

STORIA DI UN GIGLIO REALE

Molti, forse tutti, gli italiani di sesso maschile sanno cos'è la Florentia, se non altro perché indirettamente legata a Valeria Marini, trattandosi della squadra di calcio sorta dalle ceneri della gloriosa Fiorentina. Se si fosse domandato ad un toscano di un secolo fa “cos'è la Florentia?”, la risposta sarebbe stata diversa (anche perché non c'era Valeria Marini a fare da richiamo). Avrebbe risposto, orgogliosamente, che la Florentia era una bellissima vetturina costruita dalla F.T.A., Fabbrica Toscana Automobili, una delle marche d'automobili più antiche d'Italia, tanto da essere già citata dalla Gazzetta dello Sport del 21 dicembre 1900, e che vantava soluzioni e finiture di altissima classe. *“La Fabbrica Toscana di Automobili di Firenze – ci dice “L'Automobile” del 1901 – sta ultimando un ottimo tipo di vetturina leggera “Florentia”, con un nuovo sistema di raffreddamento a ventilatore. Questo sistema analogo a quello della Mercedes ha l'incomparabile vantaggio di assicurare il perfetto e continuo raffreddamento con una quantità minima di acqua (8 o 9 litri) che serve per oltre 500 km di viaggio”*. Con una vettura del genere il marchese Lorenzo Ginori, tra i nobili più in vista dell'aristocrazia fiorentina, ed appassionatissimo d'automobilismo, superò indenne nel settembre del 1901 la salita da Livorno al Montenero, un risultato di tutto rispetto anche per le macchine di oggi.

Si trattava ancora, all'epoca, di una vettura della F.T.A. La Florentia si costituì due anni più tardi, esattamente un secolo fa, assorbendo la F.T.A. con un rogito del notaio Carlo Querci datato 11 marzo 1903. Da quel giorno al momento della sua dissoluzione, collocabile tra il 1909 e il 1913, soltanto le scarse notizie dei vari Consigli di Amministrazione ci raccontano qualcosa di questa marca a cui, nel 1906, la Regina Margherita di Savoia aveva concesso l'onore di fregiarsi delle insegne reali. Si trattava di un riconoscimento di non poco conto, che andava ad aggiungersi al fatto che una Florentia faceva parte del garage reale, insieme all'Itala, alla Rapid, alla Fiat e a poche altre.

Poche settimane dopo l'atto costitutivo, il 9 aprile, il Consiglio di Amministrazione decise di aumentare il capitale dalle 360.000 lire iniziali, interamente versate e suddivise in 14.400 azioni da 25 lire caduna, a 500.000 lire, mediante l'emissione di 700 azioni da 200 lire caduna. Amministratore unico fu nominato il duca Leone Ferdinando Strozzi, mentre il Consiglio era composto dal conte Giovanni Angelo Bastogi, Presidente, l'avvocato Guido Ravà, Consigliere Delegato, il duca Leone Ferdinando Strozzi, il signor Martini Bernardi, il signor Giuseppe Alberti, Consiglieri, l'avvocato Enrico Modigliano, Segretario e il signor Cleto Calosi, Direttore Tecnico. Si tratta dei più bei nomi dell'aristocrazia e dell'alta borghesia toscana; colpisce tra questi la presenza di Giuseppe Alberti, a cui era stata conferita la rappresentanza esclusiva della vendita. Ritroviamo questo personaggio parecchie volte nel corso della storia dell'automobile dei primordi. Nel 1899, come rappresentante di svariate marche estere, deteneva l'esclusiva di vendita per le Mors e le Phébus; con il nascere della Fiat ne divenne agente generale per l'Italia Centro Meridionale e quindi, qualche anno dopo, partecipò alla costituzione della Società Garages Riuniti Fiat, primo nucleo dell'organizzazione di vendita Fiat, insieme a

Storero. Ma la sua multiforme attività non si ferma qui. Si dilettò anche di corse, tanto da classificarsi primo di categoria, proprio su una Florentia, alla Coppa della Consuma del 1904; e alla Florentia si ispira, nel progettare una vettura di grandi dimensioni che però non superò mai lo stadio di semplice prototipo. L'attività di progettista non gli era nuova: aveva infatti depositato nel 1902, a Firenze, insieme a Guido Ravà, un brevetto per un carburatore polverizzatore *“dell'alcool, benzina o altri idrocarburi, che devono servire all'alimentazione di motori a focolare interno, detti a scoppio”*. Non poteva mancare di interessarlo un'iniziativa imprenditoriale nata nella sua città, e che per di più si presentava sotto i migliori auspici. Per il 1903 infatti sostenne interamente i costi di una massiccia campagna pubblicitaria sulle riviste del settore dove, oltre alle *“Automobili Fiat, De Dion Aigle ecc. nuove e d'occasione”*, presentava le *“Automobili Florentia a 2 cilindri 10 HP”* descrivendone le caratteristiche principali (*“Tonneau smontabile, 4 posti, 3 velocità e marcia indietro, velocità massima 55 km all'ora; superano qualunque salita”*).

Si tratta sicuramente di un modello derivato dalla vetturina Florentia della F.T.A., dotato di un motore due cilindri anteriori monoblocco, per una cilindrata di 1400 cc, e una potenza di 10 CV nominali e di 16 effettivi. Particolare molto sfruttato nelle inserzioni pubblicitarie, il motore disponeva di un *“volante ventilatore”* per il raffreddamento, ed è per questo, probabilmente, che se ne garantiva l'efficienza su tutte le salite. Una vettura di questo genere, unico esemplare Florentia di cui si conosca l'esistenza, è esposto al Museo dell'Automobile di Torino. Era offerta in vendita anche una versione di potenza doppia, risultante dall'accoppiamento in linea di due di questi motori.

Gli affari si incamminano bene. Il 6 febbraio del 1904 apre i battenti l'Esposizione di Automobili a Torino, e la Florentia espone, con il massimo risalto, una vettura da corsa di 20 HP, dalla carrozzeria speciale, bassa e allungata, garanzia di forti velocità. Erano anche presenti i modelli a due e a quattro cilindri, insieme ad una vettura Rochet Schneider. Vi era infatti una grande novità, annunciata proprio in quei giorni: l'acquisto della licenza di fabbricazione delle vetture francesi Rochet -Schneider. Questa acquisizione smentisce per la verità il tono dell'ing. Galli, già responsabile dei motori alla F.T.A., che aveva scritto sulla rivista del Touring Club Italiano, appena un anno prima: *“La Fabbrica Toscana applica i suoi motori su chassis di sua completa fabbricazione, giacché è un altro dei suoi orgogli di questa casa, fare tutto da sé. Il cambio di velocità, il differenziale, gli alberi, i mozzi, tutto insomma è fatto in casa”*, con lo stesso orgoglio di una brava massaia per le proprie rinomate lasagne. Ci si rese invece conto che a fare tutto in casa si rischiava di non farcela, e, con ottima intuizione commerciale, ci si orientò verso una marca d'oltralpe, rinomata per le sue qualità di resistenza e robustezza: la regina delle montagne, era chiamata. Il 30 marzo l'Assemblea Generale dei Soci, presieduta dal conte Giovanni Angelo Bastogi, approvò all'unanimità l'aumento del capitale sociale a lire 750.000, probabilmente fiutando nell'acquisto della licenza la possibilità per la Florentia di ingrandire notevolmente il suo giro d'affari. Fu anche nominato all'unanimità il nuovo Consiglio Direttivo, che risultò formato dai Consiglieri Leone Strozzi, Carlo Ruchat,

Luigi Gilli, Iacopo Barbisio, Paolo Letta e Guido Ravà, quest'ultimo consigliere delegato.

Nel 1905, nuovo aumento di capitale, portato, con la seduta del Consiglio di Amministrazione del 16 aprile, a 1.350.000 lire. Sono Consiglieri, per quell'anno, l'ingegner Carlo Caminada, l'avvocato Augusto Ferrari, il signor Ferdinando Spinelli, il professor Arditeo Tarchiani e l'avvocato Guido Ravà. Nell'occasione venne anche deciso di partecipare ai Saloni di Torino, di Milano e di Parigi, in modo da presentare urbi et orbi l'intera produzione della marca, consistente in tre modelli: il 16 HP, con chassis normale per carrozzerie da due metri; il 16 HP con chassis allungato per carrozzerie da 2,40 metri; il 35 HP con chassis allungato per carrozzerie da 2,60 metri. Tutti i motori sono a quattro cilindri, accoppiati a due a due nel 16 HP e separati nel 35 HP; i telai sono in acciaio stampato, con ruote montate su cuscinetti a sfere; il raffreddamento avviene per mezzo di un radiatore "nid d'abeille"; i freni sono tre sul 16 HP (a pedale sul differenziale; tramite leva a mano su ciascuna delle ruote posteriori), e quattro sul 35 HP (due a pedale sul differenziale, e due sulle ruote posteriori a ganasce di bronzo). Questi freni erano detti "lavorare indifferentemente all'avanti e all'indietro", tanto per assicurare chi si trovasse nella necessità di arrestare la macchina in salita. A proposito del cambio di velocità, la "Rivista del Touring Club di Milano" del luglio 1905, commentando la partecipazione della casa al Salone di Milano, sottolinea che *"delle macchine specialissime sono adibite dalla Florentia per il taglio degli ingranaggi ed un personale apposito attende alla cementazione e tempera ed alla conseguente rettifica di queste parti vitali della macchina"*. Effettivamente la casa fiorentina stava ampliandosi e rafforzandosi. Si era infatti deciso di impiantare una Succursale ed Agenzia di Vendita a Milano, nei pressi di Porta Tenaglia, in quegli stessi locali che avevano ospitato qualche anno prima il garage del cavalier Giuseppe Ricordi, uno dei primi importatori di automobili in Italia. Si era sentito il bisogno, infatti, avere una prestigiosa vetrina di vendita in più, avendo raddoppiato l'estensione degli stabilimenti, che ora coprivano una superficie di circa 7.000 metri quadrati nell'originaria sede di Viale in Curva 15 a Firenze. Ora le officine della Florentia, dirette da un nuovo direttore tecnico, l'ingegnere francese Airault, proveniente dagli stabilimenti Bouchet di Parigi, erano in grado di produrre uno chassis al giorno. Ma non basta. La Florentia era anche divenuta una costruttrice navale. Al riguardo era stato acquistato, nel porto militare della Spezia, un cantiere di notevoli dimensioni per la costruzione di "canotti e battelli automobili", denominati, senza molta fantasia "Florentia I" e "Florentia II", a cui seguirono, per l'esposizione di Parigi, le versioni aggiornate III e IV, con motori da 100 HP. Lo stand della marca italiana al Salone di Parigi risultò infatti uno dei più belli. Un arco sorretto da quattro colonne recava la scritta "Voitures Canots Florentia", sormontata da un enorme giglio, simbolo della casa, circondato dall'alloro, e nel mezzo, tra drappaggi e piante verdi, la novità per il 1906, la vettura modello 18-24 HP. Si trattava del degno coronamento di un anno che era stato prodigo di risultati e riconoscimenti per la marca del giglio: per esempio la partecipazione con le 16 CV alle Grandi Manovre Militari dell'Esercito Italiano in

Campania, o la vittoria riportata poco prima dell'apertura del Salone di Parigi nella prova delle vetture da città, organizzata dall'Automobile Club di Francia.

Di nuovo, dunque, l'anno si apriva con i migliori auspici. La produzione prevedeva il tipo 18 CV a quattro cilindri accoppiati, trasmissione a scelta a cardano o a catena, volante ventilatore, cambio a quattro marce; il tipo 24 CV, motore 4 cilindri accoppiati, volante ventilatore; ed infine il 40 HP, sempre con motore a quattro cilindri, però separati. Suona però strana, come un sinistro scricchiolio, la sostituzione dell'ingegnere Federico Airault alla direzione degli Stabilimenti, assunta fin dai primi mesi dell'anno dall'ingegnere Antonio Crespi; e ancora meno spiegabile suona la delibera del Consiglio di Amministrazione, del novembre, con cui il ragioniere Carlo Forti, capo dei servizi amministrativi e contabili, è autorizzato alla firma in assenza del direttore ingegner Crespi. E' poco comprensibile infatti perché il direttore tecnico, fresco di nomina, dovesse assentarsi. Tanto più in presenza di un continuo ampliamento della fabbrica, sancito dalla seduta del Consiglio di Amministrazione di fine anno, che deliberò l'aumento del capitale sociale a due milioni di lire e l'acquisto di un nuovo e più importante cantiere navale a Venezia, la fabbrica di canotti S.V.A.N., Società Veneziana Automobili Nautici.

Il settore di costruzioni navali pareva infatti offrire ottime opportunità di crescita e di affermazioni, e cominciava a dare grandi soddisfazioni. Per esempio, un canotto del tipo Florentia III fu l'unico a raggiungere Monaco, dalla Spezia, senza rimorchiatori né scorta, *“meravigliosa prova che attesta la perfezione del canotto, assieme all'ardimento del suo pilota e costruttore, ing. Bisio”*; mentre un Florentia IV si classificava primo alla gara handicap, sempre di Monaco.

A fine anno, alla presenza dei Consiglieri Romano Biondi, Giovanni Angelo Bastogi, Giulio Franco, Folco Farinola, Mario Menicanti, Giuseppe Agostini (consigliere delegato) e sotto la Presidenza di Carlo Ruchat, si registrò un attivo di 1.683.332, per un utile di 32.700 lire.

E' dal 1907, però, che le notizie cominciano a diventare scarse. Innanzitutto venne abbandonata la costruzione su licenza Rochet Schneider; purtroppo, non si trova spiegazione di questa decisione. Forse un onere troppo pesante, forse l'intenzione di concentrarsi maggiormente sulla produzione motonautica. A fine anno, comunque, si registra un utile di 197.000, pur sempre un ottimo risultato. A gennaio 1908 fu rinominato Presidente il Conte Bastogi. Si tentava di tornare agli uomini che all'inizio aveva garantito una buona gestione? Quello che è certo è che il 22 marzo 1908 l'Assemblea Generale deliberò di ridurre il capitale a 800.000 lire, suddiviso in 80.000 azioni da 10 lire caduna. Una decisione che stona con ciò che leggiamo sul *“Manuale dell'Automobilista e Guida pei Meccanici Conduttori d'Automobili”*, dell'ingegner Pedretti, che tutti gli anni forniva un resoconto preciso e dettagliato delle costruzioni automobilistiche nazionali ed estere. A proposito della Florentia si legge infatti della messa in produzione per il 1908, oltre che dei consueti tipi a quattro cilindri da 18, 24 e 40 HP, anche di un sei cilindri, con trasmissione a cardano, con prezzi oscillanti tra le 9 e le 17.000 lire (soltanto il telaio). Se si assisteva ad una contrazione delle vendite di automobili, perché imbarcarsi nella costruzione di un raffinato sei cilindri, invadendo il campo di altre aziende nazionali,

magari più quotate e sperimentate? Una domanda destinata a rimanere senza risposta. L'unica notizia riguardante la marca fiorentina è riportata sull'autorevole periodico parigino "La Vie Automobile" dell'agosto 1908, che illustrava le meraviglie della nuova sospensione elastica Granieri. Tale sospensione prevedeva l'uso di ruote a gomme piene, cioè senza pneumatici, e rappresentava una sorta di variante della "ruota elastica". In pratica, due parallelogrammi snodabili, per assale, erano fissati sotto i longheroni del telaio in corrispondenza delle molle a balestra. Tali parallelogrammi erano collegati ai mozzi ruote. Dei molloni trasversali ne controllavano l'oscillazione e di conseguenza il molleggio di tutta la vettura. Il sistema Granieri fu montato su una Florentia da 60 HP e sperimentato lungo le strade di un lunghissimo itinerario che, partendo da Roma, toccò Milano, Torino, Lione, Parigi, Bruxelles, Berlino, Vienna, per poi tornare a Roma via Milano. Tale sperimentazione convinse, se in una pubblicità comparsa su Motori Cicli & Sports del giugno 1909 si leggeva: "Fabbrica di Automobili Florentia. Automobili di lusso e da turismo, omnibus e camions con assali sistema Granieri". E' interessante anche il resto del testo dell'inserzione, perché per la prima volta si cita "*il nuovo reparto per costruzioni meccaniche in genere. Ingranaggi di precisione, rubinetti, valvole, bulloneria, pompe ad acqua. Fonderia di bronzo, alluminio ed ottone*". Fin troppo per una fabbrica di automobili. Nello stesso fascicolo la rivista forniva un preciso resoconto dei bilanci delle società automobilistiche nazionali. Ecco cosa si leggeva a proposito della marca del giglio: "*Il bilancio della Florentia (800.000 lire di capitale versato) si è chiuso con un utile di 65.738 lire, ridotto per ammortamenti, svalutazioni ecc. a lire 35.545, passate a fondo di riserva straordinaria*". Poche parole, che non rimandano ad una situazione drammatica, infatti non è denunciata alcuna perdita d'esercizio; ma si potrebbe pensare che l'azienda ha deciso una ricapitalizzazione dell'utile, nel tentativo di investire in settori diversi da quello automobilistico, magari per ovviare ad una consistente e inarrestabile flessione dei volumi di vendita delle vetture. Questo spiegherebbe l'assenza ai Saloni; la mancata presentazione di nuovi modelli; l'incaponirsi nel settore motonautico, il dare avvio ad un settore di lavorazioni di precisione... Il fatto è che tutto rimane avvolto nell'ombra. La stampa a partire dal 1909 non fornisce più notizie sulla ditta, che sembra svaporare a poco a poco. Un'Assemblea straordinaria del 16 luglio 1910 delibera di porre in liquidazione la Società, nominando liquidatore unico il Prof. Domenico Ettore Canale. La sentenza è del Tribunale di Firenze del 28 luglio e viene registrata alla Cancelleria il 9 agosto successivo.

Consola poco la consapevolezza che la crisi aveva le sue radici anche e soprattutto in una situazione economica generale tutt'altro che brillante. Già i primi segni di una crisi borsistica si colsero nei primi mesi del 1907; a luglio, i titoli automobilistici persero il 25% del loro valore in un mese. Le Itala da 346 lire calarono a ottanta, le Rapid da 229 a novanta, le Isotta Fraschini da 540 a venti, le Züst da 250 a cinquanta e le Otav da 135 a ventiquattro. Il crollo in Borsa fece volatilizzare molte fortune, costrinse alla svendita molte grandi proprietà terriere, anche se in un primo tempo non ci furono contraccolpi significativi sull'occupazione. Il mercato infatti continuava ad assorbire la produzione; erano i prezzi a non essere più remunerativi.

Presto cominciarono i primi fallimenti, soprattutto cominciarono a chiudersi le aziende a capitale straniero. La Florentia, presumibilmente, fu travolta da questo andamento borsistico catastrofico, e con lei altre decine di aziende automobilistiche di tutta Italia. Alla società fiorentina, comunque, restò la consolazione di aver evitato la vergogna del fallimento, tanto da continuare a pagare dividendi fino al 25 marzo 1914.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
2003