritorno a casa gli abbiano poi dato la carica giusta per scegliere di vivere e lavorare per sempre a Parigi. È comunque la cattiva salute della mamma Angela a indurlo a rientrare a Varese. È però anche certo che egli dal ritorno trae giovamento dal punto di vista artistico: riallaccia infatti i rapporti con Talamoni, è vicino a un grande scultore come Ludovico Pogliaghi, frequenta il mondo cittadino della cultura che conta su altri personaggi di profilo come Angelo Frattini, Bruno Ravasi, Scola, Gariboldi, Triacca, Ricci, Tiziana Bonazzola, Ada Scalz, Bardelli e successivamente anche il gran-

de Montanari. Talamoni lo induce a cimentarsi con la forma umana, crede nelle capacità del giovane Bertoni che intanto ha aperto il suo studio di scultore e pittore in via Indipendenza”.

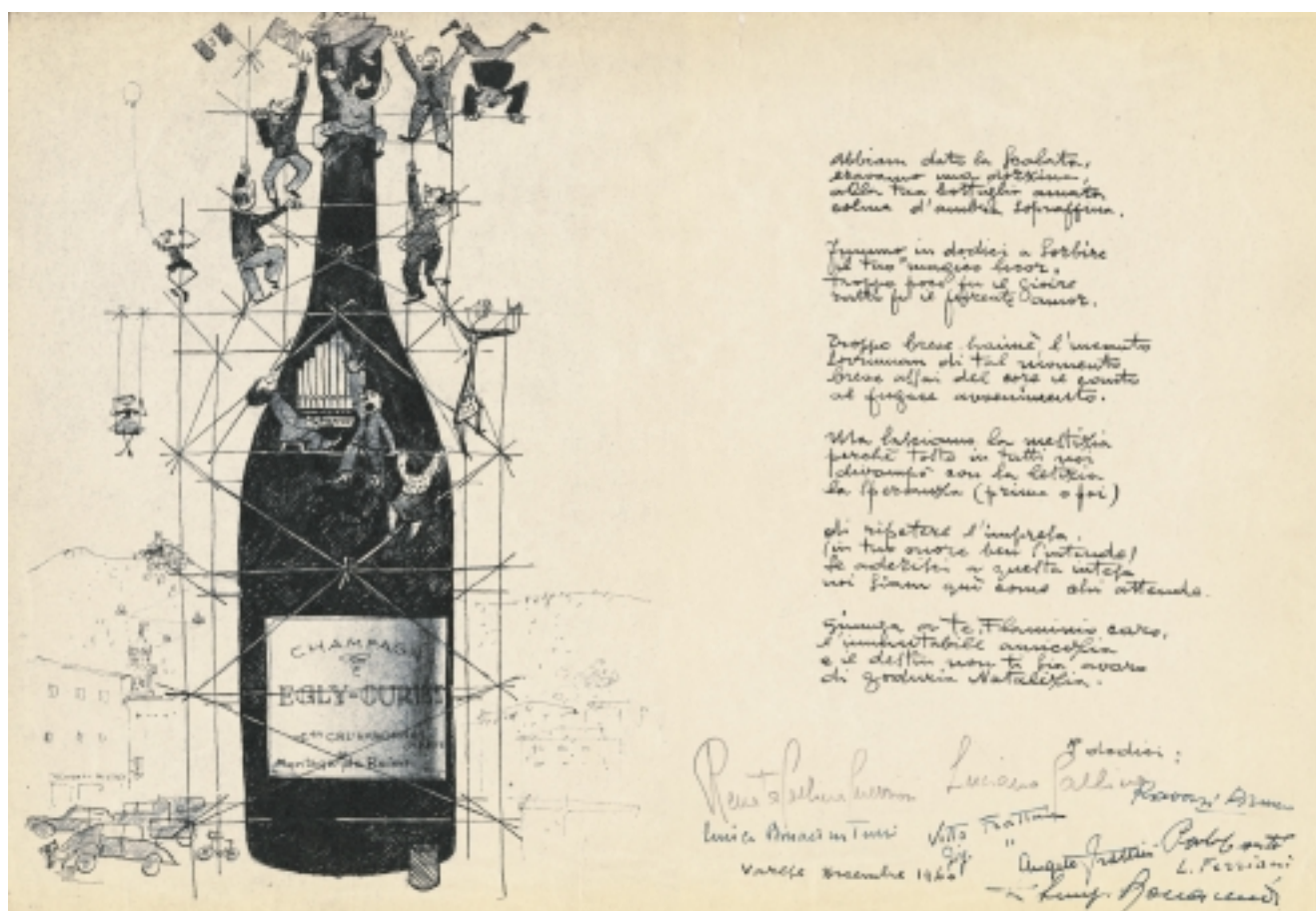
E il lavoro alla Macchi?

“Si può dire che non vada bene da subito se già prima della fine dello stesso 1925 papà scrive alla Citroën chiedendo di essere... recuperato: l'ambiente della Carrozzeria Macchi non gli è congeniale, è costretto ad avere a che fare con persone meschine, invidiose del suo talento; insomma, mal sopporta la situazione e tuttavia alla fine egli resisterà sino al luglio del 1929 quando, non avendo ancora certezza di un lavoro di suo gradimento in Francia, si licenzia dalla Macchi e comincia a lavorare in proprio aprendo uno studio tecnico nel Quartiere Vittoria, l'attuale via Crispi. Credo che sia stata anche questa un'esperienza importante: ha infatti subito clienti di riguardo come il carrozziere Baroffio di Malnate e la Carrozzeria Varesina, inoltre lo chiamano a insegnare alla scuola d'arte applicata all'industria 'Giuseppe Bernascone' e alla scuola della Società di mutuo soccorso di Casciago. È davvero un tempo di cambiamenti importanti anche per la sua vicenda personale e artistica.”

Appunto, lei non ci ha ancora parlato della vita privata di Flaminio Bertoni.

“Papà vive la stagione della gioventù sempre con attenzione massima a tutto ciò che può arricchirlo culturalmente, tesse bellissimi rapporti con gli amici, ma non disdegna frequentare i luoghi di ritrovo dei giovani varesini, in particolare il lago, che offre occasioni di gite, nuotate, mangiate in trattoria, poi la masseria della Brunella, che potremmo definire una sorta di rustico pub dei giorni nostri, dove si consumano in allegria i prodotti della terra, si beve buon vino e non manca un latte eccellente. Flaminio prima di andare nel suo studio di via Indipendenza non dimentica di bere un bicchiere di latte alla masseria che è di proprietà della famiglia Baroggi e dove tengono banco Bertin, Mentina e Bigetta, tre simpatici fratelli che sanno come prendere per la gola i buongu-

Uno scherzoso disegno con poesia dedicato a Flaminio Bertoni dagli amici varesini nel Natale 1960.



stai varesini. Ovviamente momenti di svago sono anche gli incontri con gli artisti, che mai si sarebbero dimenticati di Flaminio: anzi, dopo il suo definitivo trasferimento a Parigi ogni tanto bevono champagne alla sua salute e ne danno allegramente notizia all'amico con divertenti messaggi.”

Viene il giorno in cui Flaminio conosce Giovanna Barcella...

“Sì, mia madre. Accade nel 1930, proprio durante una festa alla masseria della Brunella. Nell'aprile del 1932 sarei nato io a Parigi, nel 1936 mamma Giovanna avrebbe poi deciso di rientrare in Italia portandomi con sé. Quella dei miei genitori è stata un'unione ostacolata sempre da mia nonna Angela che per il suo Flaminio aveva in programma il matrimonio con Ada, una cugina; credo inoltre che il fu-

rore creativo di papà Flaminio, la sua dimensione di genio del disegno tecnico, i giorni e le notti passati al lavoro abbiano messo in crisi il rapporto con una donna semplice, pur dolce ma un poco permalosa come mamma Giovanna, già in difficoltà per la davvero inopportuna presenza di una suocera piombata a Parigi con la scusa di conoscere il nipotino Leonardo. Una suocera decisamente ossessiva, che avrebbe tuttavia conosciuto la sconfitta: il figlio infatti avrebbe poi scelto di sposare non la raccomandatissima cugina Ada, ma una grande artista francese, Luciana, prima ballerina dell'Opera.”

Che ricordi ha di suo padre?

“Pochi, riferiti a rapidi incontri annuali, ma un ricordo è indelebile ed è nel mio nome: mi ha chiamato Leonardo in omaggio al genio di

Vinci. E ho una scultura, una testa, che mi ha voluto dedicare quando avevo quattro anni: a Parigi infatti papà non aveva smesso di essere scultore e anche pittore, aveva continuato il suo percorso artistico che gli avrebbe procurato grandi riconoscimenti.”

La carriera d'artista l'aveva iniziata nella città natale. Prima di lasciare definitivamente Varese per Parigi, Flaminio Bertoni era infatti riuscito a darsi una promettente dimensione...

“Sì, proprio qui da noi ha avuto inizio la fase di una maturazione che gli sarebbe valsa onori e fama in campo artistico e, per quanto riguarda il design, una duratura fama mondiale. Dopo anni di studi e di prove nonostante l'impegno del lavoro, grazie all'attenzione e ai consigli soprattutto di Giuseppe Talamoni, ecco il debutto ufficiale di papà come scultore. Il debutto ha una data, il 1930, quando alla mostra di San Pedrino espone due opere, *Vacca* e *Pecora crinita*, della quale la giuria chiede l'acquisto da parte degli organizzatori della manifestazione.



Oggi l'opera è nella sede dell'Azienda di promozione turistica di Varese. È un inizio molto incoraggiante, seguiranno altre affermazioni, ma il febbraio 1931 è ormai alle porte.”

Lei vuol dire che il richiamo della Francia aveva vinto?

“Al punto che papà taglia i ponti con Varese dopo aver venduto il vecchio appartamento di via Piemonte e punta su Parigi per conquistarla, ma parte senza avere già un'occupazione. La trova però subito, è anche un buon posto, alla Carrozzeria Sical, dove qualche mese dopo lo scopre un tecnico della Citroën. Così comincia il grande volo di Flaminio Bertoni nel design mondiale dell'auto.”

Signor Leonardo, ai nostri lettori offriremo una scheda di questo volo, delle conquiste creative di un grande varesino con il quale la città ha cominciato a riallacciare i rapporti grazie a un figlio gentiluomo. Lei ha vissuto in un cono d'ombra per motivi che possiamo immaginare, ne è uscito solo per esemplare amore filiale. Non si può non rimanere colpiti dalla sua signorilità, da un fortissimo distacco da qualsiasi iniziativa che le possa dare qualche ritorno economico. Varese le deve essere grata anche per questo, non solo per averle recuperato un eccezionale personaggio.

“Io desidero solamente condividere con i concittadini di Flaminio Bertoni e miei la mia passione, il mio orgoglio per un recupero che ritengo doveroso e che ho proposto senza squilli di tromba, sicuro che sarebbe stato proprio papà con il suo genio creativo a farsi amare di nuovo dalla sua città. Anche per questo ho fondato un'associazione che porta il suo nome e un sito Internet molto frequentato, www.flaminiobertoni.it. C'è un archivio molto interessante, ci sono disegni e opere, ci sono modelli d'auto a proporre il racconto di una grande avventura: occorre uno spazio espositivo permanente. Dirò di più, gli archivi sono fatti per chi studia, per gli appassionati sono dei tesori: pensare allora a un fondo nel quale far confluire le testimonianze di altri geni della meccanica e del disegno sarebbe iniziativa me-

Bertoni alla Citroën mentre lavora al modello della Traction Avant, 1934.

ritoria, di altissimo profilo culturale. È appena stato premiato un formidabile progettista aeronautico come Ermanno Bazzocchi e pensiamo quanto potrebbero dare a questo fondo le altre industrie aeronautiche del Varesotto e quelle motociclistiche, quelle meccaniche. Pensiamo a documentazioni, per esempio, sulla nascita, i primi progetti, gli studi, il design della Ignis. Basta crederci e unire le forze. L'ha insegnato papà Flaminio che basta crederci.”

TRENT'ANNI DI SUCCESSI ALLA CITROËN

Un anno e mezzo dopo l'assunzione alla Citroën, Flaminio Bertoni fa parte di un gruppo di disegnatori che la casa automobilistica parigina ha impegnato nello studio di un progetto innovativo, una berlina media a trazione anteriore. Lo studio inizialmente, almeno per quanto riguarda la meccanica, era stato avviato in collaborazione con una piccola industria francese, la Rosengard, a sua volta legata a un'azien-

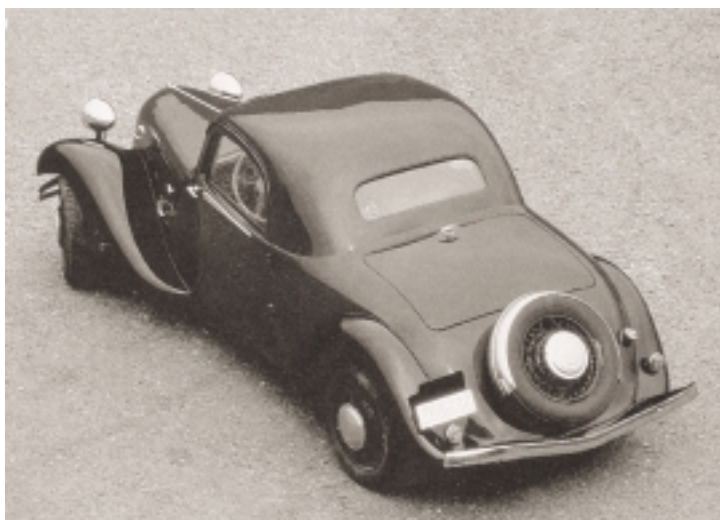
da tedesca; il rapporto tra le aziende si era interrotto dopo che la Citroën aveva trovato soluzioni più moderne di quelle che le erano state proposte. Si elabora il progetto, Flaminio però non è soddisfatto degli studi del suo gruppo di lavoro e nemmeno deve esserlo André Citroën al quale però il trentenne varesino sta per riservare una grande, piacevole sorpresa.

Una sera il giovane rincasa solo per il tempo di dire ai familiari che lavorerà tutta la notte nel laboratorio dell'azienda. Bertoni non è solo disegnatore, è anche scultore: lascia da parte la matita e con la plastilina, lavorando febbrilmente, dà corpo alla sua idea nel giro di alcune ore. La realizzazione lo fa sentire soddisfatto e sicuro di sé, è certo di avere colto nel segno e l'indomani egli scopre l'opera, celata da un panno, davanti al direttore generale e poi allo stesso Citroën che ne rimarranno entusiasti: era nata la Traction Avant che sarebbe rimasta sul mercato per ventidue anni!

La TA è il primo autentico capolavoro di



La TA, disegnata da Bertoni nel 1934, fu rivoluzionaria anche sotto il profilo meccanico: la sua tenuta di strada era eccezionale. L'auto fu venduta fino al 1956, per un totale di 759.111 esemplari, numero elevatissimo se si tiene conto delle dimensioni del mercato di quei tempi. Sopra, la TA coupé 22 e, sotto, la TA 11 personale di Bertoni.



Flaminio, ne seguiranno altri due: la 2Cavalli (1948) e la DS (1955), ma va ricordata anche l'Ami6 (1961), un'auto innovativa che avrà un ottimo successo. È particolarmente interessante la vicenda della 2Cv, l'auto che ha dato fama mondiale alla Citroën. Nel 1935 Bertoni, che l'anno prima ha assaporato il trionfo con il progetto della TA, è il capo della progettazione Citroën ed è impegnatissimo: sta pensando a un grosso furgone con pianale basso, vuole migliorare alcuni dettagli della Traction Avant e segue tutti gli altri studi in corso. A Boulanger, diventato presidente dell'azienda dopo la scomparsa di Citroën, viene in mente di realizzare

una "piccola", che sia solo "una quattro ruote sotto un ombrello", un'auto che possano usare i contadini per andare a lavorare nei campi; trattandosi di un progetto che egli giudica di poco conto, decide di non affidarlo in prima persona a Bertoni, ma ad alcuni suoi collaboratori. "E poi – dice Boulanger – se mi fa anche quest'auto dopo la TA, diventa lui... il padrone di Citroën."

Flaminio non eccesisce, ma non perde d'occhio il progetto – ci sono appunti e schizzi del 1936 che testimoniano di questa sua attenzione continua –, anzi, con il passare del tempo, non soddisfatto del lavoro svolto sino a quel momento, di nascosto realizza la 'sua' 2Cv: i responsabili dell'azienda si infuriano, accantonano per ripicca il progetto che è molto più bello del prototipo, che appare proprio alla vigilia della seconda guerra mondiale. La 2Cv pensata da Bertoni, di colore giallo, in effetti è di gran lunga preferibile a quella che l'azienda al momento decide di adottare.

Siamo nel 1939, Flaminio Bertoni, quando l'anno dopo il nostro Paese dichiarerà guerra alla Francia, viene arrestato perché non rinuncia alla cittadinanza italiana e passerà alcuni giorni in carcere prima di essere rilasciato.

Parigi viene occupata dai tedeschi che subito controllano le industrie: alla Citroën, allo stesso Bertoni gli invasori nazisti chiedono di consegnare i disegni della 2Cv: non verranno trovati perché è stato lo stesso Bertoni a far sparire l'intero progetto.

1944: Parigi è liberata dal generale Leclerc e il nostro viene di nuovo arrestato perché italiano e... collaborazionista! Boulanger dopo tre giorni riesce a liberarlo: è bastato dire alla polizia che Bertoni aveva sottratto la 2Cv proprio a Hitler che a tutti i costi ne voleva il progetto. Il grande designer varesino è un italiano vero, che in Francia ha conosciuto il grande successo ma che non vuole cambiare cittadinanza, fiero delle sue origini.

Il dopoguerra è all'insegna della ricostruzione, la Citroën riprende quota con le vendite della Traction Avant che gli italiani conosceranno grazie ai film che hanno Jean Gabin come

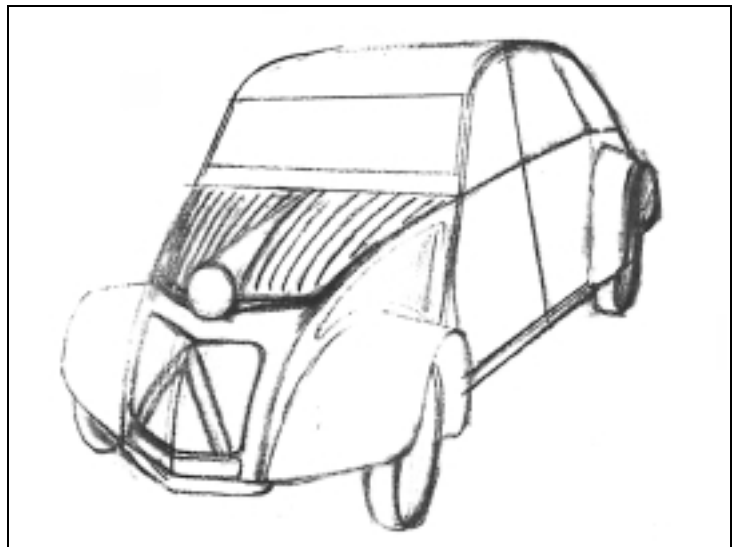
Quando, nel 1935, si cominciò a parlare negli stabilimenti Citroën di una utilitaria, si disse che i proprietari volevano realizzare una “quattro ruote sotto l'ombrello”. Nella sola Francia furono prodotte 6.956.944 2Cv, che Bertoni aveva ‘vestito’ in modo accattivante. Dall'alto: il prototipo del 1939, uno degli studi del designer varesino, risalente al 1938, e la versione presentata al Salone dell'automobile di Parigi nell'ottobre 1948.

eroe nero; ma della Francia si saprà molto di più, come di altri paesi, perché si esce dall'isolamento culturale e della comunicazione imposto dal fascismo.

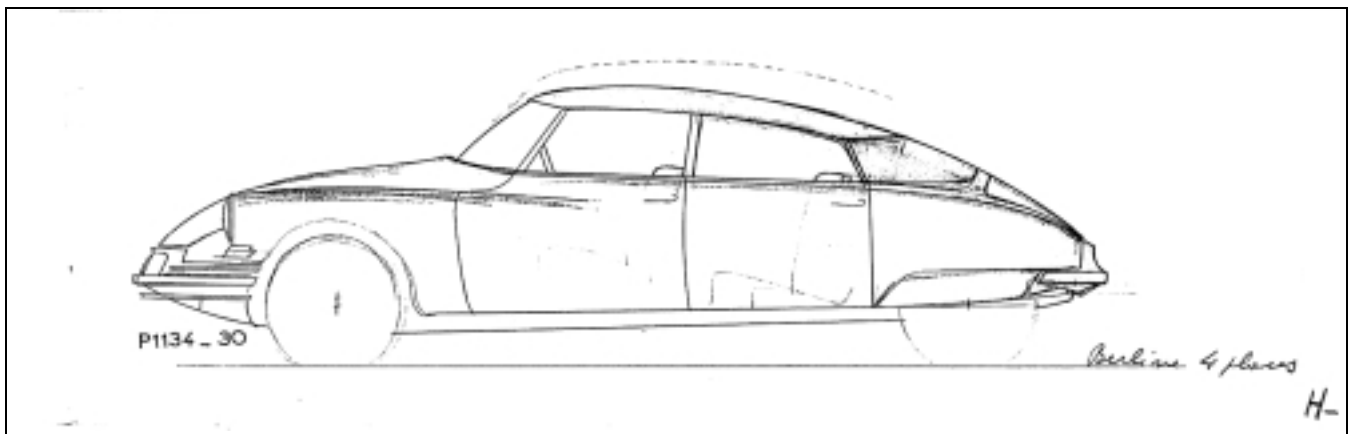
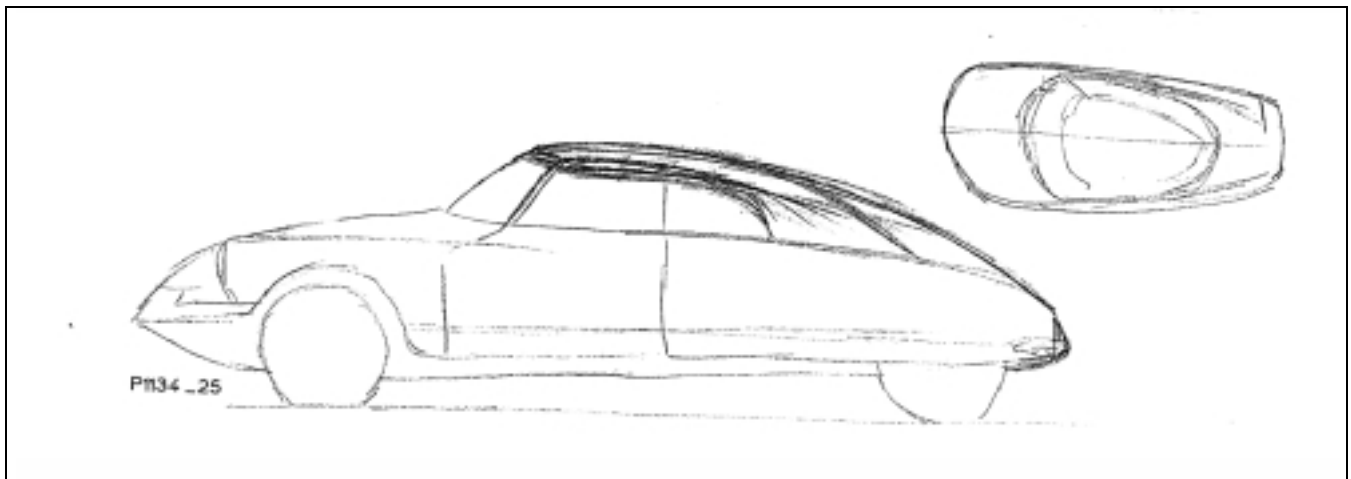
Questi anni vedono i dirigenti Citroën rassegnati davanti al ciclone Bertoni che vince la sua battaglia stilistica per la 2Cv: l'auto appare sul mercato nel 1948 ed è subito vincente. A ispirare la motorizzazione con un due cilindri raffreddato ad aria è stata poi la motocicletta, una Bmw, di Bertoni abilmente ‘sabotata’ dall'ingegner Lefebvre, responsabile di tutto il settore meccanico; il tecnico francese non desidera fare uno scherzo all'amico progettista italiano, vuole solo dimostrare la versatilità di un simile propulsore che, ovviamente ridisegnato e adattato, verrà montato sulla “quattro ruote sotto l'ombrello”, veicolo destinato a diventare un mito. La 2Cv è infatti un successo strepitoso durato nel tempo; nel 1968 sarà l'auto di tutti i protagonisti della contestazione giovanile che scuoterà il mondo e uscirà di produzione in Francia a quarantadue anni dal suo battesimo; oggi chi ha una 2Cv se la tiene stretta: in periodi di rottamazione vale molto di più di un normale ‘usato’ tenuto al meglio.

Ma Flaminio Bertoni nel 1948 non ha finito di lasciare un segno indelebile nella storia dell'auto. La TA, che ha ventidue anni ed è stata venduta in 759.111 esemplari, deve essere sostituita. 1955: il mondo dell'auto resta a bocca aperta davanti alla DS, una Citroën rivoluzionaria, un salotto viaggiante, una forma avveniristica, un'auto sbalorditiva, firmata da Flaminio Bertoni; essa pure andrà incontro a due decenni di successi. Solamente chi ha viaggiato su questa vettura può ricordare e apprezzare ancora le sue eccezionali qualità, capire e valutare sino in fondo la portata del genio e del lavoro di Bertoni, la validità del suo assunto basilare: è la meccanica che si deve adattare alla carrozzeria.

E sarà così anche per la Ami6, comoda, tranquilla auto di media potenza che motorizzerà un vasto strato della popolazione francese e troverà ampi consensi anche in Europa. Un



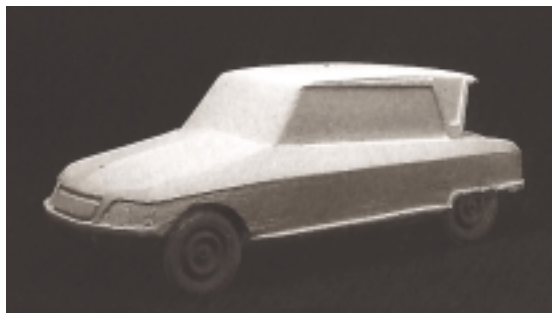
Per la terza volta in ventuno anni il mondo dell'auto e del design industriale rimasero sbalorditi quando la Citroën, nel 1955, presentò la DS, altro capolavoro dovuto al varesino Bertoni. Meccanica di derivazione TA, carrozzeria proiettata nel futuro, confort di viaggio che sarebbe rimasto ineguagliato. 1.330.755 esemplari del 'salotto viaggiante' sarebbero stati venduti dalla casa madre, altri 124.985 da carrozzieri privati. Dall'alto: due studi di Bertoni per la DS 19, del 1954, e la versione definitiva del 1955.



Con l'Ami 6 Bertoni fu costretto a lavorare su misure e volumi impostigli dall'azienda, che voleva utilizzare impianti della produzione della 2Cv. Il risultato fu comunque gradevole, le vendite diedero preferenza al modello 'break': 551.880 unità contro le 483.986 della berlina. Dall'alto: la versione uscita nel 1961 e due studi del 1959.

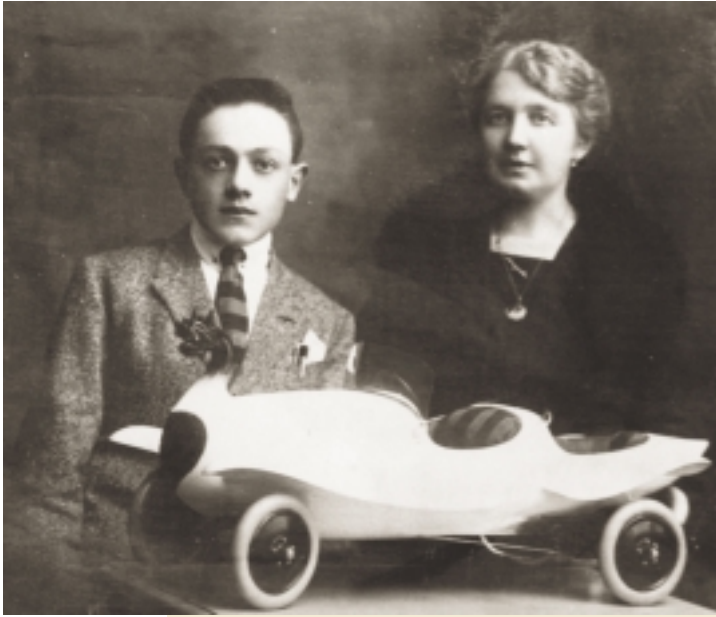
progetto non facile da realizzare perché si trattava di dare un vestito più grande alla vecchia 2Cv. Bertoni ci riuscirà, farà una berlina comoda e accogliente, ben più 'auto' della mitica, giovanile 'Due Cavalli'.

Flaminio, che ha alternato ai trionfi come stilista non poche affermazioni di particolare prestigio come scultore, lascerà questo mondo una sera del 1964 dopo una giornata di intenso lavoro e poco dopo aver salutato un caro collaboratore. A 61 anni era ancora pieno di entusiasmo, non si riteneva appagato. Dalla vita aveva avuto molto perché molto egli aveva dato e non importava se non sempre era stato capito. A Varese all'inizio della sua attività alla Carrozzeria Macchi aveva trovato compagni di lavoro semplicemente odiosi, ma nemmeno in Francia si sarebbe trovato meglio sotto questo profilo: quando si impose all'attenzione dei vertici della Citroën con il progetto TA, di colpo era diventato 'italiano', oggetto di ironie e invidie. Si dice che tutto il mondo è paese, infatti ogni villaggio ha i suoi scemi; nel caso nostro gli scemi, di notevole spessore, sono stati i detrattori di Bertoni. Gli arresti del 1940 e del 1944 la dicono lunga sull'ingratitudine francese nei confronti di un uomo che con la Traction Avant e i camion con il pianale ribassato aveva fatto grande la Citroën e l'aveva anche aiutata a superare gravi crisi. Un uomo che non contava mai le ore di lavoro sacrificando ad esso anche la famiglia. Un uomo che soprattutto aveva grande dignità, che non considerava un tradimento l'amore per l'Italia. La Varese della cultura recuperi questo profeta dal quale non è mai stata dimenticata. Nemmeno quando la Francia si sarebbe inchinata davanti a lui conferendogli la più prestigiosa onorificenza riservata ai grandi dell'arte e degli studi letterari. Onorificenza attribuita all'architetto Flaminio Bertoni. Il quindicenne di Masnago, che nel 1918 era stato costretto a lasciare gli studi per lavorare come falegname alla Carrozzeria Macchi, nel 1949 a Parigi aveva infatti conseguito il titolo accademico. Già in quegli anni il successo della TA e della 2Cv era stato



più di una brillantissima tesi di laurea in design industriale, ma Flaminio aveva un conto in sospeso, con il suo passato e con gli invidiosi architetti della Citroën, e l'ha voluto chiudere nel miglior modo possibile. Grande anche in questo.

Le fotografie degli studi e dei modelli alle pagine 59, 60, 61 e il ritratto di Bertoni alle pagine 51 e 63 sono tratti dal volume: *Flaminio Bertoni*, Macchione Editore, Varese, 1997.



Breve incontro con Flaminio Bertoni

di Silvano Colombo

Il breve incontro con Flaminio Bertoni l'ho avuto nell'accogliente casa varesina del figlio Leonardo che con amore, rispetto e competenza ha raccolto tutto l'archivio paterno, ricchissimo di carte, fogli, documenti, disegni, studiandolo, ordinandolo e rendendolo facilmente accessibile.

L'intento primo che mosse questo scritto, su proposta dell'amico Pierfausto Vedani, doveva essere quello di dire del Bertoni scultore, ma presa coscienza dello straordinario e stupefacente repertorio messo a disposizione, sono obbligato a deviarne per proporre qualcosa di fondamentalmente diverso: segnalare l'urgenza di provvedere da parte della comunità varesina ad allestire uno spazio di mostra e di studio su Flaminio Bertoni, onde evitare magre figure come quelle patite decenni or sono con Morselli e in certa misura con il conte Panza, per non dire dello stesso Bertoni, messo da parte pochi anni or sono.

Dirlo attraverso queste pagine equivale a sfondare una porta aperta, giacché sono sicuro che la sensibilità dei lettori sarà tale da consen-

tire con la mia proposta – anche perché i tempi d'oggi sono maturi per dedicarsi alla riconoscente memoria dei nostri artisti – l'avviamento di un sistema museale veramente congruo con la realtà storico-artistica di Varese, un progetto che l'assessore Armocida ha ideato e sta promovendo con mite caparbia e fa sperare che ci siano finalmente i presupposti per una definitiva crescita della nostra città.

Alcune considerazioni avanzate senza regola potranno servire a suscitare interesse ancor più vibrante nei confronti di un uomo la cui multiforme attività fu promossa nell'arco di una vita durata appena 61 anni. Lo spingeva la piena, assoluta, intransigente obbedienza a un motto che era la sua molla: "Ogni momento di sonno è perduto per la realizzazione di un'opera".

Convivere con se stessi è impresa difficile per ognuno di noi, figurarsi per un uomo che è attraversato da uno slancio vitale, che vive per esprimersi, che necessita di dirsi, di muovere le dita, di far vibrare le forme, che ha sete di ogni acqua e che diventa inarrestabile flusso di opere che gli escono da dentro in una dimensione senza tempo e senza limiti.

Un uomo che ebbe la fortuna di vivere gli anni nei quali l'industria varesina incarnava lo spirito della poetica del Futurismo. Ricordate alcuni passi del *Manifesto* di Filippo Tommaso Marinetti (1909)?: "Usciamo dalla saggezza come da un orribile guscio, e gettiamoci, come frutti pimentati d'orgoglio, entro la bocca immensa e torta del vento!... Diamoci in pasto all'ignoto, non già per disperazione, ma soltanto per colmare i profondi pozzi dell'Assurdo!", oppure, quando "dettammo le nostre prime volontà a tutti gli uomini *vivi* della terra [...] 4. Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... un automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia". Bertoni ne era nutrito come dall'aria che respirava.

I miti della velocità, dell'aerodinamica urgevano nelle forme delle carrozzerie dei bolidi spinti dai motori a scoppio e il giovane Bertoni, quattro

Il giovane Flaminio con la madre Angela Mazzola.

Bertoni e il modello della DS.

anni dopo esser andato a lavorare presso la varesina 'Carrozzeria Società Anonima Fratelli Macchi', diede forma a una esemplare intuizione: la prima *maquette* di una sua vettura con la quale si fece fotografare in posa con l'adorata mamma Angela. Era il 1922 e la fluidità delle forme di quel mezzo, che la direzione della Carrozzeria Macchi bollò come un modello buono soltanto per un naviglio, era la premonizione della più straordinaria invenzione del mondo dell'automobile e di Bertoni: la DS Citroën, data alla luce nel 1955. Era, pure, la conferma di una straordinaria fedeltà alle intuizioni prime, messe soltanto in disparte e pure intervallate da prove affatto distanti e diverse ma sempre originalissime, come le nervature del cofano della 2Cv del 1938, rinate dai vigorosi segni con i quali aveva marcato lo gnu d'Africa (1935) o lo yack del Tibet (1936).

Il poco lusinghiero commento servì a far intendere al giovane artista che sarebbe stato salutare il distacco da un ambiente che non aveva saputo intuirne le stupefacenti doti di modernità e di creatività, di modo che quando, nell'autunno di quello stesso 1922, una delegazione francese di tecnici automobilistici venne a Varese a visitare l'officina Macchi, Bertoni fu notato e invitato a Parigi. Era una chiamata che sanciva una invidiabile promozione sociale e professionale. Andava a Parigi un giovane che non era soltanto un magnifico disegnatore e ardito progettista di automobili, ma che sapeva d'arte ed era in grado di produrre e modellare altre forme, combinando la più entusiasmante attività di ricerca formale dinamicamente eccitata dal futurismo col più raffinato eclettismo della tradizione accademica.

La chiave di lettura di questa sua peculiarissima vena viene offerta dall'apporto fondamentale dei suoi due maestri. Il primo, che Bertoni riconobbe sempre per tale, fu Giuseppe Talamoni (1886-1968), un artista di Monza che, trasferitosi a Varese dopo il diploma di Brera, vi avrebbe insegnato alla scuola d'arte 'Giuseppe Bernascone'. Questi, che sapeva lavorare con maestria a olio, acquerello, pastello, affresco, ceramica e incisione senza trascurare la pratica della poesia, della prosa e del teatro, dava prova vi-

vente di un impegno continuo ed esigente di sé al giovane allievo. L'altro fu Lodovico Pogliaghi (1857-1950), grande multiforme artista milanese, varesino di adozione, stupefacente plastificatore, ai cui modi il giovane Bertoni camaleonticamente seppe adeguarsi replicandolo in maniera affatto persuasiva.

La combinazione di due siffatti magisteri entro un personaggio magmatico come fu Bertoni fece esplodere divergenti e imprevedibili proposte d'arte, deliranti secondo l'inveterato schema dell'artista sempre uguale a se stesso, mentre solo che si ripensi a Picasso si avrebbe la prova provata dell'esigenza di dover promuoversi come la ricerca di sé impone dentro, pronti a cambiare registro sempre conservando una inarrivabile qualità e freschezza d'invenzione e di realizzazione.

Mettere le mani e gli occhi nell'Archivio Bertoni sarà senz'altro un'esperienza ricca di dibattito critico e culturale. Forse che qualcuno preferirebbe isolarsi dalla ricchezza di un siffatto confronto e tagliarlo fuori dalla crescita della nostra città? Lo lasceremo andar via ancora una volta, come accadde nel 1923 e poi nel '31, o lo metteremo in disparte come accaduto pochi anni fa?

