

# Biografie

## Biografia di Sergio Pininfarina

- figlio di Battista e di Rosa Copasso
- nato a Torino l'8 settembre 1926
- sposato nel 1951 con Giorgia Gianolio
- ha tre figli: Lorenza, Andrea e Paolo

Laureato in Ingegneria Meccanica presso il Politecnico di Torino nel 1950, inizia la sua attività nell'industria paterna, la Carrozzeria Pinin Farina, di cui nel '60 assume la carica di Direttore Generale, nel '61 quella di Amministratore Delegato e nel '66, alla morte del padre, quella di Presidente.

Nel 1961 il Presidente della Repubblica Italiana Giovanni Gronchi cambia per decreto il cognome Farina in Pininfarina.

Dal 1974 al 1977 insegna "Progettazione di carrozzeria" al Politecnico di Torino.

Nei suoi oltre cinquant'anni di lavoro, la Pininfarina ha avuto un costante e progressivo sviluppo tecnico e produttivo: il fatturato è aumentato di 73 volte da 8,2 m di Euro (650 m di Lire di allora) a 602 m di Euro; il numero dei dipendenti è più che quadruplicato (da 560 a 2600). Attualmente conta diversi stabilimenti, in Italia e all'estero.

### **Le tappe più significative di questa crescita della Pininfarina sono:**

- fra il 1955 e il 1958 la progettazione e la costruzione di un nuovo stabilimento a Grugliasco (Torino), la cui superficie totale era di 22.700 m<sup>2</sup> ed ora è di 66.200 m<sup>2</sup>.
- nel 1964 la costruzione di un nuovo Centro Studi e Ricerche (superficie totale 4.300 m<sup>2</sup>), evoluzione del precedente Reparto Esperienze, inaugurato nel 1966.
- nel 1967 la nascita del Centro DEA (Centro di misura e progettazione tridimensionale) che, ulteriormente potenziato, nel 1971 assume la denominazione di C.C.D. (Centro di Calcolo e Disegno Automatico);
- nel 1972 l'inaugurazione della Galleria del Vento in scala 1:1, la prima in Italia e tuttora una delle poche esistenti al mondo;
- nel 1979 la Pininfarina assume struttura di holding finanziaria
- nel 1982 la nascita di una nuova società, la Pininfarina Studi e Ricerche S.p.A. - denominata dal gennaio 2002 Pininfarina Ricerca e Sviluppo S.p.A. - che, in un nuovo stabilimento a Cambiano, presso Torino, svolge in autonomia e riservatezza le attività di design, engineering e ricerca; la superficie totale era di 9.100 m<sup>2</sup> ed ora è di 10.200 m<sup>2</sup>.
- nel 1986 inizia ad operare un nuovo insediamento industriale nel comune di San Giorgio Canavese - sempre nei pressi di Torino - per il montaggio e la finizione di alcuni modelli in produzione e dotato di una pista di prova per il collaudo di funzionamento delle vetture marcianti; la superficie totale era di 23.500 m<sup>2</sup> ed ora è di 35.300 m<sup>2</sup>.
- nello stesso anno la Holding Pininfarina è quotata, con successo, in Borsa.
- nel 1987, con la nascita della Pininfarina Extra S.r.l., il Gruppo Pininfarina estende la sua attività verso tutti i settori del disegno industriale, al di là di quello tradizionale dei mezzi di trasporto.
- nel 1991, attraverso l'acquisizione di due società tedesche operanti nel settore dell'ingegneria e della modellistica, viene creata la Pininfarina Deutschland GmbH.

- nel 1997 viene acquisito un nuovo stabilimento a Bairo Canavese, in cui dal 1999 verranno prodotti circa 30.000 SUV Mitsubishi all'anno; la superficie totale era di 17.100 m2 ed ora è di 26.100 m2.
- nel 2002 viene inaugurato a Cambiano il nuovo Centro di Engineering, per offrire al mercato questo settore di attività; la superficie totale è di 6.900 m2.
- nel settembre 2003, viene conclusa l'acquisizione delle attività di engineering di Matra Automobile, operazione che contribuirà a rafforzare la posizione della Pininfarina nel settore sviluppo nuovi prodotti.
- nello stesso mese viene costituita una joint venture con Volvo Car Corporation con l'obiettivo di sviluppare e produrre la convertibile Volvo di prossima generazione: la nuova società "Pininfarina Sverige AB", sarà responsabile di tutte le attività presso lo stabilimento di Uddevalla
- il 1° gennaio 2004 avviene la fusione per incorporazione della Pininfarina Ricerca e Sviluppo S.p.A. e della Industrie Pininfarina S.p.A. in Pininfarina S.p.A. con l'obiettivo di un raggruppamento di tutte le attività ed i servizi che il Gruppo Pininfarina è in grado di svolgere e offrire ai propri clienti in un'unica società organizzata in business units.

### **Principali Cariche ricoperte in passato**

luglio 1978 - giugno 1984: Presidente dell'Unione Industriale di Torino.

luglio 1979 - giugno 1988: Deputato al Parlamento Europeo.

ottobre 1983 - giugno 1988: Presidente della Federazione delle Associazioni Industriali del Piemonte.

maggio 1987 - giugno 1989: Presidente dell'OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles).

maggio 1988 - maggio 1992: Presidente della Confindustria.

gennaio 1989 - luglio 1997: Amministratore dell'AUME (Association pour l'Union Monétaire de l'Europe) Delegato per l'Italia

dicembre 1990 - dicembre 1994: Vice Presidente dell'UNICE (Union of Industrial and Employers' Confederations of Europe).

marzo 1993 - luglio 1996: Presidente del Comitato Leonardo - Italian Quality Committee

giugno 1991 - giugno 2001: Co-Presidente del Comitato Promotore della Direttrice Ferroviaria Europea Transpadana ad Alta Capacità Merci e Passeggeri

aprile 2001 - giugno 2002: Presidente Banca CRT

maggio 2001 - gennaio 2005: Capo della Delegazione italiana in seno alla Commissione Intergovernativa Italo-Francese per il nuovo collegamento ferroviario ad Alta Velocità fra Lione e Torino

### **Principali Cariche attualmente ricoperte**

- Presidente Editrice La Stampa S.p.A.
- Presidente FIDIA S.p.A. - Fondo Interbancario D'Investimento Azionario.
- Co-Presidente dell'Italy-Japan Business Group
- Consigliere di Amministrazione di Ferrari S.p.A.

### **Nell'ambito del Gruppo Pininfarina:**

- PININFARINA S.p.A. : Presidente
- PININFARINA EXTRA S.r.l. : Presidente Onorario.

### **ONORIFICENZE**

Il 2 giugno 1976 gli è conferita l'onorificenza di Cavaliere del Lavoro dal Presidente della

Repubblica Italiana.

Il 4 marzo 1979 il Presidente della Repubblica Francese, M. Valéry Giscard d'Estaing, gli conferisce il grado di Chevalier della Légion d'Honneur. La decorazione gli viene consegnata dall'Ambasciatore francese a Roma, M. François Puaux.

Il 17 novembre 1983 è nominato "Honorary Royal Designer for Industry" dalla Royal Society of Arts di Londra.

Il 26 maggio 1988 è nominato Membro Straniero dell'I.V.A., l'Accademia Reale Svedese delle Scienze di Ingegneria.

Il 30 giugno 1991 riceve a Detroit il prestigioso premio "Designer Lifetime Achievement Award" per "il contributo dato all'evoluzione dello stile automobilistico", riconoscimento conferito per la prima volta ad un designer italiano.

Il 3 dicembre 1992 riceve a Parigi il Super Trophée de l'"Automobile Magazine" per il valore ecologico del prototipo Ethos e per il contributo tecnico e stilistico dato alla Ferrari in più di 40 anni di collaborazione.

Il 26 gennaio 1993 gli è conferita dalla LUISS - Libera Università Internazionale degli Studi Sociali - di Roma la Laurea Honoris Causa in Economia e Commercio.

L'8 luglio 1994 riceve a Milano dall'AIMS - Associazione Italiana per gli Studi di Marketing - il premio "Guglielmo Tagliacarne" in riconoscimento del ruolo svolto nell'affermare e sostenere nel mondo il prestigio del prodotto e della creatività italiani.

Il 30 settembre 1994 riceve a New York, nell'ambito della "Settimana del Cinema dell'Azienda Italia", il premio "Italy in the World" per "aver rappresentato prestigiosamente con il suo lavoro l'immagine dell'Italia nel mondo".

Il 30 marzo 1995 riceve a Milano dall'ADI - Associazione per il Disegno Industriale - il Premio Compasso d'Oro alla Carriera per la continuità ed innovatività di intenti e di qualità date alla progettazione dell'automobile.

L'11 settembre 1995 riceve a Wiesbaden il primo "Designaward" conferito dalla rivista "auto welt" per "avere come nessun altro influenzato l'evoluzione della creatività automobilistica: un maestro dell'aerodinamica e al tempo stesso un genio ed un esteta".

L'11 settembre 1997 il Presidente della Repubblica Francese, M. Jacques Chirac, lo promuove a Officier della Légion d'Honneur. La decorazione gli viene consegnata dall'Ambasciatore francese a Roma, M. Jean-Bernard Mérimée.

Il 18 dicembre 1997 riceve a Parigi il Premio "France-Italie" della Camera di Commercio Italiana per la Francia per la lunga e faticosa collaborazione con l'industria automobilistica francese e per l'impegno quale Co-Presidente del Comitato Promotore per la realizzazione del collegamento ferroviario ad Alta Capacità Parigi-Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste.

L'11 maggio 1998 riceve il "Lion d'Oro" - il premio che i Lions di Torino assegnano annualmente ad un torinese che con la propria opera abbia recato prestigio alla città.

Il 1° dicembre 1998 riceve a Parigi il "Trophée du design" de L'Automobile Magazine come

primo carrozziere del mondo per le realizzazioni degli ultimi vent'anni.

Il 5 marzo 1999 riceve a Roma dal Presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro il Premio Leonardo, istituito dal Comitato Leonardo, come persona che emblematicamente rappresenta le migliori caratteristiche del "made in Italy", inteso come armoniosa fusione di creatività, tenacia e altissima qualità.

Il 27 febbraio 2001, nell'ambito del Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra, riceve il premio "Head of the Century in the International Automotive Hall of Fame" della rivista tedesca *auto welt*, per la sua eccezionale creatività nel design automobilistico, che gli è valsa l'appellativo di "Michelangelo del XX secolo".

Il 5 maggio 2001 riceve dal Centro Mario Pannunzio di Torino il premio "Torino libera", riconoscimento all'impegno con cui ha contribuito in forma originale, critica ed indipendente alle responsabilità della gestione e dello sviluppo della convivenza civile.

Il 29 maggio 2002 riceve a Pavia il Premio Internazionale Girolamo Cardano "per le sue qualità di industriale e di designer valente, inimitabile e di fama mondiale, nonché per le doti intellettuali ed umane sempre manifestate in ogni iniziativa intrapresa".

Il 5 luglio 2002, alla Royal Albert Hall di Londra riceve la Laurea Honoris Causa del Royal College of Art, come riconoscimento alla sua opera di designer e manager creativo in oltre 50 anni di attività.

Il 6 novembre 2002 riceve la Laurea honoris causa in Disegno industriale del Politecnico di Milano, a riconoscimento di tutta la sua attività professionale, per aver incoraggiato e promosso il design come fattore culturale, diventando uno dei più insigni sostenitori della forza del made in Italy nel mondo.

Il 30 maggio 2003 riceve a New York il "Business and Culture Award", assegnato ogni anno dalla Italy-America Chamber of Commerce di New York a personalità italiane che si sono distinte per aver favorito, attraverso la loro attività, i rapporti economici, culturali e politici tra Italia e Stati Uniti.

Il 28 luglio 2003 riceve a Spoleto il "Premio Nuova Spoleto" nella sezione Imprenditoria, per gli alti meriti acquisiti in Italia e all'estero alla guida di un'Azienda che gode di indiscusso prestigio mondiale.

Il 13 maggio 2004 riceve dal College for Creative Studies (CCS) di Detroit, una delle maggiori istituzioni di cultura artistica degli Stati Uniti, la laurea honoris causa in Belle Arti per essere "uno degli imprenditori automobilistici più innovativi dei nostri tempi".

Il 26 gennaio 2005 riceve a Parigi la Palme d'Or del Festival Automobile International per aver segnato gli ultimi due decenni ed aver apposto la sua firma su alcune delle più belle carrozzerie contemporanee, associandola anche a magnifici successi commerciali.

Il 23 settembre 2005 viene nominato Senatore a vita dal Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi per aver illustrato la Patria con altissimi meriti nel campo sociale.

Il 6 dicembre 2005 riceve a Parigi il Trophée d'Honneur della rivista francese L'Automobile Magazine, in riconoscimento della sua attività e dei 75 anni della Pininfarina.

L'11 gennaio 2006 riceve al Salone dell'Automobile di Bruxelles – nel corso di una cerimonia svoltasi alla presenza del Principe Filippo del Belgio – il “Prix européen de design automobile”, riconoscimento “all’insieme della sua carriera nella prestigiosa azienda che porta il suo nome”.

Il 27 gennaio 2006 riceve dal Comune di Grugliasco e dalla Cojtà Gruliascheisa il Premio “La Gru d’Oro”, per aver dato, con le sue attività imprenditoriali, prestigio e lustro alla città nel mondo.

Il conferimento del grado di Chevalier de la Légion d'Honneur, l’ammissione alla Royal Society of Arts e il Compasso d’Oro alla Carriera sono tutte onorificenze che - fatto unico nella storia di queste istituzioni - erano già state conferite al Padre, Battista Pininfarina.

### **E' socio di:**

- Circolo Golf Torino: Presidente da marzo 1996 ad aprile 2005
- Società del Whist, Accademia Filarmonica
- Rotary Club Torino
- Circolo Subalpino – Torino

### **Sport**

- Golf
- Vela

### **Biografia di Battista Pininfarina**

Battista Pinin Farina nacque a Torino il 2 novembre 1893.

A 11 anni comincia a lavorare nella piccola carrozzeria creata dal fratello maggiore Giovanni, la 'Stabilimenti Farina'. Durante la guerra 1915-18, dirige personalmente la costruzione di aeroplani 'Aviatic' da scuola, ricevendo un encomio solenne dalla Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare per la perfetta esecuzione.

Nel 1920 si reca negli Stati Uniti per rendersi conto del grande progresso perseguito da questo Paese.

A Detroit è ricevuto da Henry Ford, che gli propone di rimanere in America e di lavorare per la sua industria, ma Pininfarina preferisce tornare in Italia. Comunque l'esperienza di questo viaggio gli è preziosissima, non tanto per l'acquisizione di nozioni tecniche quanto per l'aver potuto constatare l'entusiasmo dell'iniziativa privata ed il ritmo quasi febbrile del popolo americano, cosa che gli è di sprone per la lotta della vita.

Nel 1920 si sposa con Rosa Copasso. Ha due figli: Gianna, nata nel 1922 e Sergio, nato nel 1926.

Pininfarina si è sempre dimostrato molto interessato ai tenaci sforzi dell'uomo per perseguire il progresso tecnico. Si sente portato verso l'automobile ed affascinato dall'aeronautica e dal volo. Nel 1921 conduce alla vittoria una vettura da turismo nella corsa "Aosta-Gran San Bernardo", stabilendo il miglior tempo di tutte le categorie, sport e turismo. Il record da lui ottenuto in questa occasione, pur guidando la sua vettura personale e non una macchina da corsa, resterà imbattuto per ben 11 anni.

Nel 1930 lascia la 'Stabilimenti Farina' e fonda la 'Carrozzeria Pinin Farina'.

Il suo programma comprende lo studio e la costruzione di carrozzerie speciali, ma mira contemporaneamente a sviluppare un'attività su scala non più esclusivamente artigianale: intende cioè fare della carrozzeria un'industria indipendente in modo da dar lavoro ad un numero sempre maggiore di persone. Tale determinazione lo induce a dotare la fabbrica di nuovi impianti e di attrezzature industriali, tanto da arrivare in brevissimo tempo alla produzione su linee di assemblaggio di piccole serie di vetture, sulla base di 7/8 unità al giorno. Prima della seconda guerra mondiale, escono dallo stabilimento di Corso Trapani carrozzerie di disegno rivoluzionario, che preconizzano la linea dell'automobile del futuro. Fin da prima della guerra Pininfarina è in rapporti con Case costruttrici della sua collaborazione e così pure la Renault; ma il sopravvenire della guerra interrompe questi contatti.

Dopo l'interruzione dovuta al periodo bellico, Pininfarina disegna e produce nel 1946, fra le altre, la 'Cisitalia'. Esposta al Museo di Arte Moderna di New York quale una delle "eight outstanding cars of our time", è stata definita la migliore espressione di semplicità e di bellezza di disegno nel campo dell'automobile, inaugurando anzi il nuovo stile che impronerà l'impostazione formale dell'automobile nel secondo dopoguerra. Venti anni dopo il Museo di Arte Moderna di New York presenterà un'altra vettura di Pininfarina, la 'Sigmas', prototipo della sicurezza che riceverà nel mondo e soprattutto negli Stati Uniti i più calorosi consensi. Subito dopo la guerra diverse Case automobilistiche entrano in contatto con Pininfarina. Inizia una collaborazione con la fabbrica d'automobili americana Nask, l'attuale American Motors Co. di Detroit. Quando nel 1952 ritorna negli Stati Uniti per assistere alla presentazione ufficiale della 'Ambassador' da lui disegnata e della "Nash Healey", studiata e costruita in piccola serie nello stabilimento di Torino, viene ricevuto con onori trionfali e fatto segno a grandi manifestazioni di stima e di omaggio.

È la prima volta, nella sua storia, che l'industria automobilistica americana lancia il nome del disegnatore dei suoi prodotti.

Negli anni successivi molte Case automobilistiche si rivolgono a lui per lo studio di nuovi modelli da riprodurre in serie.

Nel 1958 Pininfarina porta a compimento un nuovo stabilimento, costruito con i criteri più moderni e razionali, che si estende su un'area di 75.000 mq., di cui circa 40.000 coperti. Una serie successiva di ampliamenti industriali hanno portato l'estensione della superficie a 102.500 mq., di cui circa 50.000 coperti, con notevole incremento di lavoro ed impiego di nuovo personale.

Nel 1961 il Presidente della Repubblica Italiana, in considerazione delle sue alte benemerienze sociali ed industriali, autorizza su proposta del Ministro Guardasigilli, la variazione del cognome in Pininfarina a tutti gli effetti civili e legali.

Sempre nel 1961, dopo 50 anni di lavoro, Pininfarina cede la direzione dell'azienda al figlio Sergio e al genero Renzo Carli, i quali assicurano la continuità della sua opera, sostituendolo sia come creatori che come capi d'azienda.

Pininfarina compie lunghi viaggi, gira film, ma soprattutto si dedica a opere culturali e benefiche. Nel quadro delle Celebrazioni del Centenario dell'Unità d'Italia presiede la "Mostra Moda-Stile-Costume", nella quale ha saputo portare alla ribalta l'evoluzione dell'uomo e del suo ambiente, dalla 'belle-époque' all'era dei missili.

Nel 1964 viene inaugurato un Complesso Professionale e Ricreativo in Grugliasco, realizzato per sua iniziativa e simbolo del suo entusiasmo per tutto ciò che può contribuire alla formazione culturale e professionale dei giovani lavoratori.

Nel 1966, un mese circa prima della sua scomparsa, avvenuta a Losanna il 3 Aprile, Pininfarina compare ancora in pubblico per assistere all'inaugurazione del nuovo Centro Studi e Ricerche Pininfarina, alla presenza del Presidente della Repubblica.

L'ultima fra le moltissime onorificenze e riconoscimenti tributati a Pininfarina è stata la "Legion d'Onore", conferitagli dal Generale De Gaulle.

Nella sua quasi sessantennale attività di lavoro, Pininfarina aveva ricevuto: la nomina a Cavaliere del Lavoro; la nomina a Membro Onorario della Royal Society of Arts di Londra, in

qualità di "Honorary Royal Designer for Industry" ed in seguito "Fellow" della stessa Società Reale; la decorazione concessagli da Re Baldovino del Belgio, su proposta dell'Union Professionnelle du Ministère des Affaires Economiques; il Gran Premio Nazionale Compasso d'Oro; la nomina a 'Membro onorario' della Società degli Ingegneri ed Architetti di Torino, che gli conferì successivamente il 'Premio Torino'; un riconoscimento della Société d'Encouragement pour la Recherche et l'Invention di Parigi; la "Gran Croce con Placca" del Sovrano Militare, Ordine di Malta; la Laurea 'Honoris Causa' decretatagli dalla Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino; la medaglia d'oro con diploma di prima classe quale benemerito dell'insegnamento della cultura e dell'arte conferitagli dal Presidente della Repubblica Italiana. Inoltre, in occasione del suo viaggio intorno al mondo, il Sindaco di Detroit gli aveva consegnato le chiavi d'oro della città, conferendogli la cittadinanza onoraria.

### **Ecco alcune delle motivazioni che hanno accompagnato tali riconoscimenti:**

"Pininfarina, fin dal 1930, con il crescente sviluppo dell'industria automobilistica, ha affrontato il problema della miglior conformazione delle vetture, giungendo attraverso una lunga e rigorosa elaborazione formale, alla creazione di una linea plastica che ha largamente influito sulla produzione industriale e sulla determinazione della qualità estetica dell'automobile." (Gran Premio Nazionale Compasso d'Oro, 1957)

"Pininfarina, maestro di fama mondiale nell'industrial design, perfezionatore della tecnica costruttiva delle carrozzerie e creatore in Torino di uno stile italiano nell'architettura delle automobili." (Premio Torino, 1963)

"Maestro incontestato della tecnica costruttiva in senso architettonico, Pininfarina unisce alla perfetta conoscenza di questa tecnica ed a quella dell'aerodinamica dell'automobile, un vero e prestigioso talento artistico, accompagnato da una ricchezza d'invenzione in continuo rinnovamento; doti che gli consentirono e gli consentono di creare con purezza di linea, con adatta ornamentazione, carrozzerie costituenti un tutto di meravigliosa armonia." (Laurea ad Honorem in Architettura, Torino 1963).