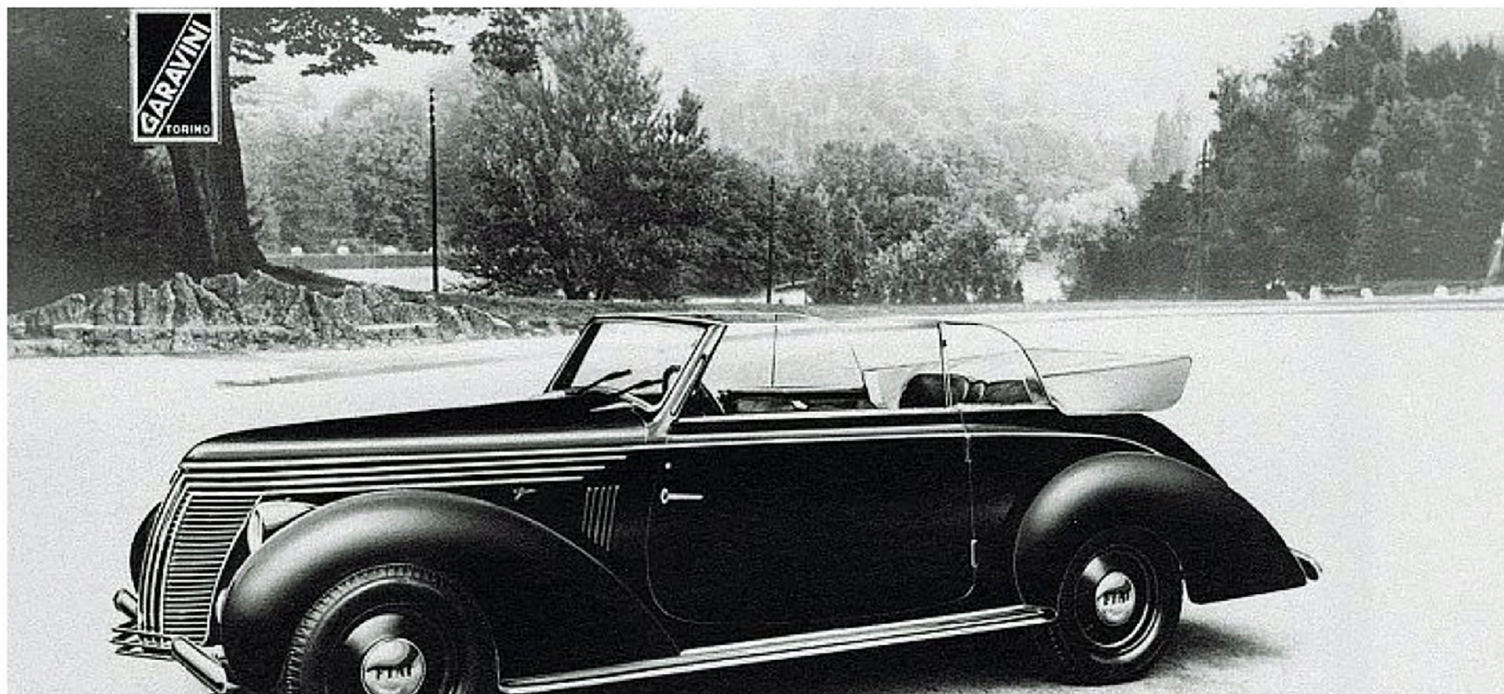


Il libro



● Un libro racconta la storia di Eusebio Garavini e dell'omonima Carrozzeria. Una storia che s'intreccia con i grandi eventi della prima metà del Novecento: la Belle Époque, la Grande guerra, il Fascismo, la Seconda guerra mondiale e la Liberazione.

● Daniela Garavini, nipote del fondatore della fabbrica, per due anni ha scartabellato negli archivi cittadini e nelle carte di famiglia per ricostruire fatti che vengono raccontati nel suo libro, *Al tempo delle officine* (Edizioni SEB27).



EUSEBIO GARAVINI, IL DESIGNER DELLE AUTO DEI RE

La storia

di Dario Basile

Al tempo delle officine tutto sembrava possibile. Il capoluogo piemontese era una città operosa, con il gusto della sperimentazione e operai e industriali coinvolti nel raggiungimento di un unico obiettivo. Era la città fabbrica, in cui «le sveglie suonavano tutte alla stessa ora». C'era fiducia nel progresso tecnico, si credeva nell'innovazione e così la città sabauda, orfana del titolo di capitale d'Italia, conquista sul campo quello di capitale dell'automobile, divenendo il fulcro delle grandi trasformazioni economiche, politiche e culturali del nostro paese. Quello è anche il tempo in cui il figlio di una povera famiglia di braccianti, emigrato dalla Romagna a Torino, può diventare un indu-

Durante il Fascismo

Tra i clienti, oltre al re etiope Menelik e la regina Thaitù, c'è anche Benito Mussolini

striale di grande successo. Questa è la storia, dimenticata, di Eusebio Garavini e della sua omonima Carrozzeria, simbolo di rara eleganza. Una storia che si intreccia con i grandi eventi della prima metà del Novecento: la Belle Époque, la Grande guerra, il Fascismo, la Seconda guerra mondiale e la Liberazione. È una vicenda che riscopriamo grazie alla determinazione di Daniela Garavini, nipote del fondatore della fabbrica, che per due anni ha scartabellato negli archivi cittadini e nelle carte di famiglia per ricostruire fatti di cui si è persa memoria in città e che oggi vengono raccontati nel suo libro *Al tempo delle officine* (Edizioni SEB27).

Tutto parte con un treno, quello che Eusebio prende alla stazione di Carpinello di Forlì nel 1898 diretto a Torino. La vita in Romagna a fine Ottocento è durissima, c'è tanta miseria e poche possibilità di progredire. Per un diciotten-



ne come Eusebio, Torino rappresenta la possibilità di fare carriera, la città profuma di futuro. Il nostro non tarda a trovare lavoro da operaio alla Ceirano, una ditta che produce biciclette. Nell'officina alla produzione delle due ruote si affianca presto quella dell'automobile. Lì progettano la prima autovettura a due posti,

chiamata Welleyes. Eusebio alterna le 11 ore di lavoro in fabbrica alle scuole serali, dove apprende il disegno tecnico. Ottenuto il diploma nel 1906 viene assunto alla Tauris, dove diviene direttore tecnico e inizia a disegnare le sue prime carrozzerie. L'automobile in quegli anni è un bene di lusso, una novità tecnica



I modelli
Sopra, uno dei modelli prodotti dalla ditta Garavini. Di fianco, la sede della Carrozzeria Garavini in corso Regina Margherita 17 e il fondatore Eusebio Garavini. Sotto, una pubblicità dell'epoca: «Torpedo Sport su Chassis "Alfa Romeo"». Infine, Eusebio Garavini e sua moglie Rina il giorno del loro matrimonio

che suscita passione e interesse in coloro che possono permettersela. Un vortice di modelli, persone e idee per migliorare questo nuovo mezzo di locomozione. Eusebio è particolarmente dotato e intraprendente e così decide di aprire la sua carrozzeria.

Nel 1911 la ditta Garavini, con sede in corso Regina Margherita, ha quaranta dipendenti ma ben presto se ne aggiungeranno molti altri. Lavorano sui telai Fiat e Itala e si specializzano sui modelli coupé e cabriolet. Al lavoro ci sono operai specializzati come falegnami ed ebanisti, battilastra, verniciatori, vetrai.

La parabola di un emigrato figlio di braccianti della Romagna divenuto industriale di successo e poi caduto nelle ombre del Novecento

Sono auto di rappresentanza, raffinate ed eleganti, simbolo della Belle Époque. Un bene destinato a nobili di antica ricchezza e nuovi ricchi. Poi però arriva la Grande Guerra. Gli operai scendono in piazza per protestare contro l'intervento bellico. La Garavini converte la sua produzione a sostegno dell'impresa militare: ambulanze, camion, camionette, mezzi di trasporto truppe. C'è molto lavoro e a controllare la produzione ci sono i militari. Poi arriva il Fascismo e, come molti industriali dell'epoca, Eusebio Garavini decide di prendere la tessera del partito. Tra i clienti della Garavini, oltre al re etiope Menelik, ci sarà anche Benito Mussolini. Qualcosa però va storto. Dopo il crollo di Wall Street del 1929 gli effetti della crisi si fanno sentire anche in Europa. La ditta entra in sofferenza anche a causa di una cattiva gestione finanziaria. Il 18 agosto 1933 viene dichiarato il fallimento della Carrozzeria Garavini ed Eusebio viene arrestato con l'accusa di bancarotta, appropriazione indebita e truffa. In pochi mesi perde tutto quello che aveva guadagnato in vent'anni di lavoro. Per ripianare i debiti è costretto a vendere gran parte delle sue proprietà a prezzi di saldo.

La carrozzeria rinasce sulle ceneri della precedente con il nome di Stabilimenti Garavini. Produce ancora qualche fuoriserie ma si dedica principalmente a veicoli da lavoro, autobus e omnibus. Gli affari non vanno male ma la spinta iniziale si è persa. A complicare le cose è poi l'arrivo della Seconda guerra mondiale, quando la fabbrica viene bombardata. I figli Roberto e Sergio aderiscono alla Resistenza. Il 26 aprile 1945 Roberto viene ferito alla spalla da fuoco amico, ma si salverà. Terminata la guerra c'è voglia di portare via le macerie e ricominciare ma l'avventura di Eusebio sta per finire. Nel 1946 si ammala e nel 1947 muore all'età di 66 anni. La sua azienda viene messa definitivamente in liquidazione nel 1955. Dove un tempo c'erano gli stabilimenti, tra corso Regina Margherita e via Napoleone, sorgono oggi dei palazzoni anni Sessanta. La parabola di Garavini è ripartita nel 2024 con nuovi imprenditori a bordo e il lancio di una rivisitazione del modello Topolino, trasformata in «beach car».