



► 20 febbraio 2018

PIONIERI ■ LA STORIA

L'inventore dell'auto che spianò la strada a Giovanni Agnelli sr

Il professore veneto Enrico Bernardi costruì la prima vettura però non riuscì a produrla per scarsità di risorse finanziarie

di FRANCESCO JORI

Poco ci è mancato che si chiamasse Fiap: con la P di Padova al posto della T di Torino. Se l'industria automobilistica italiana è "made in Piemonte" anziché "made in Veneto", non lo si deve a un differenziale di materia grigia, ma di capitali: perché la prima autovettura al mondo in realtà è uscita dall'Università di Padova, dove ha poi anche conosciuto una prima produzione di serie; ma alla fine ha dovuto ammainare bandiera per mancanza di ossigeno finanziario. E in quel momento c'era chi i soldi li aveva, assieme al fiuto imprenditoriale: tale Giovanni Agnelli senior. Che ebbe la fortuna di incrociare sul suo percorso l'inventore in persona, Enrico Bernardi, dando vita alla prima casa automobilistica italiana.

È una storia che comincia nel 1884, quando Bernardi, ingegnere, docente nel dipartimento di Matematica dell'ateneo, brevettò "il primo veicolo con motore a benzina della storia", come ricorda una lapide affissa in occasione del cente-

nario dell'evento all'esterno della sua casa natale di Verona. Già, perché si tratta di un veronese: e qui bisogna fare la conoscenza del personaggio, perché davvero si tratta di uno fuori dal comune. Classe 1841, laureato a Padova nel 1863, e poi titolare della cattedra di Macchine agricole, idrauliche e tecniche nella Regia Scuola di applicazione degli ingegneri dell'ateneo, Bernardi il pallino delle macchine ce l'ha nel sangue. Già a 15 anni ha presentato all'Esposizione Veronese di Agricoltura e Industria alcuni modellini meccanici; e dal 1874 si è dedicato a studi speri-

mentali sul motore a scoppio. Nel 1882 ne brevettò un modello, e lo applica ad alcuni prototipi, tra cui un veicolo a triciclo in legno per il figlio Lauro. Nel 1884 realizza appunto il primo esemplare di auto vera e propria, battendo sul tempo una delle "grandi firme" del settore, il suo collega tedesco Karl Benz (dalla cui iniziativa nascerà nel 1926 la Mercedes-Benz). Lo presenta all'Expo di Torino di quell'anno, venendo premiato con medaglia d'oro.

Vettura di 500 centimetri cubi

Il salto di qualità avviene nel

1889, quando Bernardi mette in strada una vettura di 500 centimetri cubi con valvole in testa, carburatore a polverizzazione, lubrificazione forzata, silenziatore allo scappamento, refrigerazione ad acqua. Il passaggio successivo è quello della produzione industriale, e qui si verifica relativamente presto

l'intoppo. Nel 1894 sotto l'input di Bernardi si costituisce a Padova la Società Miari & Giusti per la costruzione di vetture: è la prima fabbrica automobilistica italiana, che si avvale dei capitali di due giovani imprenditori, Giacomo Miari e Francesco Giusti del Giardino; due anni dopo, con l'ingresso dell'inventore, si trasforma in accomandita Motori Bernardi - Miari - Giusti & co. La sede, offi-

cina inclusa, viene aperta in via San Massimo; fino al 1892 ospitava il lanificio Marcon, distrutto da un incendio. Ma la struttura finanziaria è debole in rapporto all'ambizione del progetto; e a questo si accompagnano la carenza di organizzazione, la mancanza di esperienza commerciale, e tanto per non farsi mancare nulla una serie di dissidi tra i soci. Così nel maggio 1898 la società viene posta in li-





quidazione; al suo posto subentra la Società Italiana Bernardi, con l'inventore che si cimenta in prima persona nel campo della produzione.

Battenti chiusi definitivamente

Anche questo esperimento tuttavia non funziona: dopo aver venduto un centinaio di esemplari, l'azienda chiude definitivamente i battenti nel giugno 1901. Dal punto di vista tecnico, comunque, il successo non è certo mancato. Già il 17 luglio 1898, nella gara automobilistica "Torino-Asti-Alessandria-Torino", la vettura padovana condotta da Antonio Nosadini, assistente tecnico di Bernardi, conquista le 2mila lire messe in palio per il premio internazionale di velocità, coprendo i 190 chilometri del percorso in 9 ore e 47 minuti, alla media di 19,42 km/h, nonostante una foratura e la successiva rottura del cambio. E nel 1899 un altro esemplare, affrontando un vero e proprio crash-test, riesce a percorrere 60mila chilometri senza alcuna rottura del motore. L'esperienza comunque non va persa, per una circostanza fortuita ma consistente, che sposta l'intera partita dal Veneto al Piemonte. Il caso vuole che nel 1892 a Verona ci sia un giovane ufficiale di cavalleria torinese di 26 anni: si chiama Giovanni Agnelli; anzi, per esteso, Giovanni Francesco Luigi Edoardo Aniceto Lorenzo Agnelli, figlio di Edoardo e di Aniceta Frisetti. Non ha nessuna intenzione di imboccare la carriera militare; piuttosto, ha il pallino della tecnologia e della meccanica. Mentre completa il servizio a Verona, viene a sapere di Bernardi, e incuriosito se lo fa presentare, approfondendo con

lui gli aspetti tecnici e produttivi del progetto: materiale prezioso quando, l'11 luglio 1899, nasce la Società anonima Fabbrica Italiana di Automobili - Torino, di cui lo stesso Agnelli diventerà amministratore delegato nel 1902; intanto, nel 1900 è stato inaugurato il primo stabilimento, in grado di produrre 24 esemplari l'anno. Nel 1906 il fatturato è già di 8 milioni, grazie a una vendita di vetture pas-

sata in soli quattro anni da 73 auto a 1.097. Dal canto suo, Bernardi continuerà a collaborare con l'azienda fino alla morte, avvenuta a Torino nel 1919; il figlio Lauro verrà assunto come dipendente.

Rapida diffusione

L'automobile comunque trova rapida diffusione nella città in cui di fatto è nata. Già nel 1903 Padova conta su una cinquantina di possessori di autovetture, tra cui ovviamente lo stesso Bernardi, il marchese Pietro Buzzaccarini, il conte Paolo Camerini, il conte Luigi Donà Dalle Rose; c'è anche una donna, la contessa Emma Treves Corinaldi. Nel maggio 1911 la diffusione nel Paese è tale, che si mette mano a una regolamentazione delle targhe; la città viene contrassegnata con PD 42 rosso, e arriva ormai a 551 veicoli. La targa numero 1 viene assegnata alla Società in accomandita Cassis & C., la 2 a Enrico Bernardi, la 3 al conte Giacomo Miari de' Cumani; ai primi titolari, in genere espressione della nobiltà, si affiancano professionisti, avvocati, industriali, clinici come il professor Felice Lussana, detto "Girardengo" per i grandi baffi a manubrio. Oggi, a ricordare gli eventi e il loro ispiratore, nell'Istituto di Macchine dell'univer-

sità di Padova, fondato proprio da Bernardi, è allestito un museo in cui si conservano alcuni esemplari da lui realizzati, oltre a cimeli, pubblicazioni e scritti inediti; altro materiale si trova al Museo dell'automobile di Torino, al Museo della scienza e della tecnica di Milano, e al Museo Nicolis di Villafranca di Verona.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“ L'incontro con il fondatore della Fiat nel 1892 a Verona

“ Nel 1900 lo stabilimento torinese in grado di produrre 24 esemplari all'anno





► 20 febbraio 2018



Bernardi con la sua auto e nella foto grande la vettura fotografata di recente