

Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile

Giornata in onore di **Andrea Curami** e **Angelo Tito Anselmi**

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile

Giornata in onore di Andrea Curami e Angelo Tito Anselmi

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Milano, 16 aprile 2011

-
- 2 Prefazione
Lorenzo Boscarelli
- 3 Ricerca storiografica - Flashback al 1986
Franco Lombardi
- 5 Le stampe della memoria
Gianni Cancellieri
- 8 Temi di storiografia dell'automobile. Cenni di teoria generale dell'identità
Franco Lombardi

Andrea Curami

- 25 Andrea Curami: cultura, competenza, versatilità
Mauro Negri
- 27 Andrea Curami l'orso
Antonio Testa
- 28 Bibliografia
- 30 Cenni biografici
- 31 Intervista ad Andrea Curami
Maurizio Tabucchi (EpocaAuto n. 18/2009)

Angelo Tito Anselmi

- 33 La figura e i lavori di Angelo Tito Anselmi
Eric Maggjar
- 35 "Carrozzeria Touring": più che un libro un legame con Tito Anselmi
Aldo Rizzzi
- 36 Carrozzeria Touring, fine dell'amicizia con Tito Anselmi
Gippo Savetti
- 37 Angelo Tito Anselmi, storico dell'auto. Un maestro e un amico
Sergio Puttini
- 39 Bibliografia
- 42 Cenni biografici

MONOGRAFIA AISA 93



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

Ricordare Angelo Tito Anselmi e Andrea Curami è per tutti noi un piacere, anche se il ricordo suscita commozione, per la passione che abbiamo condiviso con loro, l'ammirazione che sentiamo per le loro opere, i tanti episodi che molti di noi serbano nella propria memoria e che hanno avuto Tito e Andrea per protagonisti.

Erano persone diverse, ma li accomunava l'impegno a ricostruire con precisione e attendibilità eventi, profili umani, temi tecnici, che poi entrambi hanno tradotto in opere che rimarranno nella storiografia dell'automobile, e non solo in quella, nel caso di Andrea Curami, che ha pubblicato lavori anche di storia militare, di meccanizzazione militare, di aeronautica.

Come si legge nei profili che di loro tracciano alcuni loro amici, Angelo Tito Anselmi e Andrea Curami avevano evidenti peculiarità di carattere, ben note a chi li ha frequentati e, a volte, ha collaborato con loro.

La qualità del loro lavoro di storiografi dell'automobile è però tale che asperità o incomprensioni svaniscono di fronte al patrimonio che ci hanno lasciato e che ci permette, rileggendo i loro testi, di provare sempre nuove emozioni, di appassionarci nuovamente ai temi che hanno trattato,

spiegato, documentato con tanta maestria.

Per commemorare Tito e Andrea, l'Aisa ha deciso di dedicare una Conferenza ai problemi che si presentano agli storiografi dell'automobile, cioè alle questioni che entrambi hanno dovuto affrontare nel loro lavoro.

Franco Lombardi, cui si deve lo sviluppo del tema della Conferenza, affronta l'argomento da molteplici punti di vista, ponendo particolare cura all'analisi delle fonti documentali e alle difficoltà che si presentano a chi tenta di ricostruire la storia delle vetture da competizione.

Gianni Cancellieri ci ricorda con quale cura e umiltà lo storico debba avvicinarsi alle fonti e ci offre anche un gustoso aneddoto in merito alla data di nascita di Enzo Ferrari.

Lo storico dell'automobile deve saper leggere e interpretare fenomeni che appartengono a mondi diversi, cioè l'industria, l'economia, lo sport, oltre, naturalmente, ad avere la sensibilità necessaria a cogliere le peculiarità umane dei protagonisti.

È un impegno arduo, oltre che appassionante, che richiede notevoli doti culturali e intellettuali, che ci auguriamo attragga numerosi talenti capaci di continuare l'opera di Angelo Tito Anselmi e di Andrea Curami.

Ricerca storiografica Flashback al 1986

Franco Lombardi

Ritengo utile ricordare il convegno torinese del 27 novembre 1986 (*“Materiali e Metodologie per la Storiografia dell’Automobile”*) da cui trasse poi origine l’Aisa. Nel 1985, con l’amico Massimo Colombo, poi prematuramente scomparso pochi anni dopo, mettemmo in piedi una società: Le Macchine del Tempo, destinata a fornirci una veste professionale, capace quindi di fatturare e operare sul mercato, per la gestione di alcune iniziative legate all’automobilismo storico.

Le società sono strumenti per operare commercialmente ed in effetti quella struttura ci fece anche guadagnare qualche soldo, ma alla base del nostro progetto v’era la comune passione per l’auto d’epoca e per cercare nuove occasioni organizzative, culturali ed editoriali con cui intervenire con credibilità presso aziende che avrebbero potuto appoggiare iniziative di un certo livello.

Il frutto iniziale della nostra attività, fu la prima rievocazione storica del Concorso d’Eleganza di Villa d’Este. Con l’aiuto della MaxMeyer, mettemmo infatti in piedi nel 1986 un evento che ebbe certamente un buon successo e fu un viatico per altre successive nostre iniziative. La manifestazione era destinata poi a ripetersi anni dopo in forme diverse sino all’odierna configurazione che vede la Bmw quale organizzatore. Prima ancora, avevamo intanto intrapreso contatti con l’Editrice Mille Miglia (Beppe Lucchini con la consulenza editoriale di Marcello Minerbi) per un’ipotesi di un libro sulle Ferrari 4 cilindri sport di cui si sapeva allora assai poco. Pensavamo ad un libretto agile e ad una ricerca da svolgere in un paio d’anni. Iniziai così una serie di interviste con protagonisti, testimoni e studiosi di quella stagione, anche nel corso di un mio soggiorno in America nel 1985. Ignoravo allora che mi sarebbe occorso un po’ più di tempo per portare vicino a compimento quel lontano progetto.

Dopo il Concorso di Villa d’Este ci parve opportuno, anche a ridosso del lavoro di ricerca intrapreso per quel libro appena citato, pensare ad un convegno di studi come occasione per raccogliere tutti coloro che facevano ricerca nel nostro settore, anche confrontandoci con gli storici e gli studiosi istituzionali dell’industria.

Prese così corpo il progetto di quel convegno, con facilità debbo dire, perché erano in effetti maturi i tempi per una riflessione sui temi generali della nostra ricerca. Numerosi contatti con colleghi universitari fra gli storici (Valerio Castronovo), gli economisti (Gigi Luini e Giuseppe Volpato, uno dei più autorevoli studiosi della produzione automobilistica italiana) e il gruppo di storici dell’industria (Giuseppe Berta, Pietro Bairati e Duccio Bigazzi) produssero un apprezzabile interesse. Contestualmente convocammo alcuni protagonisti dell’industria automobilistica come Dante Giacosa, Franco Quaroni, Ciccì Bianchi Anderloni, Giuseppe Luraghi, Aurelio Lampredi, Franco Martinengo, Giuseppe Busso e Rudolf Hruska. Ad essi si affiancarono naturalmente alcuni dei più autorevoli giornalisti dell’auto del tempo: Gino Rancati, Gianni Rogliatti e Ferruccio Bernabò, mentre fra gli storici dell’automobile Griffith Borgeson, Giovanni Klaus Koenig, Valerio Moretti, Angelo Tito Anselmi e Nino Balestra furono della partita.

Avemmo infine alcune defezioni importanti come quelle di Castronovo, Giacosa e Lampredi, ma l’incontro, organizzato presso il Museo dell’Automobile il 27 novembre, ebbe indubbiamente successo e fu un’importante occasione di riflessione sui percorsi e i temi della ricerca automobilistica.

Dopo la scomparsa di Massimo Colombo, Le Macchine del Tempo fornì lo strumento con cui potei organizzare per la Fiera di Genova la mostra Autostory, che si svolse tra il 1990 e il 1999. Molti di voi ricordano probabilmente quella manifestazione e le diverse mostre tematiche che la caratterizzarono. Molti ricorderanno anche i numerosi convegni e seminari che le accompagnarono, con l’intervento di numerosi tecnici, designer, industriali, protagonisti e storici dell’automobile. Ma intanto, a ridosso del convegno torinese, era intanto nata l’Aisa, grazie agli sforzi iniziali di Tito, di Vittorio Fano, di Lorenzo Boscarelli e del nucleo storico che si raccolse allora intorno all’Aisa.

Può forse viceversa sorprendere che siano occorsi 25 anni per ritornare a una riflessione sui temi teorici della storiografia automobilistica. Forse per la maggiore difficoltà nel trattare temi metodologici generali; e tuttavia tutto questo tempo non è trascorso invano.

L’Aisa, dalla sua fondazione nel gennaio del 1988 (preceduta dai vari incontri nel corso del 1987) ha infatti prodotto 93 Monografie e un centinaio di convegni.

Franco Lombardi, socio Aisa, storico dell’automobile.

Vi è in tutti noi la consapevolezza che molte di queste occasioni rappresentino tappe significative nella ricostruzione del percorso storico compiuto dall'automobile. Non si tratta dunque di anni e di occasioni trascorse invano. Merita infine aggiungere che il seminario torinese fu la circostanza in cui conobbi Tito.

Anselmi era già un astro di luce purissima, e fin d'allora accompagnato dalla sua nota incapacità di compromettere che lo portava a rapporti burrascosi con tutti i suoi collaboratori e committenti. Entrai così nel gorgo delle sue consuete lettere e fax con cui mi dava preziosi suggerimenti e imperiosi consigli cui non sempre era possibile (o opportuno) aderire.

Nel preparare queste note, ho riesumato quella corrispondenza che ho riletto con un briciolo di commozione. V'era stata una mia recensione su *La Manovella* (gennaio-febbraio 1986), richiestami da Vittorio Serventi, su Ferrari Tipo 166, curato da Tito. In quella recensione, accanto ai doverosi accenti encomiastici per un'opera davvero eccellente, avevo espresso qualche garbata nota critica su di un possibile eccessivo ricorso alla memoria dei protagonisti come principale argomento di ricostruzione storica. Tito replicò con toni cortesi, ribadendo comunque la sua tesi sull'assoluta necessità che si lasciasse ampio spazio alle me-

morie dei protagonisti. Col senno di poi posso anche aggiungere che aveva perfettamente ragione: i Colombo, Busso e Lampredi non sarebbero stati sempre con noi.

Non vi fu quindi reale occasione per una vera polemica, ma Tito ebbe modo di replicare. *“Mi lascia perplesso solo quella Sua riserva sull'ipotesi che “Anselmi potesse aprire qualche polemichetta non del tutto gradevole”. Perché mai? Forza del pregiudizio! Strano che per essermi mostrato intransigente quasi vent'anni fa nel non voler omologare “repliche grossolane” come vetture d'epoca io mi sia fatto una così indistruttibile fama di rompicoglioni...”*

Non ho copia della mia lettera di risposta, ma ricordo di avergli coraggiosamente scritto qualcosa come *“Caro Anselmi, alludevo in effetti alla sua solida fama di rompicoglioni, ma vivaddio, ce ne fossero di rompicoglioni come lei!”* Tito la prese in fondo bene e mi rispose: *“La ringrazio della sua simpatica lettera malgrado la quale continuo ad essere sconcertato nell'apprendere che la mia fama di “r” continui dopo un ventennio trascorso in disparte e senza ingerirmi delle attività associazionistiche...”* e proseguì in quella lontana lettera del 14 aprile 1986, affrontando la mia ipotesi di un convegno, quello che fu poi il convegno di Torino. Ecco, mi rendo oggi conto di come questo sia, in sintesi, il mio perfetto ricordo di Tito.

Le stampelle della memoria

Gianni Cancellieri

La ricerca storiografica al tempo di Internet

Nel trattare il tema della ricerca storiografica in logica connessione all'ambito culturale di riferimento dell'Aisa, concentrerò l'argomento sulla mia esperienza specifica: più che l'automobile, l'automobilismo, più che la macchina, l'uomo, che l'ha inventata e che la usa, per lavoro, diletto o sport.

Le ricerche di cui mi sono venuto occupando e tuttora mi occupo spaziano in un arco di tempo di oltre mezzo secolo e, con impegno professionalmente dedicato ed esclusivo, di oltre vent'anni. Considero l'età un capitale e non un debito, e addirittura un privilegio beneficiare di tutti i progressi susseguitisi fin qui.

Conquiste enormi. Io ricordo bene come si faceva quando non c'erano le fotocopie (sembra l'Ottocento ma era solo l'altro ieri) e mi sento, come dire, un uomo del nostro tempo mentre navigo con i miei dubbi ma senza timore nel mare sconfinato e a tratti infido di Internet.

La finalità della ricerca storiografica (la sua mission, come piace dire a troppi) è in buona sostanza la documentazione, intesa nel senso più vasto del termine: dati, date, fatti, parole, opere e via dicendo, da selezionare e classificare nei mille territori del sapere, perché ne resti memoria più o meno certa ma meno volatile e comunque effimera di quella di ciascuno di noi.

Perché effimera? Perché è indubitabile che quando ce ne andremo porteremo con noi i nostri ricordi non meno che le nostre amnesie. Tuttavia, se lasceremo qualcosa di scritto, registrato, fotografato, filmato, digitalizzato, qualcosa resterà e potrà passare a chi verrà dopo di noi, che per ricerche successive si potrà avvalere di quanto da noi documentato.

La memoria di ciascuno di noi presto o tardi si fa lacunosa, selettiva, come dicono gli psicologi. Prende a zoppicare e ha bisogno di stampelle: riusciamo ad andare a far la spesa senza una nota? Pare proprio di no. Ma certo, salvo eccezioni, non è questo il tipo di documentazione da tramandare ai posteri. Noi che siamo posteri di tutti quelli che ci hanno preceduto

dobbiamo loro i fondamenti della nostra conoscenza. Non riesco a pensare senza emozione a ciò che è arrivato a noi attraverso la tradizione orale sfociata secolo dopo secolo nella trascrizione: manoscritti originali dell'Iliade e dell'Odissea non esistono, una stesura autografa della Divina Commedia non esiste o quantomeno non s'è ancora trovata. Ed è grazie a veri e propri prodigi della memoria collettiva che quelle opere, e tante altre, si sono salvate e, anzi, hanno conquistato l'immortalità.

Ma lasciamo queste vette e occupiamoci di documentazioni molto più modeste... quasi al livello della nota della spesa appena citata. C'è un esempio, che non mi stanco di rievocare, relativo a un capolavoro della pittura di ogni tempo, il ciclo di affreschi di Andrea Mantegna nel castello di San Giorgio di Mantova, che per inciso è la mia città.

Per decenni, gli studiosi e i critici d'arte di tutto il mondo si sono avventurati in ipotesi più o meno plausibili sulla data d'inizio del lavoro dell'artista, che si sapeva durato circa un decennio e completato nel 1474. Finché uno specialista mantovano, il professore Rodolfo Signorini, esaminati a fondo i documenti dell'epoca, non trovò la soluzione dell'enigma.

I Gonzaga, signori di Mantova e committenti dell'opera, tenevano un archivio in cui, con una precisione meravigliosamente maniacale, registravano tutto, assolutamente tutto.

Perfino l'equivalente di quella che oggi chiameremmo la «bolla di consegna» della calcina da usare come base sulle pareti che Mantegna avrebbe dovuto affrescare. E la data: 26 aprile 1465.

Critica delle fonti

Il tempo nel quale si situano le vicende su cui indaga la ricerca storiografica è, naturalmente, il passato, da quello prossimo al più remoto. E ricostruire il passato non è mai facile.

Le metodologie sono in costante affinamento ma non possono certo «garantire» una risposta per ogni interrogativo. E ciò che si ricava da tutte le fonti va sottoposto a continua critica, pena l'approssimazione del risultato, l'inesattezza del dettaglio, quando non addirittura il falso.

Partiamo da quella che sembrerebbe la fonte principe, la testimonianza diretta. L'intervistato può essere, per esempio, un signore più o meno anziano o smemora-

Gianni Cancellieri, socio Aisa, giornalista, storico dell'automobile, autore di numerosi libri.

to o più o meno interessato a fornire di sé un'immagine migliore di quella reale. Nell'un caso e nell'altro la ricerca di riscontri oggettivi contribuirà a determinare il «peso storico» della sua dichiarazione e i termini della eventuale presa di distanza o addirittura del non uso di quanto appreso.

Poi c'è il mare magnum delle fonti scritte. E lì davvero bisogna imparare a nuotare con forza (d'animo), resistenza (leggi: pazienza) e diffidenza nei confronti anche delle onde più piccole o dell'apparente bonaccia che può nascondere insidie.

Per uscire dalla metafora: se Tazio Nuvolari su una fotografia che lo ritrae al volante annota di suo pugno «A Monza su Talbot» viene da credergli, no? Errore. La vettura è una Bugatti e Tazio si è semplicemente sbagliato. Un lapsus, perché è da escludere che confondesse Talbot e Bugatti.

Ma cito il caso per ricordare una regola aurea della ricerca: non prendere per oro colato, non accettare acriticamente nulla, nemmeno gli autografi.

Se dunque occorre cautela anche con le fonti di prima mano, a maggior ragione se ne deve porre con quanto «riportato», in esternazioni varie, interviste, discorsi virgolettati. Lì si può andare dalla infedeltà della trascrizione (per fretta, superficialità o peggio) al pentimento con smentita da parte dell'intervistato e via dicendo. Ma il problema si pone in termini a volte insolubili a causa della scomparsa dell'intervistato stesso e magari anche dell'intervistatore.

E arriviamo al nocciolo contemporaneo della questione, con la stupefacente realtà di Internet, stupefacente nel bene non meno che nel male. Io ne faccio un uso costante, sono sempre connesso e la trovo di un'utilità senza uguali per mille aspetti della vita quotidiana. Ma per quanto riguarda la nostra ricerca non facciamoci eccessive illusioni.

Libri e giornali online, eccetto le annate più recenti, sono ancora un mondo di là da venire e quanto ad altri documenti se ne trovano riproduzioni ma spesso in formato minuscolo, a scopo di vendita (poster, elenchi di iscritti alle corse, regolamenti, ordini d'arrivo), oppure in dimensioni leggibili ma accatastati insieme a migliaia di altri e non sempre individuabili in tempi accettabilmente brevi dai motori di ricerca.

Quanto a contributi originali c'è davvero poco. O meglio, ci sono blog in cui si leggono discussioni interessanti, con apporti anche documentali senz'altro utili. Ma in generale ci si imbatte in riproduzioni di dati, cronache, risultati di corse eseguite utilizzando, non sempre legittimamente, fonti cartacee di attendibilità variabile, senza il benché minimo sforzo di revisione: per cui gli errori delle suddette fonti si ripetono, si propagano ovunque e si perpetuano, stante l'enorme numero di visitatori dei vari siti. Viene voglia di attualizzare l'enunciato della legge di conservazione della massa di Antoine-Laurent de Lavoisier: nulla si crea,

nulla si distrugge, tutto si copia & incolla.

Ci sarebbe poi da versare più di una lacrima sulla situazione generale, con poche eccezioni, delle nostre biblioteche e archivi: chiunque abbia la ventura di compiere con analoghe strutture una minima esperienza al di là dei confini del Bel Paese ne ricava molti elementi per un confronto sconcertante.

Ma va ricordato che fra le virtù indispensabili per chi coltiva con autentica passione questi studi, soprattutto qui da noi, c'è la tenacia, che conduce a non arrendersi se non di fronte alla più conclamata evidenza. Anzi, a volte neanche davanti a quella: il che innegabilmente fa soffrire.

Delirio di onniscienza?

Per concludere, riferisco in sintesi lo svolgimento e l'esito di una ricerca condotta anni addietro, per stabilire la data di nascita di Enzo Ferrari senza... accontentarmi della sua versione, che non mi convinceva. Mi sono guardato allo specchio e mi sono accusato di un delirio di onniscienza ma mi sono anche rapidamente assolto: non esiste verifica che sia inutile, mi sono detto, e sono andato avanti.

Enzo Ferrari è nato il 20 febbraio 1898 ed è stato registrato il 24 dello stesso mese. Ciò che si legge nelle sue memorie (nascita il 18 e registrazione il 20 a causa di una colossale nevicata) non regge alla verifica documentale. La mia ipotesi è che si tratti di una di quelle storie a volte anche poetiche, ma non di rado inventate che si tramandano nelle famiglie: una storia che a Ferrari deve essere piaciuta molto se l'ha avallata e tramandata a sua volta ai posteri. Essa aggiungeva, penso sempre io, alla sua immagine, un tocco di mistero stravagante, una sorta di marchio congenito di «unicità» per un'esistenza che tutto è stata fuorché comune.

Ma lasciamo perdere le mie interpretazioni e leggiamo i documenti. Anagrafe del Comune di Modena: "L'anno 1898, addì ventiquattro di febbraio alle ore una pomeridiane e minuti cinquanta, nella Casa Comunale. Avanti a me Bandieri (o Boldin, o altro nome: non si legge bene) Antonio, Segretario delegato con atto del Sindaco, in data trenta aprile mille ottocento novantuno approvato, Ufficiale dello Stato Civile di Modena, è comparsa la Allegretti Teresa, di anni trenta, levatrice, domiciliata in Modena, la quale mi ha dichiarato che alle ore tre antimeridiane e minuti (spazio non scritto) del dì venti del corrente mese, nella casa (posta?) Villa S. Catterina al numero 136, da Bisbini Adalgisa civile moglie di Ferrari Alfredo commerciante, entrambi domiciliati in Modena, è nato un bambino di sesso maschile che non mi presenta, e a cui dà i nomi Enzo Anselmo Giuseppe Maria.

A quanto sopra e a questo atto sono presenti quali testimoni Ferrari Dario di anni 52, impiegato, e Porta Andrea di anni cinquantasei (riparatore?) entrambi residenti in questo Comune.

La dichiarante ha denunciato la nascita suddetta per avere nella preindicata sua qualità prestatari (?) dell'arte sua alla Bisbini Adalgisa nell'atto del parto ed in luogo del marito di questa perché assente, dispensando in pari tempo la dichiarante dal presentarmi il bambino suddetto per motivi di salute dopo essermi accertato della verità della nascita.

Letto il presente atto agli intervenuti si sono essi meco sottoscritti meno Porta perché illetterato". Seguono le firme: Allegretti Teresina/Ferrari Dario

E la nevicata? Ho consultato il quotidiano cittadino dell'epoca Il Panaro (prima, e poi Gazzetta di Modena) ma non ne ho trovato traccia, benché ogni giorno ospitasse una dettagliata rubrica meteo. Allora? Tutto a posto, dato che anche la Galleria Ferrari di Maranello espone copia dell'atto di nascita che ho letto prima. No, c'è ancora qualche ombra di mistero. Anzitutto, la famiglia Ferrari non intende dirimere la contraddizione cronologica fra l'atto di nascita e la data dichiarata dal «Grande Vecchio», come lo chiamavamo. Anzi, la

famiglia non intende neppure affrontare l'argomento. Ed è un diritto che le va tranquillamente riconosciuto, ci mancherebbe. Ma non è tutto. Franco Gozzi, storico capo ufficio stampa, braccio destro e ascoltato consigliere di Enzo Ferrari, ricorda che il telegramma di auguri che mamma Adalgisa inviava ogni anno al figlio Enzo arrivava invariabilmente il giorno 18 febbraio.

Che dire? Ce ne faremo una ragione? Viene anche quel momento, deve venire per evitare che l'accanimento indagatorio assuma connotati paranoici. Il rischio non è quello della perdita dell'equilibrio mentale, almeno si spera, ma quello di avvitarsi maniacalmente in una spirale che come un folle zoom si restringe sempre più sul dettaglio, perdendo di vista il soggetto principale. È a quel punto che può tornare alla mente un soffio dell'atroce pessimismo di Giacomo Leopardi, espresso nelle undici sillabe più nichiliste che mai siano state scritte: "... e l'infinita vanità del tutto".

Ma noi non cadremo in quella trappola. Siamo troppo bravi a costruirci le nostre.

Temi di storiografia dell'automobile

Cenni di teoria generale dell'identità

Franco Lombardi

Metodologia della ricerca: il problema delle fonti

Questa relazione scritta amplia e modifica quanto da me presentato nella Conferenza Aisa del 16 aprile 2011. In quell'occasione avevo dato maggiore spazio ai casi concreti, comprimendo le problematiche generali che, in questa sede, posso affrontare con maggiore attenzione.

Per quanto i temi trattati abbiano carattere generale, molti degli esempi e delle riflessioni specifiche che accompagnano la mia relazione traggono spunto dal lavoro di ricerca che, insieme ad Antoine Prunet, vado da tempo portando avanti in vista della pubblicazione del nostro libro *"Ferrari in Line – The 4- and 6-Cylinder Sport Cars and the Related Types (1953-1957)"*.

In via di sintesi, si può affermare come l'attività di ricerca faccia affidamento su di un tessuto incrociato di più fonti. Ai documenti e ai dati ufficiali: verbali di consigli d'amministrazione, registri di fabbrica, fatture, schede di montaggio e resoconti ufficiali di gara, si affiancano le testimonianze dei protagonisti dell'epoca (quelle "stampelle della memoria" di cui ha scritto brillantemente Gianni Cancellieri), le cronache e i commenti dell'epoca, le analisi storiche di chi ci ha preceduto nella ricerca e infine l'apporto del materiale fotografico, in qualche caso risolutivo.

Tutte queste componenti possono tuttavia rivelarsi insufficienti o fallaci. Questo spiega in estrema sintesi le difficoltà della ricerca in senso generale e in particolare quando oggetto della ricerca sia l'analisi delle vicende individuali di vetture da competizione.

Se dobbiamo talora riscontrare imprecisioni su registri riferiti a consolidate produzioni di serie, a maggior ragione non è infrequente rilevare errori, omissioni e manipolazioni negli scarni documenti interni riferiti a piccole serie di vetture da competizione, ove il concetto stesso di serie è spesso fuorviante e più vicino a quello di prototipi in costante evoluzione.

In questi casi, come vedremo, capita spesso di trovare correzioni a penna dell'ultimo minuto, riattribuzioni di numeri di matricola già impiegati, ovvero incroci di matricole fra diversi telai che assumono l'identità l'uno dell'altro, o ancora (e questo è il caso più complesso) possiamo trovarci di fronte all'assoluta assenza di informazioni "ufficiali" su vetture certamente esistite, ovvero su comprovabili mutamenti d'identità. In tutti questi casi dobbiamo ricordare come i documenti uf-

ficiali siano un incontestabile punto di partenza, ma non sempre essi ci forniscono una verità assoluta.

Ci intratterremo più avanti sulle ragioni che inducevano le Case in quegli anni (non solo, ovviamente, la Ferrari) a una buona dose di elasticità nella tenuta dei propri registri ufficiali. In ogni caso, anche in presenza di dati corretti, l'apporto degli archivi delle Case costruttrici è spesso insufficiente per vetture da competizione soggette ad aggiornamenti e modifiche talora anche significativi.

Il più delle volte, i dati ufficiali fotografano solo una determinata situazione esistente dicendoci, ad esempio, che la vettura x è stata venduta in data y al signor z. Punto e basta, anche se spesso si tratta di un importante punto di partenza (magari non sempre corrispondente al vero). Raramente esiste menzione di eventuali aggiornamenti e revisioni effettuati in seguito in fabbrica, né tantomeno di lavori fatti eseguire autonomamente dal cliente.

Tutto ciò deve indurci a cercare risposte e indicazioni autonomamente, in qualche caso nonostante le indicazioni ufficiali provenienti dalle Case.

Inoltre, va anche aggiunto che la tendenza delle Case a "fotografare" una determinata situazione in uscita, al momento normalmente dell'alienazione di una determinata vettura, spesso nasconde interessanti dati di partenza, ovvero le caratteristiche di una specifica vettura al momento della nascita. Se le Case tendono talora a far coincidere l'identificazione di una vettura con l'ultima identità ad essa allocata, talora questo dato ostacola il percorso a ritroso di identificazione dei caratteri iniziali.

Le stesse immagini fotografiche, normalmente il più prezioso strumento in soccorso dello storico, possono rivelarsi inutili o erranee, quando non vi siano elementi per un'identificazione certa del veicolo, dell'occasione o dei personaggi in essa ritratti o quando ci si trascini un'identificazione errata senza riflettere su ulteriori elementi che possano indurci a correggere l'informazione iniziale.

A ben vedere, uno dei problemi maggiori deriva proprio dalla perpetuazione nell'errore, ovvero dal perseverare in maniera acritica in un qualche errore iniziale, cui si finisce per attribuire il carattere di verità certa e del tutto attendibile.

Ne riparleremo in conclusione presentando un interessante caso di errata identità personale.

Anche i documenti ufficiali degli Enti sportivi organizzatori di gare (Automobile Club ecc.) offrono talora indicazioni fallaci relativamente a vetture differenti rispetto a quelle originariamente iscritte, ai numeri di gara assegnati o all'identità dei concorrenti e/o copiloti. Trattandosi di errori meno frequenti sono in qualche modo i più insidiosi, quelli che più difficilmente si evidenziano al ricercatore, specie se riferiti a protagonisti minori o a quei comprimari relegati al fondo degli schieramenti.

Sotto questo profilo un formidabile aiuto ci giunge dalla disponibilità di materiale fotografico chiaramente identificabile. Il problema è tuttavia che normalmente abbondano (si fa per dire...) le immagini che ritraggono le vetture al fronte dello schieramento e comunque quelle dei protagonisti principali, mentre raramente disponiamo viceversa di chiare immagini dei comprimari, dalle quali si possa eventualmente scoprire un cambio di vettura dell'ultimo momento.

Ciò vale a maggior ragione per le corse minori, talora affidate a gestioni volenterose e non sempre organizzate. Sotto questo profilo il problema è più complesso in Europa rispetto a quando si verifica negli Stati Uniti (e in molti paesi del Sudamerica) dove, tradizionalmente, i numeri di gara venivano scelti da ciascun concorrente o da ogni singola scuderia in inizio stagione e pertanto non erano destinati a mutare di volta in volta, rendendo agevole almeno l'identificazione del pilota.

Venendo ai resoconti dell'epoca, nel nostro caso alle cronache giornalistiche apparse su quotidiani e periodici, dobbiamo riscontrare come le indicazioni errate siano qui ancora maggiori. Non tanto in relazione a risultati e classifiche (almeno per i protagonisti principali), quanto con riferimento alle motorizzazioni o al tipo di vettura impiegato in questa o quella circostanza.

Talune leggende dure a morire sono infatti semplicemente il frutto di errori commessi del cronista del tempo. Se il giornalista normalmente conosceva i protagonisti (noti e meno noti), la sua preparazione tecnica era talora superficiale e pertanto l'identificazione del tipo di vettura risulta in qualche caso avventurosa. Si consideri, inoltre, come spesso fossero allora le stesse Case ad essere "reticenti" sulla presenza in gara di prototipi, nuovi modelli o su variazioni del prodotto esistente. Seguendo la cronaca dell'anonimo cronista di Auto Italiana⁽¹⁾ mi sono ad esempio scervellato per trovare traccia della nuova 12 cilindri 3500 (la 290 Mille Miglia) con cui Trintignant vincerebbe nel 1956 il GP du Senegal, a Dakar, mentre in effetti la 3500 ufficiale portata al traguardo col numero 31 dal corridore francese è una 857 Sport, presumibilmente la 0584 M.

Il riferimento alla presenza della nuova 290 MM e le parole lusinghiere su di essa attribuite al pilota fran-

cese inducono tuttavia a farci ritenere ancora possibile che la nuova vettura possa essere stata effettivamente portata a Dakar, venendo forse impiegata solo in prova e generando così l'equivoco di cui sopra. Il resoconto di gara purtroppo nulla riferisce circa tale misteriosa presenza.

Anche le testimonianze dei protagonisti (un importante strumento di conoscenza) vanno prese con qualche cautela. La memoria è un misterioso meccanismo selettivo per cui ciascuno ricorda a volte il particolare più insignificante e tuttavia rivela ampie aree di confusione più generale. Aurelio Lampredi (tanto per fare un esempio) ricordava molti dettagli dell'esordio in gara del "prototipo" Mondial (Casablanca, dicembre 1953), avendo distintamente presente l'incidente di De Oliveira con la 375 MM che aveva lasciato a piedi Ascari e il conseguente improvvisato accoppiamento di Ascari e Villoresi sulla nuova sport a 4 cilindri e tuttavia insisteva nel localizzare l'evento a Dakar, nonostante i miei (inutili) tentativi di correggerlo sul punto. Insomma, si ricordano lucidamente emozioni e talora curiosi dettagli, mentre spesso le coordinate tecniche che accompagnano il fatto si fanno confuse. Per non parlare di affermazioni tipo: "...era la 3 litri e non la 2000? È sicuro?... Se lo dice lei!", come, per esempio, mi è accaduto con Umberto Maglioli.

Occorre anche tenere conto di eventuali antipatie, rivalità o conflittualità che emergono ogni qualvolta entri in gioco un lavoro di team. L'irrisolto problema dei freni "era affidato al tecnico tale...", "la sala prova non faceva le dovute verifiche...", "nel mio tratto di guida avevo quasi raggiunto Moss, poi lui si è sfilato indietro e nell'ultima ora, quando poi ho ripreso la macchina, non c'è stato più nulla da fare...".

Dichiarazioni come queste offrono comunque utili spunti di riflessione, ma il più delle volte sono solo una delle tante possibili viste della cattedrale. Infine, ogni studioso di metodologia delle scienze sociali, come chiunque abbia professionalmente addestrato intervistatori, vi metterà in guardia sui pericoli insiti nel giudizio che un intervistatore partecipante farà in qualche modo trapelare.

Ogni progettista tenderà ad esaltare il proprio ruolo ove gli venga chiesto di quello "straordinario progetto", mentre tenderà a sfumare il proprio intervento con riferimento a quello cui l'intervistatore si riferirà come un "progetto fallimentare". Può sembrare inu-

1. Vedi in *Notiziario Sportivo*, "A Dakar entusiasmano Trintignant e Schell sulle velocissime Ferrari" in *Auto Italiana*, n. 8, 20 marzo 1956, p. 52. Si osservi inoltre come in quella stessa occasione il medesimo cronista dia come non partita la nuova Maserati Sport da 3,5 litri e attribuisca quindi il terzo posto di Bebra ad una 300 S. Si tratta in effetti di una 300 S ex ufficiale della stagione '55 (dovrebbe trattarsi della 3054 o della 3055) allestita tuttavia col nuovo motore 350 S. Non una 350 S dunque, ma una vettura interim.

tile ricordarlo, ma l'intervistatore porta a volte con sé un ruolo militante che enfatizza i pericoli di cui sopra. La ricerca è pertanto un procedimento complesso che parte da dati ufficiali, li analizza e li raffronta, li sottopone al vaglio incrociato delle testimonianze (ove possibili) e delle cronache del tempo e li rilegge e li ordina attraverso ogni altro tipo di verifica possibile, in primo luogo quella documentale, testimoniale e fotografica, la quale risulta per lo più essere, almeno nel nostro caso, uno strumento risolutivo.

Il supporto fotografico, a metà strada fra il dato ufficiale formale e quello testimoniale, rappresenta infatti un momento essenziale della ricerca, capace da solo di confermare o seminare dubbi sulle ipotesi consolidate e di offrire talora, come vedremo, ragionevoli interpretazioni alternative.

Potrei tentare di presentarvi le innumerevoli ore trascorse confrontando confuse immagini in bianco e nero nel tentativo di cogliere un particolare o nel ricercare una specifica variazione come una fatica improba ma mentirei spudoratamente: mi sono sempre divertito come un ragazzino al cinema.

La questione dell'identità e dintorni

Come ho anticipato, il problema dell'individuazione della corretta identità riguarda essenzialmente le vetture da competizione. Normalmente le vetture stradali, qualora non si tratti di prototipi o inconsuete fuoriserie, hanno un'identità assolutamente chiara e agevole da ricostruire (o meglio: difficile da perdere). Diverso è il destino delle vetture da corsa. Se già è difficile rinvenire una vettura stradale del passato in buone condizioni originali, non vi è alcun dubbio che trovare una vettura da competizione nelle condizioni d'origine, come uscita dalla Casa, sia quasi un'ipotesi di scuola. Normalmente, queste vetture sono state usate brutalmente, sottoposte ad abusi di ogni genere e, soprattutto, sono state modificate, alterate e rimaneggiate nel tentativo di allungarne la vita utile mantenendole competitive. Dobbiamo infatti ricordarci come le vetture da corsa fossero (e siano) prodotte per un solo scopo: vincere gare.

Quando alla Casa o al pilota di grido non servivano più esse venivano di solito vendute a piloti privati di seconda o terza categoria e spesso, nelle mani si costoro, finivano con l'essere sottoposte ad ogni tipo di modifica o alterazione allo scopo di sempre: continuare a vincere gare, magari su circuiti di periferia e in mani sempre più modeste.

Quelle modifiche apportate all'epoca rispetto alla versione originale prodotta dalla Casa e, qualche volta apprestate dalla Casa stessa, rispetto a una prima configurazione non rappresentano necessariamente un'escrescenza tumorale da estirpare. In qualche caso, stanno a testimoniare una pagina di storia e di evoluzione progettuale degna di essere ricordata e salvaguardata.

Tutti i pareri sono ovviamente legittimi in materie che lasciano spazio a diverse ragionevoli argomentazioni, ma se guardiamo per esempio alla vicenda storica della Ferrari 250 GT telaio n. 2819 GT, siamo di fronte ad un caso eclatante di evoluzione della nota berlina "passo corto" concretizzatasi in un disegno di successo, noto a tutti come la berlina "Breadvan", che ci appare meritevole di tutela.

In altre parole, siamo sicuri che debba essere filologicamente corretto ripristinare oggi quella vettura in guisa di 250 GT Scaglietti a passo corto, esattamente come prodotta in origine, o non piuttosto nella configurazione in cui la vettura venne trasformata da Neri e Bonacini, secondo quanto previsto da Giotto Bizzarrini e Pietro Drogo per la Scuderia Serenissima del Conte Volpi?

Dopo tutto, quella configurazione le appartiene dopo tantissimi anni di vita e la caratterizza in maniera totalizzante, con l'immediato riferimento alla sfida fra il gruppo di transfughi della Ferrari e la Casa madre.

Se ci risulta del tutto comprensibile il ripudio all'epoca di quella vettura da parte di Enzo Ferrari, ferito dalla rivolta dei suoi collaboratori, oggi ci parrebbe un eccesso di integralismo pretenderne il ripristino nella configurazione d'origine, cancellando così una significativa pagina di storia. A mio sommo avviso, meglio una carrozzeria non originale ma riconducibile ad un documentato rifacimento dell'epoca che una nuova carrozzeria, sia pure correttamente ricostruita, riprodotte quella d'origine⁽²⁾.

Va aggiunto come spesso le vetture da competizione venissero aggiornate e alterate dalle Case stesse; talora nel tentativo di mantenerle competitive, altre volte per banali ragioni economiche o di tempo, in quanto era in qualche caso più semplice e meno costoso rielaborare e riutilizzare il materiale esistente piuttosto che intraprendere la costruzione di modelli totalmente nuovi.

Se si esamina, per esempio, la storia delle primissime vetture Ferrari costruite nel 1947/48 si può agevolmente verificare il massiccio ricorso alla prassi del continuo aggiornamento e riuso del materiale esistente mediante allungamenti e accorciamenti dei primi telai, sostituzioni di motori, nuovi allestimenti di carrozzeria e, ovviamente, nuove identità.

Insomma, un vero rompicapo per il povero storico. Il caso è sufficientemente noto perché occorra soffermarci in dettaglio.

In questi casi, in primo luogo sorge il problema di decidere in quale configurazione una vettura da corsa

2. Aggiungo con piacere come l'originaria impostazione sostenuta qualche tempo fa da "Ferrari Classiche" sia stata opportunamente rivista in tempi più recenti, riconoscendo la piena legittimità di quella seconda configurazione.

debba essere restaurata qualora ci si trovi di fronte ad una di quelle circostanze, non infrequenti, in cui il successivo aggiornamento da parte della Casa o da privati di qualche fama sia noto e documentabile.

La Delage 8 cilindri di Dick Seaman con cui il celebre pilota inglese conseguì tanti sorprendenti successi intorno alla metà degli anni Trenta andrà eventualmente ricostruita secondo le caratteristiche di allora o piuttosto secondo quelle, ben diverse, con cui era stata costruita nel 1926?

Il problema non è da poco e non esistono regole assolute cui attenersi. Si pensi ad esempio alle complesse problematiche relative al restauro di edifici e monumenti dell'antichità spesso giunti a noi dopo complessi interventi di ricostruzione e riuso che in qualche caso suggeriscono di intervenire su evidenti e incongrue superfetazioni, ma in altri casi impediscono il ripristino della struttura originaria. Il tempio dorico dedicato ad Atena al centro di Ortigia (oggi il Duomo di Siracusa) è un perfetto caso emblematico (oltre che uno dei più straordinari e longevi luoghi di culto esistenti al mondo).

Chi scrive si è personalmente imbattuto in questa problematica quando nel 1981 è entrato in possesso del prototipo 450 S Maserati. La vettura in questione era nata nel 1956 come 350 S. Si trattava in effetti della 3501, la vettura ufficiale con cui Stirling Moss e Denis Jenkinson presero parte alla Mille Miglia del 1956 con il numero 554.

Dopo quella gara e la loro uscita di strada, la vettura venne leggermente modificata nel telaio (con allungamento di circa 40 mm.) e nella carrozzeria per adattarvi il primo motore 8V Tipo 54.

Essa divenne così il prototipo della 450 S, e andò come 4501 in quella veste al Gran Premio di Svezia nell'agosto 1956, girando tuttavia solo in prova poiché ancora necessitante di sviluppo. Rientrata alla Casa, fu quindi messa da parte mentre si allestivano i successivi telai della piccola "serie" di 450 S prodotte nella stagione 1957, il primo dei quali assunse poi anch'esso l'identità 4501 (successivamente esso venne allestito con carrozzeria chiusa per Le Mans e ulteriormente rinumerato 4512, tanto per complicare le cose).

Quella stessa vettura mulletto rimase poi presso la Maserati a coprirsi di polvere per essere poi venduta, priva di motore, nel 1965, con regolare certificato d'origine (e con identità 350 SI n. 10), a un cliente americano e motorizzata allora, presso ben conosciute officine modenesi, con un 8V 327 Chevrolet Corvette⁽³⁾.

Quando la vettura venne da me fortunatamente rintracciata in California, nel 1981, essa era nelle medesime condizioni con cui aveva lasciato Modena nel 1965. Presentava la sua corretta carrozzeria, la sua ciclistica e il suo telaio originale non pasticciati, con tanto di targa e libretto locali e con un solo ben documentato formale passaggio di proprietà intervenuto nel frattempo.

Si presentò allora, nell'affrontarne il restauro, un problema analogo a quello illustrato in precedenza. Era filologicamente corretto restaurarla come 350 S o piuttosto nell'allestimento 450 S?

Anche su suggerimento di Aurelio Bertocchi (al tempo, Amministratore Delegato della Maserati), dopo che la vettura venne allora ispezionata dalla Casa prima di ogni intervento, si optò per la seconda soluzione per una ragione che parve decisiva. Eravamo infatti di fronte ad un genuino telaio Maserati che fortunatamente non era stato pasticciato per alloggiarvi l'8V americano. Volendo viceversa riportarla alla configurazione iniziale come 350 S si sarebbe dovuto tagliare quello stesso complessivo che era stato allungato di circa 40 mm per consentire l'alloggiamento dell'8 cilindri Tipo 54. L'episodio era avvenuto una domenica mattina d'inizio estate di quel lontano 1956, su ordine dell'ing. Giulio Alfieri, e veniva ricordato di fronte ad Aurelio Bertocchi dal telaista di allora, ancora in servizio alla Maserati il quale ricordava perfettamente l'episodio.

Si osservi, per inciso, come ci si trovi in questo caso di fronte ad una vettura priva di alcun numero di telaio stampigliato, ufficialmente dotata di tre diverse identità da parte della Casa madre e tuttavia accompagnata da una storia del tutto certa, documentata e non equivoca, a partire dal Certificato d'Origine con cui venne venduta nel 1965, tanto da renderne del tutto agevole per la Maserati l'identificazione e la certificazione di quella stessa triplice identità al momento dell'ispezione cui fu opportunamente sottoposta la vettura al suo rientro in Italia, prima di ogni intervento di restauro. Non deve destare stupore l'assenza di una stampigliatura ufficiale. Il caso è tutt'altro che infrequente, specie in presenza di vetture "ufficiali", ove cioè ci si trovi di fronte a vetture prodotte per la squadra corse; normalmente oggetto di sperimentazione, alterazioni e aggiornamenti. In questi casi, l'esigenza della Casa di attribuire celermente alla vettura in oggetto l'identità di una vettura di cui fosse pronto il carnet di transito doganale, suggeriva di limitarsi all'uso delle targhette metalliche da poter agevolmente sostituire all'ultimo, ove necessario.

Il discorso relativo alla ricostruzione dell'identità di una vettura prescinde dunque dall'esistenza di un numero ufficiale di telaio stampigliato sui longheroni e, in qualche caso, va portato avanti nonostante la presenza di un numero di telaio ufficialmente stampigliato dalla Casa.

Chiunque abbia una conoscenza non superficiale delle vicende legate al mondo delle corse di quegli anni,

3. Nel frattempo la Maserati aveva allestito anche una seconda 350 S – anch'essa identificata come 3501, visto che tale identità era stata lasciata libera dalla prima vettura – ma questa è un'altra storia ancora. Come si suol dire, mai una giornata noiosa per lo storico...

sa che la mancata stampigliatura era un caso tutt'altro che insolito, specie a fronte di vetture ufficiali "Casa" e prototipi, e che stampigliature doppie o comunque anomale costituiscono casi non infrequenti.

Basterà ricordare, fra le Ferrari esaminate nel nostro libro, il caso della 0484 LM (la prima delle 6 cilindri in linea), o della 0570 M prive di qualsivoglia stampigliatura, o i numerosi casi di doppia punzonatura di cui diamo conto nella nostra opera, per terminare con la 0674 (una delle V12 bialbero ufficiali della stagione 1957) sulla quale riscontriamo ben tre diverse punzonature. E tuttavia non esistono dubbi circa l'identità effettiva di tali vetture in ogni momento della loro vita, al di là di possibili temporanei conferimenti di una diversa identità formale.

Posso solo anticipare in questa sede come l'elemento dell'identità sostanziale debba normalmente prevalere sull'identità formale attribuita dalla Casa in determinate circostanze⁴. Compito dello storico è in effetti quello di gettare luce sulla ricostruzione di quei percorsi storici, in materia d'identità materiale, segnalando i casi o i momenti nella vita di una vettura in cui non vi sia coincidenza con l'elemento formale.

Si tratta di un compito non sempre agevole e delicato, specie considerando le conseguenze, anche patrimoniali, che un'attribuzione di identità può comportare e tuttavia mi pare che tale compito sia ineludibile per chiunque intenda affrontare queste problematiche.

Aggiungo che da molti anni svolgo esclusivamente attività di ricerca storica, condividendo liberamente i dati di cui dispongo con chiunque bussi educatamente alla mia porta. Non svolgo, in altre parole, il ruolo – ovviamente del tutto legittimo – di esperto retribuito, ritenendo inevitabili i potenziali conflitti di interesse in cui può imbattersi chiunque, per quanto autorevole e attento a salvaguardare la propria integrità, svolga accanto alla ricerca storica attività di perizia, consulenza nel restauro, brokeraggio e altro.

Per quali ragioni si verificava il fenomeno della duplicazione o sovrapposizione delle identità? È presto detto. In primo luogo si è già fatto cenno alle ragioni di economia e di tempo che spingevano le Case a riciclare e riutilizzare i mezzi ufficiali sui quali avveniva sempre una qualche dose di sperimentazione.

L'assenza di numeri stampigliati e il ricorso alle assai meno impegnative targhette metalliche con riportati i dati di identificazione del tipo e della matricola, cioè l'identità della vettura, rendeva in qualche modo più semplici e meno controllabili tali continui sviluppi e il susseguirsi dei nuovi allestimenti.

Questo meccanismo potrebbe aver consentito alla Ferrari e alla Maserati (ma non solo a loro) di rifilare a due diversi facoltosi gentlemen driver che bussavano alla porta per avere a fine stagione il mezzo ufficiale più competitivo, due diverse vetture presentate ogni volta come l'ex vettura ufficiale di Fangio, Moss,

Ascari, Nuvolari o Varzi. Nessuno se ne scandalizzò.

Al di là di qualche divertente o curioso episodio del genere, la ragione di fondo per cui sulle vetture ufficiali in molti casi non compare il numero di telaio stampigliato è che il ricorso alla semplice identificazione mediante targhetta consentiva una preziosa dose di elasticità per superare i complessi adempimenti doganali. Accadeva insomma che, se al momento di partire per il Tourist Trophy, per Le Mans o Buenos Aires, fosse disponibile il carnet di transito doganale della vettura 08 mentre la 08 era impegnata altrove (o andata distrutta, o già venduta), risultasse ovvio piazzare sulla vettura 010 la targhetta della 08 e via, visto che non c'era tempo da perdere.

Si procedeva magari alla punzonatura in fase successiva, per esempio al momento della successiva cessione ad un corridore privato, con contestuale stesura di una scheda di montaggio che spesso annulla la precedente o vi si sovrappone, complicando talora i processi di identificazione o la comprensione delle caratteristiche iniziali.

Possiamo aggiungere come l'assenza di numeri ufficialmente stampigliati non fosse esclusiva delle case italiane. Doug Nye, ricorda a proposito delle vetture Cooper, sulle quali egli è la massima autorità: "Quando mi chiamano da qualche parte nel mondo e mi dicono: "ho acquistato la tale vettura Cooper" domando loro "Come sa che si tratta di quella determinata vettura?", "È chiaro, c'è stampigliato il numero!". Allora comincio a preoccuparmi". Le Cooper erano infatti tipicamente contraddistinte solo da una targhetta metallica riportante l'identificazione del tipo e il numero di matricola individuale.

Un'altra ragione non del tutto infrequente per spiegare qualche "pasticcetto" con i numeri di telaio era il desiderio o la necessità di aiutare qualche cliente privilegiato cui era difficile dire di no.

Esistono numerosi casi ben documentati in cui si attribuiva alla seconda vettura acquistata dal cliente in questione lo stesso numero della prima, per evitarli di pagare nuovamente onerose tasse d'acquisto o imposte doganali, e se poi la Casa "ritirava" la prima macchina del cliente, poteva finire che il numero (e quindi l'identità?) della seconda venisse riattribuita alla prima vettura, la quale, opportunamente rinfrescata, veniva magari a questo punto rivenduta per nuova, con un'identità cronologicamente aggiornata.

4. Le vicende relative all'allocazione delle identità ufficiali ai due prototipi 250 Testa Rossa nel corso della stagione 1957, sono un perfetto esempio di quanto intendo affermare. Contrasterebbe infatti con l'evidenza storica accettare le attribuzioni di identità fornite dalla Ferrari alle vetture 0666 e 0704 in alcune delle prove di quel campionato mondiale. Così come non mi pare abbia senso ritenere di voler identificare la 857 Sport 0584 M come "0203 M", la curiosa identità con cui la Ferrari identifica formalmente la 3,5 litri ceduta ad Alfonso de Portago nel 1956.

Per quanto riguarda la Ferrari si tratta di prassi non infrequenti, specie nei confronti di vecchi clienti, agenti locali, titolari di scuderie amiche e comunque giocatori ripetuti cui era oggettivamente difficile negare un favore. Avremo modo di imbatterci più volte in casi del genere nelle pagine che seguono.

In ambito Ferrari sono infatti noti diversi casi di scambi e accavallamenti di matricola, come quelli riconducibile a François Picard (di fatto agente per il mercato francese) o a Franco Cornacchia, attivo nei confronti della clientela latino-americana, particolarmente penalizzata in materia di dazi d'importazione.

Erano, insomma, anni un po' "garibaldini", ma non c'è da scandalizzarsi più di tanto: pur di vendere una macchina e portare a casa i quattrini per pagare la quindicina agli operai si faceva questo ed altro nell'Italia dei duri e operosi anni Cinquanta.

Il caso forse più emblematico è certamente quello delle Maserati monoposto 250 F. Il povero storico che si avventurò nei tortuosi percorsi di ricostruzione delle singole identità individuali di quelle longeve e fortunate monoposto si imbatte infatti in un complesso carosello di numeri, ovvero di riallocazioni di numeri avvenute ad ogni stagione, e talora anche più volte nel corso della medesima stagione, tale da rendere molto complesso ogni sforzo teso a fare chiarezza; per non parlare poi dei semplici passaggi di motori da un telaio all'altro a seconda delle esigenze di gara.

L'articolato e attento ricorso all'incrocio delle fonti, all'analisi del materiale documentale (ove disponibile), alla lettura attenta delle cronache e alle testimonianze consente spesso di fare luce in maniera certa o quanto meno consente di offrire ragionevoli ipotesi interpretative sui piccoli misteri di cui andiamo discorrendo. Se è vero che le vicende cui abbiamo fatto cenno rendono complicata (ma certamente mai noiosa!) l'attività dello storico che indaghi su queste vetture, è altrettanto vero come da queste constatazioni emerga ancora una volta con chiarezza l'esigenza di sviluppare e portare avanti con ogni mezzo la ricerca storica sull'identità delle vetture (sull'identità reale, intendiamo dire) anche al di là di quella ufficiale indicata dai numeri di telaio o dall'assenza dei medesimi⁵.

Anche l'eventuale disponibilità dei resoconti di gara o delle altre relazioni interne, custoditi gelosamente negli archivi delle Case, e raramente resi disponibili, non sempre consente di chiarire tutti i punti oscuri. Si tratta talora di documenti dettagliatissimi, con annotazioni minuziose sulle condizioni climatiche, i tempi giro per giro in prova ("in allenamento") e in gara, compresi quelli della concorrenza e magari l'analisi dello spessore dei ferodi rimasto sui ceppi dei tamburi a fine gara e tuttavia di solito, nel caso Ferrari, almeno fino al 1957 manca l'indicazione dei numeri di telaio. Del resto la cosa non appariva allora troppo rilevante. Attenzione: se l'identità in senso tecnico, intesa come

assegnazione di un numero di matricola era assente, non si pensi che non esistessero modi per identificare quelle vetture.

Nelle società complesse di oggi siamo ormai da tempo abituati a ricorrere a dati ufficiali non equivoci come formali documenti dotati di numeri di identificazione, codici fiscali, social security number, chip digitali e via discorrendo, ma è ancora presente in noi il ricordo di quel "dica le sue generalità" cui rispondevamo "Lombardi Franco, fu Giuseppe e Ines Campagna."

Quel mondo lontano, quello dei polverosi registi delle parrocchie è ancora con noi e rappresenta l'eco di un lontanissimo passato in cui Erodoto, come Omero e ogni fonte greca, presenta i suoi protagonisti, siano essi i trecento guerrieri di Leonida o i re greci che si radunano sulle rive dell'Ellesponto per portare guerra a Troia, attraverso un lungo elenco di ascendenze che ci dava contezza della loro identità e del loro status.

Bene, quando noi troviamo nei documenti interni formule come "ex Gonzalez Belfast", "vettura ex Maglioli Messina" o "ricostruita dopo incidente Monza", rientriamo in quelle antiche (e mai morte) tradizioni orali con cui, senza possibilità di equivoco (la memoria era fresca di giorni o settimane e comunque circolava all'interno di un gruppo omogeneo e ristretto) si aveva chiara identificazione dell'oggetto in questione; come quando troviamo l'espressione "bastarda", riferita a vetture realizzate frettolosamente in opera, mescolando ciclistiche, motori e quant'altro di vetture diverse.

Preziosi incroci che servono, come sempre, a sperimentare e migliorare la razza, e di cui non occorre poi duratura memoria ma a cui non manca l'affetto di quei padri dalle mani sporche che l'hanno assemblate di fretta e con fatica, magari nelle ore notturne alla vigilia delle gare.

Che il punto di partenza per ogni analisi in quest'area sia la necessità di ricostruire con paziente attenzione delle identità certe è ben esemplificato anche da un noto caso verificatosi a cavallo fra gli anni Ottanta e Novanta e che ha trovato ampio spazio sulla stampa specializzata.

Mi riferisco a "Old Number One", come viene affettuosamente chiamata la Bentley che ha vinto le 24 Ore

5. Se a volte ci imbattiamo in vetture dalla storia reale e testimonabile che non risultano nei registri delle Case, si presenta anche il caso di vetture che la Casa sostiene di aver costruito e tuttavia l'evidenza storica ci induce a sostenere il contrario. Per restare in ambito Ferrari, Maranello dispone nei propri archivi della scheda di montaggio della vettura 0676 MDTR, indicata come una delle 500 TRC allestite nella stagione 1957 e ritiene pertanto che questa vettura sia stata allestita in tale guisa. Non mi pare così. Della vettura non esiste traccia e ritengo quindi si tratti di un telaio sottratto alla "linea di montaggio" delle ultime sport 2 litri presumibilmente in relazione alla sperimentazione che coinvolge i prototipi della 250 Testa Rossa parimenti allestiti nella seconda parte della stagione 1957.

di Le Mans nel 1929 e nel 1930. Il caso è emblematico delle problematiche segnalate in queste pagine. Andiamo pertanto a riassumerlo.

Nel pieno boom del mercato dell'auto storica di fine anni Ottanta, un noto collezionista e broker inglese raggiunse un formale accordo per la vendita ad un consorzio di investitori della sua notissima "Old Number One". Tralasciamo di menzionare l'iperbolica cifra alla base dell'intesa e segnaliamo viceversa come, a pochi mesi di distanza e in pieno scoppio del borbone speculativo che caratterizzò allora il mercato dell'auto storica, il gruppo acquirente si rifiutò di perfezionare l'acquisto adducendo come ragione il fatto che la vettura in questione aveva subito, a loro avviso, tali e tante traversie e alterazioni nella sua vita che ben poco della vettura originale restava nell'oggetto presentato come la Bentley vittoriosa a Le Mans.

Al termine di un'accanita battaglia legale, con intervento di agguerriti esperti e consulenti dall'una e dall'altra parte, il giudice ha ritenuto il contratto perfettamente valido, sostenendo che se è vero che probabilmente solo una piccola parte del telaio nonché alcuni particolari meccanici (il cambio) della vettura in questione risalsero alla versione originale del 1929, era anche vero che la vettura fosse già stata ampiamente rimaneggiata dalla Casa prima delle 24 Ore del 1930 e che inoltre tutte le successive modifiche, come la trasformazione in monoposto con cui la vettura corse in seguito a Brooklands o l'ulteriore allestimento come berlina prima del restauro secondo l'assetto originale, fossero tutte ampiamente documentate e certe.

In altre parole, secondo il giudice inglese, nessuna altra vettura poteva ritenersi "Old Number One", mentre "l'identità della vettura è certa e indubitabile in ogni momento della sua storia"⁽⁶⁾. Questa sentenza ha suscitato polemiche e farà ancora discutere, ma riteniamo vada in una direzione corretta, ponendo l'enfasi sulla legittimità di fare appello ad una non equivoca e ininterrotta storia individuale anche nei casi più controversi e tormentati.

Repliche, copie e falsi, il ruolo dei registri, delle Case e degli esperti

Merita aggiungere alle considerazioni generali relative alla questione dell'identità alcune osservazioni in tema di copie, repliche e falsi, ove – ancora una volta – la differente valutazione dell'identità dell'oggetto, ci fornisce un possibile strumento di analisi. Detta in estrema sintesi, nel caso delle copie e delle repliche abbiamo un'identità che nasce con la produzione della copia in questione (e la qualifica come tale!), nel caso di un falso abbiamo viceversa una falsa identità, ovvero un tentativo, illecito, di impossessarsi di una qualche identità preesistente.

Cosa spinge una persona ad acquistare o a farsi realizzare una copia di una vettura del passato? Risponderei

che alla base vi sono normalmente due motivazioni non irragionevoli: il desiderio di possedere una vettura scomparsa e non più disponibile o il desiderio di possedere una cosa che assomigli ad una celebre vettura del passato il cui costo – nel caso dell'originale – sia troppo elevato o risulti comunque ingiustificabile per l'acquirente o il committente in questione. Trascuro per il momento una terza possibilità: quella di truffare il prossimo.

Posso aggiungere che, mentre personalmente non apprenderei nel mio studio una riproduzione di un Canaletto, né mi verrebbe in mente di farmi realizzare una copia di una 2900 B Alfa Romeo, tuttavia tendo a rispettare punti di vista diversi e non mi scandalizza l'esistenza di possibili utenti per quel prodotto, i cui desideri di fruizione, qualora onestamente esplicitati, mi paiono del tutto rispettabili e legittimi.

Come corollario di quanto sopra, sono altresì convinto che possa esserci spazio in parallelo per piccoli imprenditori e artigiani altamente specializzati capaci di ricreare dal nulla una Isotta Fraschini 8A Touring Flying Star, ovvero una Ferrari 250 GTO.

Aggiungo che guarderei personalmente con raccapriccio alla distruzione di un'onesta Isotta Fraschini berlina o una scalcinata 250 GTE nell'ambito di tale operazione, in quanto sottrarremo un'identità esistente al patrimonio automobilistico mondiale. Qualora si ricorra viceversa all'impiego di un semplice motore originale, ormai separato dal telaio d'origine e da altri particolari non riconducibili ad un'identità (sospensioni, freni ecc.), o magari si faccia ricorso a propulsori, cambi, ciclistica, ecc. di moderna riproduzione non vedo problema.

Il punto focale è rappresentato dal fatto che le copie o le moderne riproduzioni di cui abbiamo parlato non hanno un'identità storica, non sono la favolosa Flying Star bianca esibita da Alma Matteucci a Villa d'Este nel settembre del 1931, così come non sono una delle (39?) 250 GTO prodotte dalla Ferrari fra il 1962 e il 1964. Tali copie avranno eventualmente un'identità riferita a documenti stradali moderni (qualora ottenibili presso un'autorità preposta al conferimento di targhe e libretti) o magari non ne avranno una formale, limitandosi ad esposizione statica in un garage o in uno stravagante salotto. Il punto è che gli oggetti, cioè le vetture, di cui stiamo parlando non hanno un'identità storica. Tutto qui.

Il falso, ovvero, se si preferisce una forma edulcorata, la vettura non autentica, non è strutturalmente cosa diversa da una copia. I medesimi artigiani sono infatti per lo più alla base del medesimo procedimento fattuale di riproduzione. In qualche caso, il committente richiederà particolari cautele e riservatezza, cosa che

6. Vedi <http://www.gomog.com/articles/no1judgement.html>

potrebbe insospettire l'esecutore, ma queste sono questioni marginali, almeno in questa sede.

Diciamo, viceversa, che il problema dei falsi viene infatti in gran parte a coincidere con il problema dell'appropriazione di una qualche plausibile identità normalmente riferibile ad una vettura andata distrutta o comunque non rintracciata.

In questo senso, il tipo di esperto che serve alla bisogna non è solo un bravo restauratore o ri-creatore, o magari un qualificato esperto in grado di riconoscere, giudicare e soppesare la qualità di una ricostruzione e la correttezza di ogni particolare impiegato in quel processo, quanto un esperto con un'approfondita conoscenza storica disponibile ad inventare o ad accreditare un'identità inesistente.

L'esperto tradizionale, con il suo pur ampio e prezioso bagaglio di conoscenze tecniche e la sua capacità di individuare a prima vista il carburatore utilizzato su di una vettura prima serie al posto di una seconda serie, serve dunque a poco in questo contesto. In questi casi occorre poter contare su di una figura di esperto storico spendibile (e disposto a farsi spendere). Per fortuna, si tratta di merce avariata tutt'altro che diffusa, anche se il caso più insidioso potrebbe essere quello dell'esperto che, in buona fede, possa essere tratto in inganno, caso tuttavia anch'esso raro.

Come risulterà chiaro, il problema non si pone nel caso di copie o di repliche, cosa ben diversa dal falso. Ritengo anzi utile inserire in questo contesto un ulteriore elemento di chiarificazione: nel linguaggio corrente, copia o replica vengono normalmente usati come sinonimi. Ciò non mi pare tuttavia corretto.

"Replica" indicava in origine un intervento da parte della Casa, qualunque essa fosse, per duplicare o riprodurre in piccola serie una vettura costruita per una particolare occasione. La locuzione sottintende dunque un crisma ufficiale derivante dall'intervento diretto della Casa. La Frazer-Nash "Le Mans Replica" o la Ducati "Mike Hailwood Replica" mi paiono eccellenti esempi al riguardo.

Così ragionando, potremmo considerare una replica la 125 S ricostruita alcuni anni fa sul disegno della prima mitica vettura Ferrari del 1947, come pure alcune ricostruzioni di vetture Grand Prix Auto Union fatte realizzare dall'Audi per celebrare quel glorioso passato. In questi ultimi casi, ove esista tuttavia una netta cesura cronologica e funzionale rispetto al modello d'origine, parlare di replica mi pare fuorviante, pur in presenza di iniziative dirette da parte della Casa o dell'Azienda che oggi legittimamente ne detenga il marchio.

In effetti, Casa o non Casa, in tutti questi casi siamo (a mio sommo avviso) in presenza di copie, nient'altro che copie, prive come tali di un'identità storica, ovvero dotate di identità a partire dalla data della sua costruzione. Padronissima la Casa di definirle come

vuole e di stampigliarne il telaio, se crede, con qualunque sigla di suo gradimento. Si tratta di operazioni del tutto lecite e anzi commendevoli; vere e proprie "copie didattiche" che consentano al pubblico una fruizione concreta di significativi modelli storici oggi scomparsi o difficilmente disponibili.

È il caso della copia fatta realizzare dalla Bmw della berlina 328 Touring vincitrice della 1000 Miglia del 1940. La vettura originale esisteva oltreoceano, ma non era agevole raggiungere intese con il proprietario per l'eventuale concessione in prestito della vettura ove richiesto. A lavori ultimati, la Casa di Monaco è poi riuscita ad acquisire la vettura in questione, rendendo forse ridondante l'impeccabile copia di cui parlavamo. La costruzione di copie ufficiali da parte delle Case, ovvero di ricostruzioni col parziale impiego di componenti d'origine prive tuttavia di un'identità storica (è il caso di alcune vetture del Museo Alfa Romeo, per esempio) è diventata prassi non del tutto infrequente, anche per evitare l'impiego dinamico di preziosi cimeli meritevoli di speciale tutela.

Ciò non si discosta, nei fatti, da talune analoghe operazioni compiute da privati o da note istituzioni museali. Penso per esempio alla ricostruzione con molte componenti originali della Bugatti Royale roadster Edsel, effettuata dal Musée Nationale de l'Automobile di Mulhouse o alla copia della Maserati 16 cilindri Grand Prix di recente realizzata intorno ad un motore originale da un noto appassionato italiano. Come nei casi precedenti, nessuna reale identità storica è infatti spendibile per queste vetture, e tuttavia anch'esse dovrebbero essere considerate ricostruzioni lecite e commendevoli.

Vi si oppongono due possibili approcci: il primo è quello secondo cui della Bugatti "roadster Edsel" e della Maserati 16 cilindri Grand Prix dovremmo limitarci a osservare delle fotografie, ammirandone i relativi motori montati su di un cavalletto; il secondo è quello in base al quale le operazioni in questione sarebbero legittime se fatte dalle Case, risultando viceversa censurabili (e forse anche perseguibili) qualora intraprese da privati.

Il primo punto di vista si ricollega ad una concezione fortemente "integralista" dell'approccio al patrimonio storico di cui stiamo discutendo. Personalmente, mi farei uccidere per riaffermare il diritto costituzionalmente protetto di sostenerla da parte di chicchessia, così come per la scelta di mortificare le proprie carni con il cilicio, ma non la ritengo ragionevole.

Questa concezione risente di un rigoroso approccio diffuso agli albori del collezionismo storico, in anni in cui era ovviamente più agevole rinvenire vetture in condizioni originali e si bollava drasticamente come "falsa" una povera Lancia Astura colpevole solo di avere i parafanghi rifatti!

Quanto all'idea secondo cui le copie fatte dalla Casa

vanno bene mentre quelle realizzate dai privati no, merita un più ampio discorso. Alla base di quest'ap-proccio vi è una peculiare accezione del marchio, o meglio, delle pratiche in difesa del marchio, che vede oggi particolarmente attive alcune Case, la Ferrari in particolare, e che pertanto immagino risulti di un qualche interesse per i lettori. Ne faremo cenno tra poco. Tralasciando curiose creazioni come talune vettur-et-te moderne "ispirate" a specifici modelli del passato, imitazioni del tutto grossolane e tali da non poter in-durre in confusione neppure il più sprovveduto pas-sante, possiamo constatare come il panorama interna-zionale sia ricco di copie di alcune importanti vetture storiche, normalmente di taglio sportivo o da compe-tizione, ispirate per esempio alle Jaguar "C" o "D", alla AC Cobra o alla Porsche 356 Speedster.

Una parentesi. Ci si chiederà perché si copiano di so-lito le vetture sportive e in particolare quelle da com-petizione. È semplice: esse sono normalmente più ricercate delle berline da turismo o da rappresentanza (e quindi valgono di più) e inoltre sono infinitamente più semplici (e meno costose) da riprodurre. All'unica portiera in alluminio, priva di imbottitura e di ammen-nicoli di una vettura sport si contrappongono quat-tro portiere composte ciascuna di diverse centinaia di pezzi.

Se si riflette sulla complessità dei procedimenti di smontaggio, pulizia, ramatura, nichelatura, cromatu-ra, risanamento e saldatura delle lamiere, delle mo-danature e dei profili in legno, delle ebanisterie, dei vetri, degli alzavetri e dei meccanismi di apertura, delle guarnizioni e della pelle (o dei tessuti) e delle decine e decine di viti, coppiglie, bulloni e rondelle che entrano in gioco nel rimontaggio, risulteranno chiare le consi-derazioni cui faccio cenno.

Morale: benedetti siano gli appassionati che investono tempo e quattrini nel restaurare una Lambda sei luci anziché ripresentarla sotto forma di torpedino sport! Se talune delle moderne ricreazioni di cui stiamo par-lando rappresentano copie fedeli della vettura origi-nale, ma non così accurate da trarre in inganno un competente (magari per l'impiego del fiberglass al po-sto della lamiera o dell'alluminio), in altri casi siamo di fronte a copie perfette, realizzate da sapienti artigiani con la riproduzione dei particolari unici che contraddistinguono quello specifico modello e pertanto pres-soché indistinguibili dalla vettura cui sono ispirate.

Orbene, nel resto del mondo, e in particolare in quello anglosassone che maggiormente determina i trend di pensiero in materia, a nessuno verrebbe fatto di guar-dare all'attività degli artigiani e delle piccole aziende che si specializzano in tali copie, come ad un'attività meno che lecita.

Pertanto, quando un appassionato decida di farsi fare una Jaguar "C" Type e si rivolga per esempio alla Pro-teus, alla Lynx Engineering o alla Racing Green Cars,

decidendone colore, specifiche e ogni altro dettaglio, compie un'operazione del tutto normale, dettata dalla voglia di possedere qualcosa di pressoché identico alla vettura in oggetto e che tuttavia rientri in un diverso ambito di spesa rispetto all'originale prodotto dalla Casa di Coventry all'epoca, o magari dal desiderio di divertirsi serenamente senza rischiare nelle accese rie-vocazioni odierne l'integrità di una importante vettura storica.

In ogni caso, agli occhi del mondo, queste appaiono ai più come libere opzioni legittimamente assunte da un qualsiasi privato cittadino, in correlazione alle iniziati-ve poste in essere in parallelo da un piccolo esercito di artigiani-produttori attenti ad inserirsi nelle nicchie del mercato. Diverso sarebbe ovviamente il caso di chiunque intenda utilizzare materiale prodotto oggi, dalla Lynx o da un qualunque artigiano nel mondo, per mettere in piedi un'operazione truffaldina.

Intendiamoci, nulla esclude che comportamenti truffaldini avvengano o siano avvenuti in relazione a co-pie di vetture autentiche, ma questi episodi sono in realtà assai meno diffusi di quanto si pensi.

Essendo normalmente le copie di cui parliamo riferite a modelli di rilevante valore economico, è infatti da ri-tenere che chiunque si avventuri nell'esplorare l'acqui-sto di un'importante vettura storica di elevato valore sia un appassionato competente o abbia comunque il buon senso di investigare attentamente prima dell'ac-quisto, sentendo la Casa, i Registri di Marca e affidan-dosi inoltre al giudizio e alla consulenza di esperti di sicura capacità e autorevolezza.

Acquistare un'Alfa Romeo 8C, una Maserati Tipo 61 o una Bugatti Tipo 35 non è di solito operazione che si svolga frettolosamente su di un piazzale di sosta autostradale, con uno sconosciuto che ti porge un pacchetto incartato a un terzo del costo di mercato. Fermo restando che la polizia e la magistratura vigile-ranno sui magliari di qualunque settore, non mi pare che frodi di questa natura costituiscano un grosso pe-ricolo sociale. Il possibile acquirente indagherà oppor-tunamente sull'origine della vettura, sulla sua prove-nienza e sui percorsi con cui è giunta sino al venditore attraverso i normali e già citati canali d'informazione: Registri, Casa, esperti di marca e non sarà così difficile scoprire se l'oggetto offertogli sia accompagnato da una storia conosciuta e da adeguata documentazione. Maggiori gli eventuali dubbi, maggiori le cautele e le ricerche da effettuare. Mai come in questo caso vale il celebre *Caveat emptor*.

Sarà del resto opportuno ricordare come le transazio-ni fra appassionati e collezionisti rientrino in un'area di piena libertà, vincolata solo alle leggi del mercato. Una volta escluso un vizio dell'oggetto, ovvero un vi-zio nella formazione della volontà derivante da una falsamente indotta erronea identità dell'oggetto me-desimo, qualora le parti siano capaci di intendere e

di volere, le loro determinazioni sono a questo punto perfettamente libere.

Il mercato collezionistico è in effetti uno dei pochi mercati ancora affidati interamente ed opportunamente alla libera determinazione tra le parti, non essendo certo configurabili le vetture storiche come oggetti la cui allocazione debba comportare decisioni o controlli di tipo collettivo, come nel caso di allocazioni effettuate sulla base del merito, del bisogno o mediante l'individuazione di classi di riservisti.

In questo campo la logica che sottende alle transazioni è semplicemente quella di "a ciascuno secondo i propri desideri", accompagnata da "a ciascuno secondo le proprie possibilità".

Sarà inoltre opportuno esercitare particolare cautela nei confronti di una vettura proveniente da un oscuro e lontano passato, specie se l'oggetto in questione non venga presentato nello stato di ritrovamento, ma si presenti viceversa come una bella e luccicante caramella sul cui ritrovamento, sulla quantità di parti originali e sul successivo restauro le indicazioni siano assenti o comunque insufficienti e sommarie.

Anche una documentazione apparentemente "solida" metterebbe in sospetto chiunque in un caso del genere. Il consiglio che si può e deve infatti dare a chi abbia la ventura di ritrovare una vettura storica in condizioni largamente rimaneggiate, incomplete (ma anche nel caso di un fortunato stato di buona originalità) è infatti quello di farne per prima cosa prendere visione ai Registri, ai Club, alla Casa e agli esperti, documentando poi con attenzione ogni passo del successivo restauro.

Per evitare possibili tentazioni, magari non da parte di chi ha commissionato o prodotto una innocente ed onesta copia, ma più avanti, nel tempo, a valle del processo originale di creazione della copia in questione, sarà opportuno ed auspicabile che i Club ed i Registri – e anche le Case, piuttosto che assumere feroci politiche di contrasto – si attrezzino per censirle e per tenere conto dei loro successivi passaggi di mano.

Avevo personalmente sostenuto a suo tempo l'opportunità che si apprestassero presso le Case specifici registri ove censire, modello per modello, anno per anno, le diverse copie destinate ad apparire sul mercato, con l'indicazione delle eventuali componenti d'origine presenti, la provenienza, se nota, delle maggiori componenti, l'anno, la località e l'azienda (o l'artigiano/gli artigiani) presso cui sono state allestite e così via. Così facendo sarebbe più agevole monitorare il fenomeno e gestirlo. Avevo anzi suggerito che le Case, d'intesa con i Registri e i Club di Marca, procedessero a punzonarne l'identità, ove non ne esista una fornita dal costruttore, ai fini di controllo e informazione di cui sopra.

Del resto, basterebbe citare il rispettabile e antico precedente delle copie di Maserati 250 F realizzate a suo

tempo da Cameron Millar e identificate come CM I, CM II, CM III e via discorrendo, fino, mi pare, alla CM VII per constatare come il fenomeno sia tutt'altro che nuovo o tutt'altro che ingestibile.

Non si dimentichi, fra l'altro, come il ruolo di Club e Registri di Marca sia ampio e consolidato non solo nel nostro paese (ove ha assunto una formale rilevanza giurisdizionale), ma anche e soprattutto all'estero e in specie nel mondo anglo-sassone, ove il ruolo dell'associazione di settore appare consolidato da moltissimo tempo, al punto che i registri di produzione della Rolls-Royce erano stati da tempo formalmente affidati dalla Casa inglese al suo potente e autorevole Club di marca.

L'abilità di alcuni personaggi privi di scrupoli non finisce di stupire. Un tempo una bolla doganale di ingresso nel Paese proveniente dall'estero poteva costituire un documento significativo, magari non del tutto probante, ma certo degno d'attenzione per determinare l'identità di una vettura.

Scopriamo poi che ultimamente pare avvengano cose di questo genere: si acquista in qualche paese dell'America latina un rottame di vettura dotata di telaio tubolare, supponiamo una banale Triumph TR3 o TR4, e la si spedisce in Europa dopo averla privata della carrozzeria, nello stato di solo telaio con elementi delle sospensioni e della ciclistica, non senza aver provveduto a farvi stampigliare un numero d'identità rilevante, per esempio "4507", accompagnando l'oggetto in questione da una fattura pro-forma di modesto importo per la vendita con esportazione all'estero di una Maserati Tipo 54 (450 S) numero 4507 priva di carrozzeria e di motore.

Come si suol dire: la classe non è acqua!

Anche a fronte di circostanze come queste, continuo tuttavia a ritenere che le operazioni truffaldine siano più difficili da realizzare di quanto sembri. Se non siete del tutto sciocco, o più probabilmente ansioso di collaborare ad un'operazione illecita, in un caso del genere diffiderete da chi vi chiedi una frazione del valore originale dell'oggetto reale con la scusa di dover assistere in giornata un parente in difficoltà e assumerete le vostre brave informazioni presso la Casa e presso gli esperti, scoprendo così che la vettura in oggetto, la 450 S numero 4507, risulti essere andata distrutta al Gran Premio del Venezuela nel novembre 1957.

Chiunque voglia credere a misteriosi ritrovamenti avvenuti oggi, specie se non documentati, verificati e comprovati da documentazione attendibile e dal giudizio concorde di più esperti, o è un irresponsabile o, più spesso, gioca egli stesso nel torbido.

Ritenere d'altro canto, come sembra siano stati recentemente orientati alcuni magistrati inquirenti italiani, che l'allestimento o la commercializzazione di copie possa di per se stesso rappresentare un reato di pe-

ricolo, con riferimento ad una nebulosa fattispecie giuridica prevista dal nostro ordinamento, mi pare rappresenti una forzatura: come voler impedire la produzione e la vendita di coltelli da cucina, ritenendo che nelle mani sbagliate questi possano diventare strumenti per efferati delitti.

Ben venga dunque la necessaria e severa tutela nei casi palesi di truffa, mentre resto personalmente dubbioso nei confronti di corpose inchieste, con larghissimo impiego di intercettazioni e di risorse che forse potrebbero essere utilmente orientate verso settori del crimine di maggiore momento e pericolo sociale.

Un cenno sulla tutela del marchio

Resterebbe da aggiungere qualcosa sui riflessi di quanto andiamo esaminando in relazione alla tutela del marchio. Sia pur tangenzialmente tocchiamo qui questioni complesse che meriterebbero un livello d'analisi assai più tecnico e approfondito, ma in via di sintesi e per le finalità generali che qui ci interessano, mi paiono utili alcuni cenni in questa direzione, partendo dall'uso atipico del marchio di cui alcune case automobilistiche, segnatamente la Ferrari (ma il caso riguarda anche parecchi altri produttori in diversi contesti), si avvalgono oggi.

Dove ci porta l'uso atipico del marchio? Sostanzialmente verso la protezione offerta dall'ordinamento (da ogni ordinamento giuridico, non solo quello italiano) nei confronti di una commercializzazione del marchio condotta attraverso attive campagne di merchandising indirizzate su prodotti che poco hanno a che vedere con il campo principale d'attività dell'azienda, ma che consentono di creare profitto anche attraverso la commercializzazione di gadget anche lontanissimi dal prodotto di base (core business).

Poiché la Ferrari non è una fondazione rivolta allo sviluppo del sociale, bensì una società per azioni diretta a creare profitto, non vedo nulla di scandaloso nel fatto che il marchio e il logo della Casa vengano utilizzati per commercializzare linee d'abbigliamento, orologi, profumi, prodotti life-style, cappellini o quant'altro. Non dubito quindi della legittimità delle iniziative del management di Maranello rivolte a creare comunque e dovunque maggiore profitto per l'azienda.

In quest'ottica, un'aggressiva difesa nei confronti di chiunque insidi il proprio prodotto e il valore economico del marchio mi pare del tutto opportuna. Bene fa quindi la Ferrari ad opporsi con vigore a chi produca o ponga in vendita penne o modellini col marchio Ferrari non autorizzati e licenziati (oltre, ovviamente, ad eventuali "458 Italia" fabbricate clandestinamente altrove, ma non mi pare questo il caso).

Ho, viceversa, qualche dubbio sul fatto che debba risultare di per sé stesso illegittimo il fatto che qualche artigiano e qualche appassionato nel mondo si accordino per realizzare una copia di una 250 GT spider California.

Non avendo da molto tempo nei propri listini di produzione ed in vendita la vettura in questione, non mi pare infatti agevole stabilire quale danno economico tale comportamento arrechi all'azienda Ferrari. La quale potrebbe anzi sentirsi lusingata del permanente successo della propria passata produzione, menandone addirittura vanto e costruendo anche su questo ulteriori spunti per accrescere il proprio mito.

Questo, del resto, sembra essere, ad oggi, il prevalente atteggiamento da parte delle Case automobilistiche, a livello internazionale, nei confronti delle copie dei propri prodotti del passato da parte di artigiani indipendenti.

Alcuni interventi della Ferrari in giudizio sembrano tuttavia avere avuto in qualche caso successo, anche mi permetto di esprimere qualche perplessità sull'esistenza di consolidati indirizzi giurisprudenziali in quella direzione. A meno che non si finisca con l'assistere ad un possibile futuro crescente intervento, anche con valenza economica, da parte della Casa nei confronti del proprio passato. Se questo orientamento appariva fino a pochi anni fa del tutto inconcepibile, assistiamo viceversa oggi a politiche d'intervento in quest'area del Gruppo Ferrari (e Maserati?) che potrebbero rappresentare un deciso cambio d'orientamento, tale da giustificare anche la pretesa di un più forte controllo e quindi di un sostegno da parte dei Tribunali, nei confronti di tutto ciò che si ricollega alla propria produzione passata.

Mi spiego meglio. Un tempo l'atteggiamento della Casa nei confronti della propria lontana passata produzione era sostanzialmente di distacco se non di fastidio: "Non abbiamo più documentazione", "Non risultano disponibili dati", "Non disponiamo di pezzi di ricambio, provi eventualmente a rivolgersi alla ditta tale o alla talaltra".

Del resto, l'atteggiamento di disinteresse per il proprio passato affondava a Maranello in solide radici riconducibili alla mai celata indifferenza da parte di Enzo Ferrari per il passato della sua azienda. Se guardando al futuro non gli interessava più la macchina di oggi, figuriamoci quella di ieri!

Oggi l'atteggiamento è cambiato. La nascita dal Challenge Storico, il crescente peso della Galleria Ferrari e delle sue iniziative museali e in ultimo la formazione di Ferrari Classiche, con il suo insieme di certificazioni, danno il senso di un ben diverso interesse verso il proprio glorioso passato.

L'attenzione nei confronti del passato e del peso, anche in termini di marketing, dell'immagine storica del proprio prodotto non è esclusiva della Ferrari. Anzi, questa scoperta giunge tardi per Maranello, rispetto ai diffusi e tempestivi orientamenti in questo senso espressi da molte altre Case, specie all'estero (con l'eccezione, rimarchevole, dell'Alfa Romeo in Italia).

Molte Case concorrenti sono state tempestive nel ca-

pitalizzare sulle proprie glorie di ieri, incoraggiandone la preservazione e la memoria storica e “coccolando” i proprietari delle più significative vetture del passato con iniziative ad hoc e col supporto a manifestazioni loro dedicate.

Da qualche tempo, la Ferrari ha scoperto questo settore, o meglio, sembra andare scoprendo un’ampia serie di possibili benefici che l’attenzione per il proprio passato potrebbe comportare. Il fatto significativo sembra tuttavia non solo l’enfasi sull’immagine e il patrimonio storico come elemento di rafforzamento del valore del Marchio, quanto una serie di iniziative orientate ad una diretta presenza della Casa nelle attività di tutela, attraverso concrete e attive politiche di certificazione del proprio prodotto storico e persino, parrebbe di intuire, fino alla possibile fornitura sotto il suo diretto ed esclusivo controllo, di particolari e pezzi di cessata produzione riprodotti oggi a propria cura e sotto il suo diretto controllo.

Se questo orientamento andrà concretizzandosi, esso potrebbe pienamente legittimare la pretesa della Casa di controllare e fermare, per infrazione al Marchio, la riproduzione di parti e quindi l’allestimento di copie, in quanto quella stessa produzione, legittimamente riconducibile ad un’esclusiva della Casa, assumerebbe un non equivoco e sicuramente tutelabile diretto valore economico.

Insomma, poiché il profitto va cercato in tutte le nicchie possibili e poiché gli investimenti per le certificazioni e l’assistenza al Challenge costano, sarà forse opportuno capitalizzare in quell’area ovunque sia possibile, eventualmente anche assumendo il controllo sulle riproduzioni. Dapprima sui pezzi (motori, cambi, ecc.) e forse in seguito su piccole serie di riproduzioni di prestigiosi modelli del passato riprodotti sotto il controllo della Casa, ma forse la mia fantasia mi fa andare troppo oltre.

Ricerche in tema d’identità

Dopo la teoria, vengo a presentare un caso concreto: purtroppo, non posso accompagnare questo mio scritto con tutte le immagini mostrate durante la conferenza. Comprensibili ragioni di riservatezza (anche per la negoziazione dei diritti ancora in corso) e il doveroso rispetto per gli sforzi dei nostri editori mi impongono questa scelta. Antoine Prunet ed io abbiamo del resto da tempo concordato di non offrire pubblica permanente visione dei dati contenuti nel nostro libro, limitandoci a parziali presentazioni, ovvero a scambio di mail private personali con altri ricercatori.

A parziale compensazione accludo tuttavia alcuni schizzi selezionati dal ricco carnet di disegni commissionati per il nostro libro al bravissimo disegnatore e artista inglese Bob Freeman, scomparso tragicamente mentre ancora lavorava ad alcune opere destinate a questo lavoro e che pubblicheremo infatti in forma incompleta.

Veniamo dunque al caso che intendo sviluppare quale esempio. Ovviamente, i casi di identità “perplesse” (o quantomeno complesse) sono numerosi, ma quello che vi propongo mi pare del tutto significativo. Mi riferisco ad una piccola serie di vetture sport allestite dalla Ferrari nel 1953, con un chiaro significato sperimentale, volto a tentare di mettere a frutto nelle sport l’ampia esperienza (e i successi) conseguiti con le monoposto 500F2 nel 1952/53. Parliamo delle 625 TF. A proposito, sarà bene precisare subito che la sigla “TF” non sta a significare, come da qualcuno suggerito, “Targa Florio”, bensì “Tipo Formula”, con chiaro riferimento all’ascendenza del motore impiegato su queste vetture. Rimando ai due volumi del nostro lavoro per una più ampia analisi sulle origini e i dettagli tecnici di questa piccola serie sperimentale. Basterà qui ricordare come alla nuova motorizzazione 4 cilindri da 2,5 e poi 2,9 litri (rispettivamente 625 TF e 735 TF) e al nuovo telaio ad hoc si accompagni un tradizionale ponte rigido e un cambio 4 marce in blocco col motore.

Resta tuttavia da sottolineare il ruolo esercitato da quel grande tecnico e prezioso collaboratore di Ferrari che fu Gilberto Colombo nell’intuizione originaria di questo progetto. La sua Gilco, oltre a fornire preziosa consulenza nella progettazione telaistica, garantì a Maranello la pressoché esclusiva fornitura di telai a partire dalle origini sino al 1956.

Negli archivi Gilco troviamo infatti, si badi bene, in data 24 gennaio 1952, un interessante complessivo per una vettura Ferrari 500 S. Si tratta di una coraggiosa proposta per una vettura sport, anzi per un’ipotesi di vettura sportiva stradale, accompagnato da una serie di figurini, destinata a sfruttare l’appena esordiente meccanica 4 cilindri della monoposto 500/F2. Debbo qui limitarmi a segnalare come il telaio allora disegnato da Gilco, verrà utilizzato, oltre un anno più tardi, nella primavera del 1953, per la piccola serie di 4 cilindri sperimentali di cui andiamo a parlare.

Le vetture della serie 625 TF avranno infatti un telaio in tubi tondi con un’interessante insellatura posteriore che anticipa il telaio Tipo 501 delle successive Mondial, facendo ricorso al medesimo passo di 2250 mm. Probabilmente, quest’insolita insellatura era appunto pensata da Gilberto Colombo per sovrastare il De Dion e il gruppo cambio-differenziale che dalla monoposto 500 F2 avrebbero ragionevolmente dovuto trasferirsi sulla nuova 4 cilindri sport. Va quindi smentita l’ipotesi dell’impiego di un telaio derivante dalle 166 MM/53 sostenuta da molti in precedenza, fra cui chi scrive, in un lontano articolo del 1982.

Se il senso sperimentale di questa serie è chiaro e chiare sono le linee tecniche che ne presiedono alla gestazione, sia pure nella forma del tutto sintetica cui devo fare ricorso, veniamo ad affrontare l’affascinante caso della sovrapposizione di diverse configurazioni

che lo accompagnano, insieme a qualche problemino di identità.

Siamo, infatti, in presenza di tre vetture, o meglio, di tre identità ufficialmente fornite dalla casa: 0302 TF, 0304 TF e 0306 TF. Partendo da questo dato ufficiale presenterò 9 diverse configurazioni succedutesi su tali telai, trascurando i semplici mutamenti di motorizzazioni intervenuti e un paio di minori interventi di modifica al frontale di due delle configurazioni iniziali. Quanto alle permutazioni di identità, stampigliate, non stampigliate e comunque ricostruibili, posso anticiparvi che ci sarà da divertirsi.

Suggerirei di seguire un rigoroso ordine cronologico. Il primo documento che ci mostra una 625 TF è l'immagine di Corrado Millanta che compare su *Auto Italiana* il 16 aprile 1953 con riferimento ad una sessione di prove avvenuta a Monza negli ultimi giorni di marzo (o forse nei primissimi di aprile), in vista del Giro di Sicilia e della Mille Miglia. Tutta la squadra è presente per provare una 340 MM e la vettura in oggetto, cui normalmente ci si riferisce come carrozzeria "Autodromo".

Come verrà riferito in dettaglio nel nostro libro, le linee di quella vettura sono diretta emanazione di un preciso input proveniente da Aurelio Lampredi, determinato a sperimentare linee maggiormente penetranti ed efficienti rispetto ai consueti indirizzi stilistici riscontrabili sulle sport dell'epoca.

Il risultato furono tre vetture spider assai simili, due (0264 M e 0272 M) allestite nel marzo 1953 sul telaio della 166 MM/53, mentre il terzo è rappresentato dalla 4 cilindri di cui stiamo parlando.

Mentre per la prima è confermato un allestimento realizzato prevalentemente presso la Carrozzeria Autodromo di Modena, ben nota per i suoi allestimenti di camion autobus e furgoni, per le seconde, per quanto simili, dobbiamo ritenere che sulle linee suggerite da Lampredi sia intervenuto Sergio Scaglietti. Rimando al nostro lavoro per una dettagliata ricostruzione di quell'episodio.

Facciamo ora un salto al 28 aprile 1953. Subito dopo la Mille Miglia, sono in visita a Maranello Rodolfo Mailander con Robert Braunschweig, editor di *Revue Automobile* e notissimo giornalista del tempo.

Fotografata all'esterno in quell'occasione ritroviamo la medesima spider "Autodromo" già vista un mese prima.

L'immagine è interessante poiché ci mostra Aurelio Lampredi intento a illustrare con paterno orgoglio, accosciato accanto al frontale della macchina, il muso filante della vettura in questione. Bella di sicuro non è, e sappiamo come questa "Autodromo" non piacesse affatto a Enzo Ferrari, ma il "brutto anatroccolo" qui presentato era in effetti un racer leggero e penetrante non privo di meriti.

Sempre in quella data, e sempre all'esterno della fab-

brica, ritroviamo una seconda vettura 625 TF: si tratta di un'elegante e piacevolissima berlinetta sportiva realizzata a Torino dall'accoppiata Vignale/Michelotti. La vettura viene colta nell'immagine di Mailander con il suo frontale originale, alto e con una griglia imponente. Di lì a poco la vettura riapparirà con una griglia anteriore ridotta, e quindi con un frontale maggiormente affusolato ed efficiente.

Non è finita qui: all'interno dell'azienda, in quella stessa data, Mailander fotografa un telaio in avanzato allestimento. Una diversa immagine, evidenziando i dettagli dell'andamento posteriore, ci conferma al di là di ogni dubbio come il telaio in oggetto appartenga ad una 625 TF, ma l'immagine frontale è ancor più significativa. Le linee della calandra e del tondino di accompagnamento della carrozzeria ci dicono che, a fine aprile, una terza 625 TF è in allestimento e che la vettura in questione è destinata ad essere una seconda spider "Autodromo".

Due mesi dopo, il 29 giugno 1953 per il Gran Premio dell'Autodromo, troviamo a Monza una spider 625 TF "Autodromo" pronta a fare il suo esordio con Alberto Ascari. La vettura col numero di gara 14 è ampiamente documentata in diverse immagini del tempo. Dotata di un motore 2,9 litri (si tratta dunque di una 735 TF), parte in testa nella prima batteria e pare destinata a una certa vittoria, quando un curioso incidente durante il doppiaggio della berlinetta di Anna Maria Piazza, manda il campione del mondo fuori strada, con il pilota indenne e la vettura pesantemente danneggiata.

Si tratta della vettura già vista in prova proprio a Monza e poi a Maranello con Lampredi accanto? Ritengo di no. Dobbiamo dunque ipotizzare che vi siano state due diverse vetture 625 TF "Autodromo"? Ritengo di sì.

Se confrontiamo attentamente la spider numero 14 di Ascari con la precedente "Autodromo" cogliamo, come apprezziamo meglio in una seconda immagine della prima "Autodromo", sempre scattata da Mailander il 28 aprile a Maranello, alcune interessanti differenze.

Al di là del differente grigliato della calandra e del diverso parabrezza, allora un plexiglass aerodinamico e avvolgente, qui un aeroscreen in vetro (particolari comunque agevolmente sostituibili sulla base delle preferenze del pilota), quel che colpisce è il ben diverso andamento del passaruota posteriore, molto più ampio nella prima vettura, mentre non pare pensabile che sia occorso allargare il passaruota per fare posto a pneumatici di diametro e sezione del tutto inusitata per l'epoca.

Questa diversa configurazione non si spiega, se non ipotizzando un riallestimento totale di carrozzeria, che mi pare di poter escludere. Inoltre, la seconda "Autodromo" in attesa di allestimento fotografata

all'interno della fabbrica cosa ci starebbe a fare?

Aggiungo un particolare; la prima "Autodromo" fotografata all'esterno ci dice qualcosa di più: la vettura è priva del terminale di scarico e appare molto alleggerita al retrotreno, come se fosse ormai in disallestimento. La vettura a Ferrari non piace ed egli viceversa intende offrire alla sua potenziale clientela un prodotto allineato ai canoni estetici più consueti (la berlinetta Vignale già vista e lo spider Vignale che andiamo a presentare). Lampredi e Scaglietti, salvano la seconda Autodromo con compiti sperimentali, ma si devono arrendere al riallestimento della prima vettura in guisa di spider Vignale.

Non a caso, al GP dell'Autodromo, a giugno, accanto alla spider di Ascari, vediamo comparire una spider Vignale, caratterizzata dai consueti stilemi che segnano la produzione dell'atelier torinese. Si tratta della vettura portata in gara da Mike Hawthorn con il numero 16 con un motore di 2,5 litri: pertanto, una vera 625 TF. Essa giungerà al traguardo quarta in entrambe le batterie, ben comportandosi contro le più potenti Ferrari 250 MM 3 litri.

Possiamo anche aggiungere che quella stessa vettura, quindi quella che in origine era la prima "Autodromo", quando si ripresenta con Umberto Maglioli alla Coppa delle Dolomiti, un paio di settimane più tardi, ha anch'essa subito un significativo trattamento di snellimento del frontale che presenta ora una griglia meno imponente. Esattamente ciò che era avvenuto alla berlinetta Vignale.

Non è finita qui. In data incerta, ma che ci pare di poter collocare intorno alla fine di luglio 1953, in occasione di un primo test ufficiale per l'omologazione della nuova pista di Imola, tutta la banda Ferrari è schierata intorno al commendatore, con Ugolini, Lampredi, Ascari, Farina e Villosesi per provare una 340/375 MM Pinin Farina e una nuova sport 625/735 TF con carrozzeria aperta. Si tratta della quinta configurazione.

L'agile vetturetta in questione viene normalmente anch'essa definita "spider Vignale", e questo anche nel piccolo cartellino interno che riassume le scarse informazioni con cui la Ferrari individua la vettura. Per quanto sia del tutto evidente una palese ispirazione derivante dal contemporaneo prodotto Vignale, mi sento di sostenere che la coppia Michelotti/Vignale nulla ha a che fare con questo prodotto, dalle finiture più semplici e rozze e comunque maggiormente profilato e efficiente.

Le testimonianze ci indicano che la vettura non è neppure riconducibile a Scaglietti. Ferrari non ha infatti apprezzato la precedente "Autodromo" e si affida quindi alle esperte mani interne di Pairetto e Fontanesi, i battilastra interni della Casa, attivi nell'allestimento delle monoposto, dei serbatoi chiodati e negli interventi dell'ultima ora.

La faux-Vignale, la quinta configurazione, è infatti il frutto del lavoro dei carrozzieri interni su ispirazione di Lampredi, con un palese occhieggiamento a quanto prodotto a Torino in quei mesi.

Mentre le nostre 4 cilindri proseguono nella loro stagione di corse, mi pare giunto il momento di fare qualche considerazione sulla loro identità.

La prima vettura "Autodromo" che compare a Monza in marzo, presumibilmente non ha identità. Spero di non scandalizzarvi, ma ritengo che trattandosi di un muletto sperimentale interno, di tutto i nostri amici di Maranello si preoccupassero tranne che fare feste di battesimo. Data l'epoca in cui compare dovrebbe comunque avere, in teoria, un numero intorno al 0260/0270.

È ragionevole, viceversa, che a fine aprile, nel momento in cui queste vetture cominciano ad uscire dal cancello di casa per affrontare il mondo, la Ferrari proceda ad affidare loro le tre identità con cui giungono a noi – sia pure con qualche percorso accidentato. L'identità 0302 TF che potrebbe anche aver temporaneamente coperto il primo prototipo, verrà poi fatta slittare a coprire la seconda "Autodromo", mentre alla berlinetta Vignale viene allocata l'identità 0304 TF (vedi il cartellino della Casa che la definisce Vignale coupé, poi corretto in Vignale spider), mentre alla spider Vignale affidato ad Hawthorn a Monza viene conferita l'identità 0306 TF.

Nulla di particolarmente complicato fin qui. Occorre tuttavia segnalare come la berlinetta Vignale prenda apparentemente fuoco poco dopo, in data imprecisata, subendo la perdita della sua carrozza originale e finendo quindi per dover essere ricarrozata⁷. Riteniamo che, avendo ancora Ferrari bisogno di fare sperimentazione, essa divenga ora la simil-Vignale realizzata a Maranello e apparsa in prova a Imola. Il tutto portandosi ancora appresso l'identità 0304 TF. Nel frattempo, la seconda "Autodromo", quella infilata nel bosco di Monza da Ascari il 29 giugno, viene temporaneamente messa da parte, per poi subire una assai significativa trasformazione a fine anno.

Mentre ciò accade, le due vetture ancora allestite, l'ex berlinetta, ovvero il faux-Vignale di Imola e la vera spider Vignale vengono giudicate non più necessarie alla causa e, dopo un'intensa stagione di gare, finiscono con l'essere destinate all'alienazione. Prenderanno entrambe la strada dell'Argentina, venendo vendute attraverso Franco Cornacchia e la Scuderia Guastalla, il canale preferenziale di vendita per Ferrari in Sud America.

Assistiamo tuttavia ad alcune permutazioni di identità.

7. In realtà, la sua carrozzeria originale finirà poi per essere recuperata e installata – con un frontale "aggiornato" – su di una 166 Touring, la 039 S, sulla quale ancora oggi si trova.

Non risultando più allocata l'identità 0302 TF (quella della vettura "Autodromo" incidentata da Ascari) la spider-Casa va a Roberto Bonomi con identità 0302 TF, mentre la spider Vignale va a Luis Milan con identità 0304 TF. Così ci dicono le schede di montaggio, datate negli stessi giorni in cui le vetture arrivano in Argentina per la Temporada (gennaio 1954).

Le ragioni per cui avviene questo oscuro cambio d'identità non sono chiare, ma esso è esplicitamente segnalato nei documenti interni della Ferrari ed è destinato ad accompagnare le due vetture di qui in avanti. Pertanto possiamo pensare di identificare la spider casa simil-Vignale come 0304 TF > 0302 TF e lo spider Vignale come 0306 TF > 0304 TF.

Possiamo aggiungere che la spider Vignale (ex Milan), dopo una lunghissima vita sportiva in Argentina, ritornerà poi misteriosamente in Italia intorno ai primi anni Settanta, rinvenuta allora da chi vi parla in quel di Napoli, con un V12 a valvole laterali dentro, azzarderei non di produzione Ferrari, quanto piuttosto un banale Ford Lincoln.

Per quanto assai battagliaia essa presentava all'epoca inequivoche tracce della sua origine, mostrando ancora la sua carrozzeria spider Vignale del 1953 e presentando entrambe le punzonature riferite alle matricole 0306 TF e 0304 TF che l'hanno contraddistinta.

La vettura ex-Bonomi ha, viceversa, una storia assai più complicata. Ritornata in Italia con lo stesso Bonomi per il GP Supercortemaggiore del 1954, viene, a fine 1955, rivenduta da Cornacchia in Venezuela dopo essere stata ricarrozata in guisa dei contemporanei Mondial/Monza da Scaglietti, per "rinfrescarla" e renderla così più appetibile.

Dopo una complicata vita sportiva locale con Guido Lollobrigida, Fayen e Oliver (sotto forma di "Trasfomacion Ferrari y Mercedes", grazie all'istallazione di un motore di una 300 SL), finirà per ricevere il consueto 8V americano con cui corre fino al 1960 con la sua ben riconoscibile carrozzeria Scaglietti. Infine, la vediamo ricomparire nel 1967/68 in alcune gare locali, orrendamente pasticciata nell'aspetto.

La vettura, riaffiorata di recente in Venezuela, pur nelle sue attuali deplorable condizioni, è tuttavia ancora sorprendentemente dotata del suo corretto telaio d'origine. Dobbiamo all'attenta ricerca di Branko Krnjajski le informazioni sulla sua ultima parte di storia e dati sulla sua recente riscoperta. Si tratta quindi delle configurazioni sei e sette, per ritornare a quanto anticipato.

E le altre due configurazioni mancanti di cui avevo fatto menzione? Beh, a Maranello si cerca normalmente di recuperare tutto e, una sera di fine autunno, Ferrari chiama Scaglietti e, mostrandogli il relitto della gloriosa 0302 TF "Autodromo" incidentata da Ascari a Monza, gli dice: "Te la senti di ricarozzarla?" "È il mio mestiere" è la risposta del buon Sergio e qui

nasce una nuova storia, relativa a due ulteriori configurazioni.

Ferrari utilizza il telaio di quella 4 cilindri sperimentale per sviluppare il cosiddetto "prototipo Mondial" che, carrozzato da Scaglietti, verrà portato in gara nel dicembre 1953 a Casablanca. Il motore è effettivamente (quasi) coincidente con la nuova 2 litri 500 Mondial, ma il telaio è ancora il complessivo a ponte rigido e con cambio anteriore della vecchia 625 TF. Sarà una vetturessa filante e leggerissima che, nel suo secondo allestimento (siamo così a 9 complessivi, come avevo anticipato), darà a Ferrari numerose vittorie nella primavera del 1954 e contribuirà in maniera determinante a consacrare Sergio Scaglietti come carrozziere esclusivo delle sport Ferrari.

Le sue performance più nota è il secondo posto assoluto, con vittoria di classe, nelle mani di Vittorio Marzotto alla Mille Miglia, alle spalle della Lancia di Alberto Ascari.

Naturalmente non posso fornirvi in questa sede tutti i passaggi e i dettagli che accompagnano questa vicenda e le variazioni di identità di quest'ultima vettura.

Come per tutte le vicende cui ho qui fatto cenno, per una riflessione maggiormente documentata e analitica bisogna attendere l'uscita del nostro libro.

Un curioso caso di confusione d'identità questa volta, personale

Devo alla sagace e attenta ricerca di Branko Krnjajski, un valente studioso di storia dell'automobile operante in Venezuela, il curioso episodio di cui vado a riferire in conclusione. Per farmi perdonare, offro almeno qui alcune utili immagini che accompagnano il caso e ne rendono più agevole la narrazione.

Tutto nasce da un nostro scambio di corrispondenza relativa alle 250 Monza. Mentre gli confermavo la mia convinzione che entrambe le 250 Monza 0466 M, una carrozzata Scaglietti e l'altra Pinin Farina, fossero state vendute da Cornacchia a Lino Fayen e João Rezendes Dos Santos, Branko esprimeva perplessità poiché dai suoi contatti con la vedova del pilota franco-venezuelano Fayen non emergeva alcuna documentazione in proposito.

La presenza di due diverse vetture sport Ferrari con la medesima identità non è un fatto del tutto usuale, ma Krnjajski, da studioso esperto delle cose del mondo, non si stupiva più di tanto di questo.

Occorre, tuttavia, chiarire preliminarmente il punto.

Ferrari fece allestire fra maggio-giugno 1954 le prime due 250 Monza da Pinin Farina (0420 M e 0432 M, anche se cronologicamente quest'ultima precede la gemella e rappresenta il prototipo della piccola serie di quattro vetture allestite in quei mesi).

Successivamente, fece allestire una seconda coppia di vetture da Scaglietti (0442 M e 0466 M) seguendo il medesimo criterio logico-cronologico rilevabile sulle

contemporanee vetture Mondial allestite in quei medesimi mesi.

In effetti, dopo un'iniziale prevalenza di vetture carrozzate a Torino secondo il gradevolissimo disegno a fari alti che tutti conosciamo, Ferrari si rese conto della maggiore leggerezza e delle superiori qualità aerodinamiche delle vetture carrozzate da Scaglietti, al di là della presumibile convenienza economica di servirsi dal giovanotto della porta accanto.

Non a caso, l'ultima sport carrozzata a Torino è la 500 Mondial 0458 MD, mentre a partire dalla 0430 MD Pinin Farina si convertirà ad un meno elegante ma più funzionale frontale a fari carenati che caratterizzerà le ultime sport da lui allestite. Contestualmente, dal giugno 1954, Scaglietti diviene intanto il costante fornitore di carrozzerie per le vetture sport.

Come spiegare la presenza di una quinta vettura della serie 250 Monza, carrozzata Pinin Farina, e che per di più si presenta con la medesima matricola 0466 M dell'ultima vettura della serie, allestita da Scaglietti nel luglio del 1954?

Quando Cornacchia e la Scuderia Guastalla, che già avevano avuto in gestione due delle vetture in questione (la 0432 M e la 0442 M), riuscirono finalmente a ottenere da Ferrari l'ultima vettura prodotta, la 0466 M Scaglietti, trattenuta dalla Casa per scopi di sperimentazione e muletto interno dal luglio 1954 al luglio 1955, ottennero anche una seconda vettura, Pinin Farina, che traeva origine da quanto recuperato dalla 0420 M. Rimando al nostro libro per un'analisi del percorso sperimentale della 0466 M Scaglietti.

Quanto alla 0420 M, originariamente ceduta all'agente Ferrari olandese Hans Maasland, essa era stata incidentata a Zandvoort il 15 agosto del 1954, a causa di un'uscita di strada di sua figlia Joke, alla guida della vettura in quella gara. Inviata a Maranello per il ripristino, la vettura venne dotata di un nuovo telaio (il quinto della serie) e, parallelamente, affidata a Pinin Farina per essere nuovamente ricarrozzata. Ne abbiamo conferma da dati ufficiali della Ferrari e della Pininfarina. In effetti, mentre la carrozzeria torinese conferma in una sua lettera di non avere mai carrozzato la 0466 M, ritroviamo due volte nei suoi registri la 0420 M, inizialmente col suo numero di disegno originale 12595 e poi nuovamente, il 14 dicembre 1954, con il numero 12597.

Aggiungiamo infine come il ricorso a Pinin Farina, nel luglio del 1954 per carrozzare originariamente l'ultima vettura ufficiale della serie – per di più nell'ormai abbandonata e obsoleta configurazione a “fari alti” – sarebbe stato del tutto fuori sequenza temporale, essendo ormai da tempo affidato a Scaglietti l'allestimento delle sport.

Infine Sergio Scaglietti, nel suo recente libro di memorie, affidate a Franco Gozzi, *L'è aneda acsè – Sergio Scaglietti una leggenda modenese*, a p. 74/75, esplicitamen-

te conferma “sullo stesso telaio della 750 Monza e con il motore della 250 MM abbiamo costruito due esemplari di barchetta (altri due furono carrozzati spider da Pininfarina) che abbiamo battezzato 250 Monza”.

A ribadire il riuso della carrozzeria originale della 0420 M per il rifacimento della 0466 Pinin Farina, possiamo aggiungere che la carrozzeria di quest'ultima vettura, presentava, allora come oggi, i medesimi dettagli stilistici (ivi compreso il portellino separato per l'accesso al tappo del radiatore) originariamente presenti su quella vettura e poi non riprodotti nel corso della sua seconda vestizione a Torino.

Insomma, uno dei non del tutto inconsueti casi di confusione e sovrapposizione di identità che sembrano fatti apposta per far ammattire (o far divertire?) gli studiosi della storia automobilistica.

Tornando alle vicende immediatamente successive alla vendita delle due vetture a Cornacchia e al ricomparire in Italia, in occasione della Mille Miglia del 1956, della seconda 0466 M (la Pinin Farina), resta il fatto che, chi scrive, forte di un appunto proveniente molto tempo fa dagli archivi della Mille Miglia, e del conforto di accreditati testi di ricerca in materia (Time and Two Seats di Janos Wimpffen e Frece Rosse – Le Ferrari alla Mille Miglia, di Giannino Marzotto, oltre al rispettato sito Web WSRP, curato da Martin Krejci), riteneva che tale partecipazione, avvenuta col numero di gara 559 e con un modesto 79° posto nella classifica finale, fosse da attribuire a João Razende Dos Santos, accompagnato da un più misterioso Araujo.

Rezende Dos Santos era un capace gentleman driver, architetto brasiliano (forse di origine portoghese), attivo in Venezuela in quegli anni, già cliente di Cornacchia insieme all'amico Lino Fayen. Dos Santos era pilota di un certo valore, accreditato fra l'altro di un sorprendente secondo posto assoluto, con la sua Mondial, dietro a Castellotti, alla 10 Ore di Messina del 1955.

Tutto quadrava nella mia tesi e tuttavia Krnjajski mi segnalava come nessuna immagine delle due 250 Monza fosse presente nell'ordinato archivio della famiglia Dos Santos. Chi scrive rispondeva scetticamente ricordando quante volte le memorie dei protagonisti, e a maggior ragione quelle dei loro familiari, fossero da prendere con le molle.

Certo delle mie buone ragioni, inviavo a Krnjajski un paio di immagini della vettura di Dos Santos-Araujo alla Mille Miglia del 1956 e il nostro mi rispondeva: “Ora sono certo che non si tratti di Dos Santos!”, “Vuoi scherzare?” era la mia replica, e lui: “Guarda un po' le immagini di cui disponiamo e frontale con il tizio alla guida della vettura alla Mille Miglia”. Branko Krnjajski mi allegava un paio di fotografie di Rezende Dos Santos e io stesso andavo a controllare alcune immagini già in mio possesso. Quel signore bruno, con una sorridente faccia latina e due vivaci baffetti

non sembrava in effetti essere il guidatore della 250 Monza, ritratto alla partenza da Brescia. “Inoltre – aggiungeva Branko – quel tipo porta gli occhiali, Dos Santos non li ha mai avuti!”

A questo punto i dubbi prendevano il sopravvento e mi inducevano a una rapida verifica di dettaglio presso gli amici della Mille Miglia. La risposta degli archivi bresciani ci dice che la vettura n. 559 dell'edizione 1956 era iscritta dai brasiliani Mario Valentim Dos Santos e Mario Silva Araujo, appoggiati presso la Scuderia Guastalla (Franco Cornacchia).

Aggiungo anche che alle successive richieste di Gianni Restelli, segretario-factotum della Guastalla, in cui si sollecitava la coppa spettante a chi aveva completato la gara, il buon Castagneto rispondeva che “nessun premio gli è dovuto in quanto ha portato sì a compimento la Mille Miglia, ma fuori tempo massimo”.

Se il formale foglio di iscrizione ci toglie ogni dubbio, è il documento fotografico che ha portato alla risoluzione del caso. Lieto di aver potuto chiarire un piccolo elemento di storia dell'automobile, interrompendo una lunga ripetizione dell'errore, ma il merito va a Branko Krnjajski. Credo valesse la pena di segna-

lare questo curioso caso di errata identità personale e di collaborazione fra paesi lontani.

Posso aggiungere che di Mario Silva Araujo sappiamo ben poco; mi risulta solo una sua non confermata presenza al Circuito do Quinta de Boavista (?) e al Circuito de Maracanà nel 1955 (?), mentre per Mario Valentim Dos Santos conosciamo qualcosa di più. Accanto ad una (non confermata) presenza in gara nella classe 2 litri a Interlagos nel 1951 e a Quinta de Boavista nel 1952, dovremmo avere un terzo posto al Circuito do Porto nel 1953 con una Ferrari 225 S, un quinto posto nel 1954 con una Ferrari 166 MM/53 e una presenza al GP de Lisboa. Entrambe le vetture sono del tutto note. Ritroviamo Valentim Dos Santos ancora in alcune gare brasiliane fino intorno al 1960. L'equivoco suscitato dalla quasi omonimia si spiega dunque perfettamente, al di là del fatto che le due vetture possano essere state vendute dalla Guastalla in Brasile nel 1955 a Valentim Dos Santos forse tramite un veloce passaggio (o piuttosto un'intermediazione?) di Fayen e Rezende Dos Santos, come ricordava Gianni Restelli in una lontana intervista circa la vicenda di quelle due 250 Monza.

Andrea Curami: cultura, competenza, versatilità

Mauro Negri

Per ricordare la grande persona che era il mio amico Andrea, posso raccontare cosa abbiamo fatto insieme, cercando di rivelare, attraverso aneddoti ed episodi, il suo carattere.

Pochi hanno avuto la possibilità di conoscere e capire Andrea Curami fino in fondo, perché era talmente schivo nel parlare di se stesso e del suo operato che – me ne rendo conto solo adesso – è molto difficile cercare di ricostruirne quanto meno la bibliografia.

Ho conosciuto Angelo Tito Anselmi e Andrea Curami contemporaneamente, nel 1991, grazie all'Aisa, in occasione di una mostra fotografica che realizzammo all'interno del Museo della Scienza e della Tecnica.

Di Tito mi era arrivata una lettera di puntualizzazione su di una didascalia non corretta di una automobile OM: la cosa mi fece piacere.

Successivamente, mi aveva contattato Andrea, essendo interessato a sapere se io avessi delle foto di armi. Glielo confermai, anche se in quel momento erano raccolte in un archivio disorganizzato. Fu soddisfatto della risposta, tanto che, di passaggio nella zona, si fermò a Brescia e guardammo insieme queste immagini. Dopo di che ci perdemmo di vista fino ai primi anni del 2000. Da quando ci ritrovammo, fu un crescendo di esperienze, di emozioni, di cose fatte assieme: abbiamo prodotto tre libri, anche se nessuno li aveva commissionati, perché lui voleva pubblicarli. E per me uscire dai canoni della produzione editoriale è stata un'esperienza importante.

Il primo libro mi chiese di farlo per il Politecnico, perché il suo corso sulla Storia dei Trasporti mancava di una pubblicazione, mentre sarebbe stato opportuno averne una, seppur piccola. Si decise di crearla, e ne nacque un libro di 160 pagine.

Sono convinto che quello che divertì Andrea nel realizzarlo fu il rapporto continuo che comportava: ci si confrontava continuamente, con cinque o sei telefonate al giorno. Lo vedevamo nascere insieme, con una grande soddisfazione poi nel vederlo compiuto.

La stessa cosa accadde per il secondo libro, quello sulla Breda. Per Lui la cultura era tutto, era preparato su tutto, non solo sulle automobili. Ho capito che le armi

lo interessavano ancora di più.

Quando seppe che l'archivio della Breda avrebbe potuto essere trasferito a Roma, fece in modo di catalogarlo e scansionarlo per intero.

Venne a Brescia, mi presentò una serie di persone, e quando, alla fine, si portò a termine questo lavoro, ci sembrò naturale farlo diventare un libro. La Breda non era interessata a farlo proprio, e la possibilità di vendita era bassa. Ma era una proposta a cui non si poteva dire di no.

Avanzava le sue proposte con un garbo e un coinvolgimento tali che era impossibile dire di no.

Probabilmente era nata anche una simpatia reciproca, anche se facevo fatica a chiamarlo amico, perché lo consideravo sempre come “il mio professore”. Lui forse ha apprezzato questa mia genuinità, e ha cominciato a rendermi partecipe delle sue idee e dei suoi progetti sull'utilizzo del materiale documentale che aveva accumulato.

Quando ci ha lasciati, eravamo a metà di un progetto nel quale ci eravamo lanciati con grande entusiasmo, al di là di quello che poteva essere il risultato economico finale.

La prima cosa che ha pensato di fare è stata quella di passarmi il suo archivio fotografico e di far sì che glielo mettessi in ordine. In realtà, mi disse anche che in passato c'era stata una persona che avrebbe potuto continuare la sua passione, ma che purtroppo era scomparsa a causa di un incidente, provocandogli un grande vuoto.

Di conseguenza, incaricava me di catalogare il suo archivio, cosa che ho cercato di fare nel più breve tempo possibile per non deluderlo. Poiché si trattava di eseguire undicimila scansioni impiegai le mie notti nell'opera, cercando di dargli la maggior soddisfazione possibile.

In seguito, addirittura, ha cominciato a vendere le sue immagini chiedendo a me di fatturarle, operazioni che solo una persona del genere poteva attuare per cercare di ricompensare il lavoro che avevo fatto per lui.

Quello che vi racconto è il mio amico Andrea, che io venero per mille motivi. Certo, faceva anche un lavoro, come quello di Commissario Tecnico, che lo ha portato ad avere intorno persone che nutrivano meno simpatia nei suoi confronti.

Se doveva controllare le macchine prima della partenza della Mille Miglia era ovvio che fra i proprietari

Mauro Negri, ha realizzato e cura la Fondazione Negri (Brescia) e il suo importante archivio fotografico.

delle macchine bocciate qualcuno avesse qualcosa da ridire. Ma lui era molto preciso e corretto, e il suo comportamento era apprezzato da parte dei concorrenti più seri e sportivi.

Era una persona che amava la solitudine, l'esser lasciato in pace. Però riusciva a stare altrettanto bene insieme alle centinaia di persone presenti alle verifiche tecniche, e a far sentire a proprio agio le persone che lo circondavano.

Molti particolari li ho scoperti non perché me li avesse raccontati, ma perché sono emersi per caso, o discorrendo del più e del meno.

Mentre ho letto su internet di una sua consulenza alla Ferrari nell'era Schumacher, devo presumere che ci sia stata anche una consulenza nell'era Villeneuve, perché una volta incontrammo insieme una signora con un bambino che lui mi disse essere la moglie dell'Ingegnere Harvey Postlethwaite, ingegnere aerodinamico della Ferrari, con il quale mi disse di aver collaborato per la galleria del vento.

Mi parlò anche di qualche incarico da parte dei Beni Culturali di Pesaro, senza però andare più in là di questa notizia. Praticamente si interessava di tutto, e riusciva a portare a termine tutto.

Un altro aneddoto che fa capire quale fosse la sua tenacia: un giorno lo invitai a Salò per una rievocazione del Circuito del Garda, alla cui organizzazione io partecipavo. Era prevista una serata al Vittoriale con una breve conferenza sul volo e sul circuito del Garda, che pensavo di accompagnare con filmati d'epoca. Io possedevo un raro filmato realizzato con una camera

car della Ferrari di Besana, mentre lui aveva dei filmati aeronautici raccolti attraverso i suoi amici sparsi in tutto il mondo.

Mi disse: "Montiamo un filmato unico". "Ma io sono un fotografo e mi interesso di grafica – gli obietta – ma di montaggio non so niente".

Questo accadeva il giovedì. Il venerdì uscì dall'università e comprò un programma di montaggio audio e video; il sabato mattina, mentre era a Varese, mi disse: "Vieni che lo facciamo". Lui conosceva già il programma, ed io intervenni per quel poco che sapevo sui contrasti delle immagini. In due giorni si è improvvisato montatore video, con un ottimo risultato.

Questo episodio fa capire che tutto quello di cui si interessava doveva essere fatto al meglio, e che aveva una mente talmente pronta che riusciva a capire tutto al volo, mentre io mi sentivo colui che doveva tenere il suo passo, cosa però impossibile. Tuttavia raramente mi ha ripreso; capitò solo una volta in cui stentavo a capire come collegarmi con lui in internet.

Questo è il mio Andrea, e sono sicuro che è l'Andrea di tutti, perché sapeva farsi amare e sapeva anche aiutare. Nel Suo archivio ho trovato tante lettere di risposta a chi gli chiedeva aiuto.

Anche con le persone con le quali non andava d'accordo riusciva a dialogare tranquillamente; amava dire schiettamente in presenza di tutti quello che pensava delle persone, per cui ho assistito anche a controversie spiacevoli, ma sempre nei limiti della massima correttezza e cordialità.

Questo era il mio Andrea.

Andrea Curami l'orso

Antonio Testa

Non è casuale, in fondo, che nell'iconografia delle fiabe dei bambini l'orso abbia un posto assolutamente preponderante. È l'animale aggressivo, silenzioso e dolcissimo insieme che, al contrario del leone, del lupo e di altri animali più o meno feroci, accompagna il torpore dei sogni dei bambini.

Andrea amava gli orsi. Li amava a tal punto da possedere una collezione di peluche di vario tipo e di diverse dimensioni. Li amava come un bambino ama il protagonista della sua fiaba preferita. E non era un caso. Perché Andrea era proprio quell'orso che ognuno di noi, abbandonati i sogni e le fiabe dell'età infantile, vorrebbe per sempre conservare accanto a sé a difesa delle impurità e delle meschinerie di una vita intera.

Andrea non era solo un amico, non era solo un formidabile storico del mondo dell'auto e della tecnica, non era solo un appassionato collezionista di cimeli e di libri sulla tecnica dell'auto e dei mezzi di trasporto in genere. Andrea era prima di tutto un uomo. Un uomo un po' speciale col quale spesso eri costretto a fare i conti rispetto ad un comportamento, il tuo, che, fino ad un secondo prima di averlo incontrato, ti sembrava normale, e che poi scoprivi, a contatto col silenzio altamente espressivo dell'orso, essere un comportamento assolutamente fuorviante rispetto all'essenza effettiva della vita. In questo senso, sono convinto che Andrea fosse una sorta di simbolo, di costante insegnamento, una indicazione sicura nelle anguste e contorte vie della vita quotidiana.

Lo conobbi, più o meno, una decina di anni fa. Attendevo in coda con la mia Mercedes 190 SL, l'imbarco del traghetto che da Genova ci avrebbe condotti in Sicilia per disputare il Raid dell'Etna.

Vidi arrivare una magnifica Giulietta Spider nera. Scesi dalla mia vettura incuriosito e mi avvicinai. Chiesi il permesso di poterla ammirare da vicino. Ne scese un omeone che, con fare disinvolto e disincantato che poteva sapere di superbia, mi disse: "Si accomodi. Mi pare che lei cieco non sia. Non vedo perché debba chiedermi il permesso di guardare la mia auto".

Sinceramente rimasi stupito e un po' avvilito da quella laconica e fredda risposta. Il mio stupore volse addirittura a disapprovazione dell'uomo quando, qualche mi-

nuto dopo, lo vidi guardare lo stemma anteriore della mia Mercedes fresca di restauro, sorridendo, sornione, nell'indicarmi che lo stemma sul cofano non era proprio originale.

Così, mi dissi, ecco l'ennesimo sapientone che va alle gare di auto d'epoca con il solo unico scopo di denigrare il prossimo e prenderlo per i fondelli. Con mia moglie avevamo concluso che il tipo non era proprio dei più simpatici. Peccato che si accompagnava ad una donna, Cristina, che apparve subito simpaticissima ed elegante. Il colmo lo si raggiunse quando, con malcelata voglia di ridere alle mie spalle, sembrava sghignazzare dell'usitato tettuccio rigido che avevo montato per ripararmi, come mi disse, del sole della Sicilia.

Davvero ero stufo di quell'incontro. Poi, mentre fumavo una sigaretta, mi bussò al finestrino e mi disse: "Non è che mi offriresti una sigaretta e ce la fumiamo insieme?" Scesi istintivamente e gli porsi una sigaretta. Gliela accesi. "Io non dovrei fumare – mi disse – I medici me lo hanno proibito. Devo perfino nascondermi da mia moglie!".

Da allora, fumammo insieme decine di sigarette. Fuori dai ristoranti dove i più continuavano a sciorinare frammenti di falsa conoscenza automobilistica. Fuori dai ristoranti dove i più continuavano a cianciare dei risultati della gara, dei tempi e dei ricorsi da presentare ai commissari.

Fuori dai ristoranti dove i più continuavano a tirarsela perché erano alla guida della Ferrari meglio restaurata. Fuori dai ristoranti dove i più si raccontavano di esperienze passate, mai in effetti vissute, sciorinando conoscenze su questa o quella vettura che, in effetti nemmeno avrebbero riconosciuto da lontano.

E l'orso, in silenzio, sorrideva e mi chiedeva di accompagnarlo fuori a fumare una sigaretta. Forse mi odierai, per questo, Cristina. E ti chiedo perdono per avergli dato quella sigaretta. Ma sentire parlare della vita, da Andrea, era una tentazione irresistibile.

Adesso me lo immagino. Lassù. A fumare tra qualche nuvola fischiando una canzone di Dalla: *"Il mio nome è Ayrton e faccio il pilota. E corro veloce per la mia strada. Anche se non è più la stessa strada, anche se non è più la stessa cosa. Anche se qui non ci sono piloti, anche se qui non ci sono bandiere, anche se qui non ci sono sigarette e birra che pagano per continuare. Ma per continuare poi che cosa? Anche se poi non è servito a niente, tanto il circo cambierà città. E tu mi hai detto: «Chiudi gli occhi e riposa!». E io adesso ho chiuso gli occhi."*

Andrea Curami

Bibliografia

Opere quale unico autore

Porsche & Mille Miglia, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 2000.

Lancia Stratos trent'anni dopo, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 2003.

Lancia Stratos Thirty Years Later, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 2003.

Mercedes-Benz & Mille Miglia, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 2005.



Alfa Romeo & Mille Miglia, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 2010.

Opere con altri autori

Con Luca Ronchi, *Ferrari 50*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 1996.

Con Luca Ronchi, *Mille Miglia 1947-1957*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 1997 (prima edizione), 1998 (seconda edizione).

Con Luca Ronchi, *Ferrari 50 ans*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 1997.

Con Luca Ronchi, *50 years of Ferrari*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 1997.

Con Luca Ronchi, *50 Years of Ferrari*, Motorbooks International, Osceola (Wi, Usa), 1997.

Con Leonardo Acerbi e Luca Ronchi, *50 anni di mito Ferrari*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 1997.

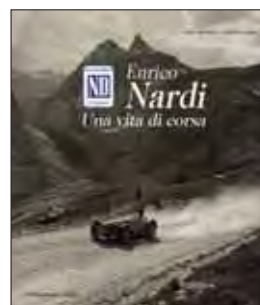


Con Daniele Galbiati e Luca Ronchi, *1000 km di Monza-trofeo Filippo Caracciolo*, Edizioni dei Soncino, Soncino (Cremona), 1998.



Con Piero Vergnano, *Le "Sport" e i suoi artigiani 1937-1965*, Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milano), 2001.

Con Dino Brunori, *Enrico Nardi-Una vita di corsa*, Edizioni Negri-Fondazione Negri, Brescia, 2009.



Bibliografia non automobilistica

Con Lucio Ceva, *La meccanizzazione dell'Esercito Italiano dalle origini al 1943*, 2 volumi. Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1989.

Con Lucio Ceva, *L'industria bellica negli anni Trenta: commesse militari, l'Ansaldo e altri*, Franco Angeli Editore, Milano, 1992.

Con Giorgio Rochat, *Giulio Dohuet-Scritti 1901-1905*, Stato Maggiore Aeronautica, Roma, 1993.

L'Esercito Italiano dalle origini al 1943, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1998.

Con Alessandro Massignani, *L'artiglieria italiana nella Grande Guerra*, G. Rossato Editore, Novale di Valdagno (Vicenza) 1998.

Con Paolo Ferrari, *I trasporti del Regno - iniziativa privata ed intervento statale 1861-1946*, Edizioni Negri-Fondazione Negri, Brescia, 2007.

Con Paolo Ferrari e Achille Rastelli, *Alle origini della Breda Meccanica Bresciana*, Edizioni Negri-Fondazione Negri, Brescia, 2009.

Questo elenco non comprende i numerosi articoli sui periodici e i contributi a opere collettive di storia industriale, militare, aeronautica. Un fascicolo di *"Italia Contemporanea"* del 2011 pubblica un saggio di Paolo Ferrari dedicato all'opera di Andrea Curami quale studioso di storia militare. Contiene anche annotazioni sui titoli di questi suoi studi, saggi, articoli. L'approccio a questi temi viene così descritto da Paolo Ferrari: "Per quanto riguarda la storia dell'industria bellica, Andrea Curami ha contribuito, direttamente e per il suo sostegno a molte ricerche, più che a sviluppare un settore di studi, a rifondarlo secondo prospettive problematiche, conseguendo risultati dai quali non può non partire ogni nuova indagine. Si tratta di uno dei contributi più originali allo studio delle guerre combattute dall'Italia Unita. Ma dobbiamo aggiungere che queste pagine non possono che restituire in maniera parziale la ricchezza delle ricerche condotte da Andrea, tanta è l'ampiezza dei risultati, ma tante anche sono le annotazioni e i suggerimenti che si possono ricavare dalla lettura dei suoi lavori". ●

Andrea Curami

Cenni biografici

Nasce a Milano il 23 giugno 1947 da Antonio, ingegnere elettrotecnico, alto dirigente alla Edison, e Nilla Bancheri. Anche il nonno materno era ingegnere e collaborò con la Pirelli per lo studio e la posa dei primi cavi sottomarini.

Consegue il diploma di maturità classica al Liceo "Manzoni" di Milano nel 1966 e prosegue gli studi al Politecnico di Milano dove si laurea nel luglio 1971 in ingegneria meccanica con specializzazione in costruzioni automobilistiche.

Terminato il servizio militare con il grado di sottotenente di complemento presso il reggimento delle Batterie a Cavallo entra come ricercatore nell'Istituto di Meccanica del Politecnico di Milano presso la sezione di Costruzioni Automobilistiche.

Nel 1974, passa alla sezione di Meccanica Applicata alle Macchine dello stesso Istituto. Nel 1984, viene nominato professore di Meccanica Applicata presso il Politecnico di Milano-Istituto di Meccanica e Costruzione Macchine. Ha tenuto i corsi a Milano, Brescia, Lecco.

La sua attività scientifica ha riguardato dinamica, stabi-

lità e controllo dei sistemi meccanici con particolare riguardo alla dinamica di grandi strutture.

Nell'anno accademico 2009-2010, è stato titolare dei corsi di *Dinamica dei sistemi aerospaziali*, di *Azionamenti dinamica e controllo dei sistemi meccanici*, di *Fondamenti di meccanica teorica e applicata*, di *Storia dei trasporti e Transport History*. Questi due ultimi incarichi gli sono stati affidati per la sua attività collaterale di storico militare e industriale dell'Italia contemporanea.

È autore di parecchie opere importanti sulla storia degli armamenti dell'Esercito e dell'Aeronautica e dell'industria bellica italiana tra le due guerre. Si è interessato, tra i primi, dello studio scientifico e multidisciplinare dei primordi dell'Aeronautica Militare fino agli anni della Grande Guerra 1915-1918.

Nel settore motoristico è stato condirettore di "La Manovella e ruote a raggi", già organo ufficiale dell'Asi, e quindi collaboratore di "La Manovella", nel periodo in cui fu diretta da Michele Marchianò. Ha collaborato lungamente ad "Aerofan", rivista di aviazione fondata e diretta da Giorgio Apostolo, e a "Storia Militare". È entrato in Aisa nel maggio 1990.

È stato socio Cmae dal 1996 e, dal 1999, del Registro Fiat, di cui era presidente del Collegio dei Proviviri. Ha fatto parte, dal 1997, della Commissione Culturale dell'Asi, sotto la presidenza dell'ingegner Sandro Colombo, e, assieme a Dario Duina e Maurizio Tabucchi, del Comitato di Presidenza della Commissione Tecnica dell'Asi sotto la presidenza dell'ingegner Giulio Alfieri, dimettendosi nel giugno del 1999 da entrambe le cariche per motivi personali.

Ha collaborato, in qualità di responsabile della parte storico-scientifica, alla realizzazione del Museo delle Mille Miglia a Brescia e al Padiglione della Motoristica al Museo della Scienza e Tecnologia di Milano.

È stato commissario tecnico nazionale Aci-Csai nel settore delle autostoriche, delegato italiano all'International Historical Commission (CHI) della Fia, steward Fiva e, in tale ruolo, ha fatto parte per molti anni dell'equipe tecnica delle rievocazioni storiche della Mille Miglia.

È stato consigliere del Club Mille Miglia Franco Mazzotti, della Fondazione Mille Miglia e segretario di Area, cooperativa di restauro aeronautico a Venegono Inferiore (Varese), della quale era membro fondatore dal 1995.

È mancato a Milano il 24 giugno 2010. •

SCHEDA DI AMMISSIONE N. _____

Esponente CURAMI ANDREA
nato 23/6/1947 a MILANO

ha studiato L'UREA in INGEGNERIA MECCANICA

Curriculum professionale

colore del 1971 di un triennio di addebiamento storico e scientifico del Museo della Mille Miglia insieme con l'ingegner Dario Duina e l'ingegner Sandro Colombo di Milano; coordinatore del 1972 presso l'Istituto di Meccanica e Costruzione Macchine, Istituto di Meccanica del Politecnico di Milano; assistente militare di Meccanica Applicata alla Macchine del 1978 presso il Politecnico di Milano; professore assistente di Meccanica Applicata alla Macchine e Macchine del 1979 presso il Politecnico di Milano; professore associato di Meccanica Applicata alla Macchine e Macchine del 1984 presso il Politecnico di Milano.

appartenente ad altre Associazioni scientifiche culturali

esponente del comitato direttivo del Centro internazionale di studi autostorici; membro della Società di storia militare

chiede di essere ammesso come socio ESCLUSIVO alla Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile.

Dichiaro di aver preso conoscenza della Statuta e del Codice Etico e di aderirvi agli stessi. Chiedo di ricevere le pubblicazioni, le riviste, ed ogni altra comunicazione dell'Associazione.

indirizzo VIA MEGACAVONI-FERR. L. BRUNO, 10 20134 MILANO
t. 2 - 24133 44137

Data 2/5/1990 Firma dell'Esponente Andrea Curami

Nato (in stampatello) e firma nel box precedente

Sede Sociale: viale dell'Industria, Torre Elettro di Sesto San Giovanni (MI) - Tel. 48333
Segreteria: viale dell'Industria, Torre Elettro di Sesto San Giovanni (MI) - Tel. 48333
Sezione: viale dell'Industria, Torre Elettro di Sesto San Giovanni (MI) - Tel. 48333

La Scheda di Ammissione all'Aisa compilata da Andrea Curami il 2 maggio 1990.

Parla Andrea Curami

Sette domande a chi (non è il solo) seleziona le vetture per la Mille Miglia

di Maurizio Tabacchi

Definito ingiustamente «*talibano*», sia per il rigore con il quale seleziona le vetture ammesse alla Mille Miglia storica, sia per l'assegnazione dei «*bonus*», il prof. Andrea Curami, che nella vita di tutti i giorni è docente al Politecnico di Milano, possiede una profonda conoscenza delle auto storiche da competizione, tanto da essere considerato a livello internazionale uno dei più apprezzati esperti. Ecco le sue risposte:

1 - epocAuto ha apprezzato la «*pulizia*» attraverso la selezione che ha eliminato molte delle cosiddette «*belle macchine*», talmente belle che di vero possedevano ben poca,

ma da anni partecipavano alla Mille Miglia storica. Siamo invece un po' meno d'accordo sull'esclusione di magnifiche auto per la sola ragione che il modello all'epoca non ha partecipato alla gara.

La risposta alla domanda è contenuta nell'articolo 3 del bando per la concessione che recita, tra l'altro: «*L'organizzatore dovrà ammettere al via non meno di 300 e non più di 375 vetture che abbiano i seguenti requisiti tecnici-sportivi: in particolare, si tratti di vetture il cui modello abbia partecipato alla competizione Mille Miglia storica tra il 1927 e il 1957, abbiano caratteristiche prevalentemente sportive e da cam-*

petizione, siano in possesso di regolare omologazione FIA o FIVA, e siano di elevato livello storico e collezionistico.»

2 - Per molti appassionati, la nuova normativa è stata la fine di un sogno e anche qualcosa di più: essersi comprata una vettura ante 1957, di sicura teorica accettazione, e oggi la beffa di vedere sfumare questa possibilità. Cosa può rispondere a queste persone?

Spiace che le vigenti disposizioni del bando escludano modelli di vetture che hanno connotato la storia dell'automobilismo sportivo come le Bentley, vincitrici a Le

Mans nel 1924 e dal 1927 al 1930 ma vi sono a calendario sportive molti altri importanti eventi, non solo italiani, ai quali iscriversi.

Quanto alla «*teorica*» accettazione la sempre maggiore diffusione dell'automobilismo storico ha portato alla nascita di un comparto di servizi molto prospero. Alludo a quello dei commercianti di vetture che, anagraficamente, soddisfano al requisito della costruzione «*ante 1957*» solo per quanto riguarda il numero di telaio. Intendo dire che non solo, molti di questi autotela sono stati modificati e ricarrozati non in periodo d'uso, per diventare altre vetture, ma anche che al trentanti sono stati snaturati cor cambi, frizioni, impianti frenanti e organi di sterzo molto più moderni, solo per citare i casi più comuni. Ogni vettura esistente, di almeno trent'anni di età, può ottenere l'omologazione FIVA. La classificazione FIVA prevede, infatti, anche il Tipo C (*Reproductions and Replicas* secondo la definizione del Technical Code della FIVA), quanto il Tipo X (*Exception*), così come il gruppo 2 (*Rebuilt or reconstructed*) per identificare lo stato di conservazione di un veicolo appartenente a un certa categoria. Non interessa avere deviazioni alla Rievocazione.

3 - Oggi in Italia prospera un'attività che coinvolge numerosi addetti ai lavori, i quali commercializzano, importano dall'estero, restaurano e tengono in ordine le vetture storiche dei clienti, e molte di esse non potranno più essere ammesse alla corsa. Non pensa che la rigorosa selezione posta in atto abbia sferrato un duro colpo a questa fiorente attività?

Visto il successo della manifestazione, penso che tanto l'Automobile Club di Brescia, quanto i Comitati organizzatori, che si sono succeduti alla guida della rievocazione, debbano andare fieri del gioiello che hanno contribuito a creare. Il successo è stato ottenuto, a mio avviso, abbinando un nome prestigioso nella storia dell'automobilismo sportivo mondiale a una formula di gara inedita. Ogni tanto, tuttavia, è necessario riconsigliare se i regolamenti particolari sono ancora attuali e validi, proprio per i profondi mutamenti che il mondo delle auto storiche ha subito. Così come sono stati introdotti i coefficienti per incentivare la partecipazione delle vetture più anziane, oggi è stato necessario un richiamo a una più rigida applicazione della definizione di auto storica, secondo le normative FIVA, e del concetto di rievocazione, che è differente da quello di raduno, parata o esibizione. Non credo, tuttavia, che la parti-

Il collegio degli Eligibility Delegates alla MM del 2009: da sinistra, John Hopwood (GB, FIA Heritage Certificate inspector), Dominik Fischlin (CH, FIVA steward), Domenico Cifaldi (I, CSAI e FIA Heritage Certificate inspector), Pierre Abeillon (F, FIVA steward), Andrea Curami (I, CSAI e FIA International Historical Commission member), Derek Drummond-Barzom (F, FIVA e FIA Heritage Certificate Review Panel member), Hans Brüning (S, FIVA president), la segretario del Collegio, Mark Ruter (CH, FIVA steward), Jean Pierre Souchaud (F, FIVA steward), Guillem Salvadó (AD, FIVA steward), Rainer Hindrichs (D, FIVA Technical Committee chairman), Tilman Kleber (D, ADAC Oldtimer e FIVA steward).



seria e preparata degli addetti ai lavori ne abbia risentito. Può darsi, comunque, che anche in questo settore, così tumultuosamente sviluppatosi in pochi anni, sia necessaria oggi una selezione naturale.

4 - *In altre parole, questa norma (una volta l'abbiamo definita più realistica del re) ha stravolto il mercato delle vetture storiche da competizione: un esemplare, per il quale la partecipazione alla Mille Miglia dell'epoca viene dimostrata, oggi va a ruba, mentre tutti gli altri dello stesso modello interessano assai meno.*

Penso sia un fenomeno collezionistico comune e sicuramente più antico della recente introduzione, un anno fa, del "bonus": una vettura con una storia, anche sportiva, documentata è più appetibile di una senza storia o con un passato inattendibile.

5 - *Gli appassionati osservano che assistere al passaggio di Jaguar XK 120, strettamente di serie, come pure veder sfilare i «maggiorini» Volkswagen, o le Lancia Aprilia, è una noia mortale e al loro posto preferirebbero qualche bella vettura Sport anche se alla Mille Miglia non ha mai partecipato. Cosa risponde?*

Il Comitato di selezione internazionale, sono di fatto gli *Eligibility delegates* ripresi nella fotografia alle verifiche ante-gara, esamina le vetture candidate e propone al Comitato organizzatore una lista di vetture che soddisfano i requisiti di ammissione. Quest'ultimo, poi, invita a partecipare 375 equipaggi tra quelli delle vetture che sono state selezionate. Il problema, in parte, nasce dalla scarsa varietà delle vetture candidate, che appartengono a una piccola percentuale dei tipi di autotelaio iscrivibili alla manifestazione. Gli eventi

dell'11 settembre hanno notevolmente ridotto le iscrizioni da fuori Europa, ma la maggior parte delle Alfa Romeo e Ferrari, vincitrici sul traguardo del Rebuffone si trovano ora nelle Americhe. Sensibili sono, poi, gli effetti delle crisi che si sono susseguite. Non da ultimo, vi è, anche, un problema anagrafico: chi ha partecipato, intendo equipaggi e vetture, con splendide barchette o torpedo alle prime edizioni, oggi ha sei lustri in più, ma i chilometri da percorrere e le probabilità di maltempo sono rimasti eguali a trent'anni fa. Si può dire che è, forse, cambiato anche il tipo di concorrente. Oggi vi sono sempre meno collezionisti che partecipano con le proprie vetture e sempre più neofiti con automobili a noleggio. Solo chi ha ambizioni di classifica partecipa con vetture anteguerra, tutti gli altri con macchine più facili da guidare e non in balia delle condizioni atmosferiche. Gli aspiranti, tuttavia, dimenticano che nella situazione attuale è molto più probabile che sia accolta la domanda di una vettura candidabile degli anni Trenta o Quaranta, anche se appartenente alla categoria delle *Vetture utilitarie* o alla *Turismo*, rispetto a quella di una più diffusa automobile *Gran Turismo* degli anni Cinquanta. Storicamente parlando, confrontando la lista dei partenti alla Rievocazione con quelle della Mille Miglia, a queste ultime hanno partecipato una sola Porsche 356 Speedster nel 1957, così come una sola Lancia Aurelia B24 nel 1955 e nel 1957, sempre la stessa e ancor oggi esistente, mentre attualmente, per citare degli esempi, non abbiamo candidati con le Fiat 500, le Fiat 508 e 1100, le Fiat 1500 o le Lancia Augusta, modelli tutti che hanno partecipato in numerosi esemplari alle edizioni di velocità.

Quanto al fatto che molte vetture siano strettamente di serie, con paraurti, filtro dell'aria, scarico silenziato e tutti gli altri ammenni-

coli presenti su una vettura comprata in concessionaria, vorrei solo ricordare che alla Mille Miglia possono partecipare, secondo la normativa FIVA vigente, solo vetture del Tipo A (STANDARD. Veicolo con le caratteristiche di serie tale a come è stato fornito dal costruttore) e Tipo B (MODIFICHE D'EPOCA. Veicolo di fabbricazione speciale o modificato all'epoca per uno scopo specifico). Nel caso che l'automobile candidata sia una *Turismo* o *Gran Turismo*, il proprietario deve documentare esaurientemente al Comitato di selezione che le modifiche alla sua vettura siano state apportate in periodo d'uso e fossero presenti sulla sua vettura quando ha partecipato alla Mille Miglia di velocità. Essendo una manifestazione di regolarità e non di velocità, non si vogliono, in una parola, vetture *coursifé*, come le chiama l'amico Jean Sage, altro membro del Comitato, o da esaltati da bar di paese, come le chiamo io. In altre parole, se una *Turismo* o *Gran Turismo* non ha il "bonus", deve avere "le caratteristiche di serie tale a come è stato fornito dal costruttore", ricordando il codice tecnico. La rievocazione della Mille Miglia ha un regolamento particolare di gara diverso da quello di altre manifestazioni e vuole, in primo luogo, rispettare tanto la storia, quanto la conservazione delle automobili. Ricordando nostre consuetudini passate, penso che anche Lei, Direttore, condivida questo obiettivo.

6 - *epocAuto fa una proposta: perché non attenuare il diffuso malcontento attribuendo un coefficiente negativo a quelle vetture, che non hanno mai corso alla gara bresciana, ma ammetterle? Un po' come avviene - mutatis mutandis - con quelle che vantano invece la partecipazione alla corsa: il famoso «bonus» tanto ambito da coloro che mirano alla vittoria.*

È una proposta, come tante altre che il Comitato ha avanzato, ma che deve essere accettata in primo luogo dal detentore del marchio Mille Miglia che, a sua volta, deve modificare il bando di assegnazione dell'organizzazione dell'evento. Non mastico di diritto e non sono a conoscenza, in tutte le sue parti, del testo del bando dell'aprile 2006, ma non credo ciò sia possibile. Il non rispetto del suo contenuto originale è motivo di soluzione del contratto.

7 - *Ed infine, ci può spiegare come avviene l'attribuzione del «bonus»?*

Il concorrente deve dimostrare oggettivamente che l'autotelaio della sua vettura ha partecipato a una delle 24 edizioni della Mille Miglia di velocità.

Poiché un autotelaio è identificato univocamente da un numero apposto dal costruttore, le possibilità più immediate sono tre:

presentare copia della scheda di iscrizione d'epoca nella quale compaia il numero di telaio. Il caso è, oggettivamente, raro in quanto le schede d'iscrizione o gli incartamenti, conservati al Museo delle Mille Miglia, sono, nella maggior parte dei casi, mancanti di questa informazione;

inviare copia della scheda d'iscrizione o dell'incartamento, dal quale si possa conoscere il numero di targa della vettura, e la relativa visura del PRA o equivalente, per poter risalire al numero di telaio; presentare foto della vettura in gara alla Mille Miglia dalle quali si possa chiaramente leggere il numero di targa e, con la necessaria acclusa visura del PRA o equivalente, risalire al numero di telaio.

Grazie professor Curami e buon lavoro! ▶

La figura e i lavori di Angelo Tito Anselmi

Eric Maggiar

Il mio rapporto con Angelo Tito Anselmi è stato abbastanza intenso, e molto lungo. La conoscenza fu del tutto casuale: tutto cominciò una mattina del 1957, quando, osservando la sua Balilla Coppa d'Oro parcheggiata in una strada del centro di Milano, mi accorsi che la vettura mancava dello strumento indicatore del livello della benzina. Non conoscendo il proprietario, lasciai sulla vettura un biglietto per comunicargli che, se lo avesse voluto, avrei potuto donargli lo strumento mancante, di cui io invece disponevo. Così iniziò un lungo sodalizio, caratterizzato, come era inevitabile date le peculiarità del personaggio, da alti e bassi.

Devo sottolineare che il mio ingresso nel mondo delle auto storiche lo devo sicuramente a Tito Anselmi. Nel senso che rimasi subito affascinato dalla ostinazione di questo giovane nella ricerca storica e nell'analisi dei particolari degli autoveicoli.

Una volta, quando abitava in via Leopardi a Milano, mi invitò a casa sua per mostrarmi l'impostazione iniziale del suo archivio: rimasi stupito per il fatto che, seppur giovane, fosse riuscito a mettere ordine in un materiale estremamente eterogeneo, costituito da ritagli di giornali, resoconti di conferenze, libri, documenti, pubblicazioni e quant'altro.

Da questa prima frequentazione prese inizio la successiva attività di Tito, che fu quella di regolamentare e dare una forma plausibile al movimento dei collezionisti e degli appassionati di motorismo d'epoca, che allora cominciava a raccogliere diverse adesioni in tutte le Regioni d'Italia.

Con Tito avevano corrispondenza molti appassionati, come i romani Fulvio Carosi e Vincenzo Santovetti e altri, che avevano iniziato a sviluppare ricerche relative ai veicoli storici, che venivano ritrovati sparsi qua e là per il Paese.

Alcuni avevano già dato alla loro attività una veste formale, e da qui l'idea di Tito di costituire il primo nucleo di un Club, per il quale mi chiese di stendere un atto costitutivo e uno statuto, di cui ancora conservo il manoscritto.

Non posso omettere di ricordare che in questo primo gruppetto di appassionati che ruotava intorno a Tito

c'erano anche personaggi importanti come Giovanni Caproni e Gigi Lazzaroni.

L'attività di questo straordinario personaggio che è stato Tito Anselmi si è dispiegata in moltissime direzioni, ma la più importante senza dubbio è stata la costante ricerca di dar corpo ad organismi che soccorressero allo sviluppo di questo movimento.

Non va dimenticato che su sua iniziativa, poi risoltasi in maniera tumultuosa, sono nati il Registro Fiat ed il Registro Alfa Romeo.

Definisco la sua attività "tumultuosa" perché una delle caratteristiche di questo cospicuo personaggio era indubbiamente la perenne tensione verso una spasmodica ricerca della perfezione: quella lessicale, quella grafica, quella iconografica. Ciò lo portava molto spesso a posizioni di contrasto con il prossimo, anche perché i margini della sua capacità di tollerare opinioni diverse dalla sua erano relativamente modesti.

Posso dire di non ricordare occasioni in cui le sue opinioni e le sue proposte, pur contrastate per ragioni di opportunità o di convenienza da altri, non avessero un ampio fondamento; ma erano spesso di difficile realizzazione pratica, e di qui nascevano grandi contrasti che si risolvevano con epiche baruffe.

Valerio Moretti mi diceva: "Mi mancano cinquanta anni di baruffe con Tito!". Eppure tra i due c'era grande considerazione, tuttavia una sorta di identità caratteriale li portava spesso ad essere in contrasto fra di loro.

Tito ha svolto una grandissima attività nell'ambito della razionalizzazione formale del movimento del motorismo storico, prendendo tutta una serie di iniziative pregevoli, quasi tutte sopravvissute.

Ma la sua caratteristica peculiare era quella di creare e poi di abbandonare – non si sa se per disamore o per contrasti – per cui, alla fine, non sedeva in alcuno dei consessi operativi che aveva promosso; ciò con dispiacere di tutti noi, e anche di moltissimi altri.

Per altro verso, anche la sua attività poliedrica e composita di grafico, di autore e di scrittore si è svolta sempre in un clima di una certa tensione.

Ricordo con gioia il piacere che ci fece poter consultare il volume "Cento Italiane Vive", perché da quel libro abbiamo cominciato a sapere "chi aveva cosa", e quali interessanti veicoli si potevano andare a visitare, o se ne poteva attendere la comparsa in qualche raduno.

Quel magnifico lavoro poi, oserei dire antesignano, di Anselmi sulla famosa Alfa Romeo 1750 compressore del povero Pozzoni. Quel libro è una sorta di piccola bibbia sui principi che dovrebbero presiedere al restauro fatto con una certa cura.

Io ho collaborato con lui in quella opera monumentale che è stata il “Catalogo Bolaffi delle Fiat”, un catalogue raisonnè che ancora oggi è oggetto di consultazione per i dati che contiene; anche se il testo storico è relativamente contenuto, dal punto di vista dei dati sulle caratteristiche dei veicoli è stato un lavoro importante e straordinario.

Tutti abbiamo letto, inoltre, con interesse le splendide monografie che sono state rispettivamente “Isotta Fraschini” e “Carrozzeria Touring”. Nella prima, il mio apprezzamento va soprattutto agli sforzi fatti da Tito per raccogliere elementi e dati inerenti gli ultimi anni della storia della Marca; nella seconda, all’abilità di Tito nel riuscire a penetrare la complicata vicenda della procedura giudiziaria con i suoi complicati risvolti.

Opere, queste, elaborate da conoscitore, da esperto, e con grande maestria. Direi che, sotto il profilo della produzione di testi, Tito ha lasciato una traccia veramente cospicua.

Mi dispiace dover ricordare che gli ultimi anni della sua vita sono stati difficili, un po’ per il retaggio delle inimicizie che si era creato, e un po’ per la stanchezza dovuta all’età e agli acciacchi fisici, che forse avevano accentuato l’acutezza di taluni spigoli del suo carattere. Fa anche dispiacere ricordare quanto fosse difficile aiutarlo, un po’ perché non voleva essere aiutato, e un po’ per certe posizioni di intransigenza che aveva assunto. La nota positiva può consistere nel fatto che questo periodo difficile della sua vita ha visto un grande riavvicinamento con suo figlio Carlo.

Per concludere, non posso che inneggiare al grandissimo valore complessivo e alla grande influenza che Tito Anselmi avuto in questa nostra passione. Nonostante le alterne vicende ed i contrasti, io vorrei conservare questo ricordo di lui e della sua opera.

“Carrozzeria Touring” più che un libro un legame con Tito Anselmi

Aldo Rizzi

Negli anni Sessanta, ho lavorato alla Carrozzeria Touring, prima come dirigente e poi come gerente nel periodo della procedura concorsuale. Tito Anselmi lo conobbi in quegli anni, e con lui ho sempre mantenuto un rapporto di amicizia umana, dato che non sono né uno storico e neppure un tecnico, e quindi non ho mai avuto motivo di discutere con Lui di problemi riguardanti tali ambiti.

Nel rapporto umano, bellissimo, che abbiamo avuto in tutti questi anni era coinvolto anche un gruppo di amici, e cioè Carlo Felice Bianchi Anderloni con la signora Anna, e Vittorio Fano con sua moglie. Ci trovavamo frequentemente in occasione di cene organizzate dalle nostre mogli.

Anche in questi ultimi anni avevo mantenuto questo rapporto con lui, e andavo a trovarlo a Cernobbio ogni due mesi.

Nel gennaio del 2009, Tito Anselmi aveva stabilito con Giovanni Bianchi Anderloni, il figlio di Carlo, che era ingegnere nei cantieri navali di Viareggio, di riscrivere la monografia della carrozzeria Touring, con l'intenzione di aggiungervi anche qualche verità che negli anni Sessanta non era stata divulgata per ragioni di opportunità.

La storia, come diceva Tolstoj, può anche diventare vera. Avevano pensato di rifare questa monografia arricchendola di verità e di fatti nuovi.

In quel mese di gennaio 2010, lo chiamai e gli dissi che ci saremmo visti nel corso del mese successivo. Quando lo richiamai per combinare, ma non mi rispose. Tenuto conto della particolarità del suo carattere, lasciai passare un po' di tempo.

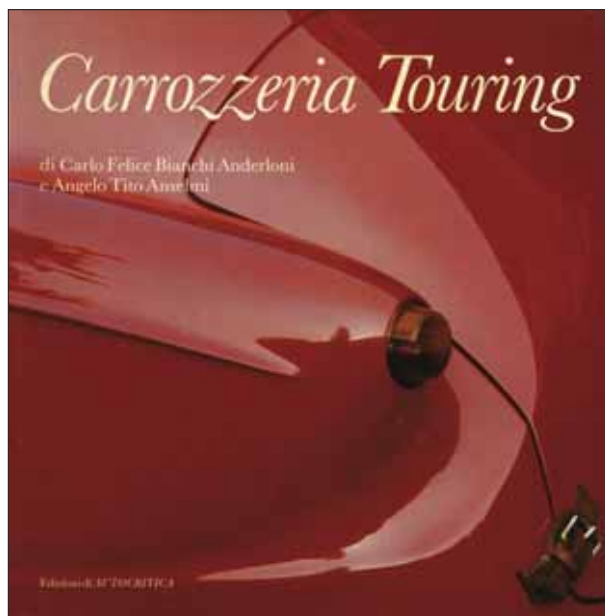
A fine marzo, lo richiamai nuovamente, ma non mi rispose ancora. Il 17 di aprile mi recai a Cernobbio. Trovai la porta della sua casa chiusa, la cassetta della posta piena di corrispondenza, e quindi mi preoccupai. Andai a Villa d'Este per chiedere sue notizie, e venni a sapere che aveva avuto problemi di salute, ma

nessuno sapeva dove fosse finito.

Allora iniziai delle ricerche, scoprendo che era stato ricoverato a Binasco in un residence per la rieducazione dopo una caduta che gli aveva procurato la frattura del bacino e della spalla sinistra.

Partii per Binasco, dove arrivai alle 11; Tito mi ricevette alle 13, ma io non mi mossi perché volevo constatare in che condizioni fosse. Mi accolse con fraternità, ma trovai un uomo triste e solo. Mi disse che si sentiva solo e stanco, e che la spalla gli faceva male; che la rieducazione era difficile, ma che ce la poteva fare. Forse sono stato l'ultimo degli amici ad incontrarlo.

Di Andrea Curami ho un ottimo ricordo, perché abbiamo trascorso insieme una settimana in Sicilia nell'ottobre del 2002, dove abbiamo scarrozzato le nostre automobili lungo le strade delle Madonie e a Pergusa. Lui guidava una Fiat 1100 Cabriolet bellissima. Era un vero compagno. Ricordo tutti e due i personaggi con deferente amicizia e affetto. •



Aldo Rizzi, socio Aisa, è stato per molti anni dirigente della Carrozzeria Touring fino alla chiusura.

Carrozzeria Touring fine dell'amicizia con Tito Anselmi

Gippo Salvetti

Ho conosciuto Tito Anselmi a cavallo degli anni Settanta-Ottanta e, per un certo periodo, sono stato uno dei suoi numerosi discepoli. Nel 1985, ho collaborato con lui per i 75 anni dell'Alfa Romeo, e poi ancora nel 1990 per i 40 anni della Alfa Romeo 1900. Nel 1998, mi ha accompagnato nella preparazione del mio primo libro, *Alfazioso*, che senza di lui non avrei potuto scrivere. È stata un'amicizia intensa e di grandissimo spessore e qualità.

Poi, come qualcuno ha già ricordato, sono emerse le spigolosità. Una sera di otto o nove anni fa Carlo Felice "Cici" Bianchi Anderloni voleva organizzare un incontro Touring in Alfa Blue Team.

Quando si è trattato di stilare l'elenco degli invitati, si è pensato al nome di Tito. Cici, che era una persona squisita, eccepì che quella sera avrebbe preferito non invitarlo, perché fra gli ospiti vi erano almeno quattro o cinque persone che, alla presenza di Tito Anselmi, si sarebbero alzate e sarebbero uscite.

Durante la manifestazione accadde che Adolfo Orsi telefonò a Tito perché si dovevano scambiare delle fotografie, e gli disse che si trovava in Alfa Blue Team.

Allora Tito gli disse: "Vengo subito".

Arrivò e trovò quaranta persone che parlavano della Carrozzeria Touring, della quale lui è sempre stato un grande esperto, e perciò si sentì escluso. Di fronte al suo malumore, molto francamente gli dissi di non averlo invitato perché avevamo dovuto fare delle scelte. Lui tacque. Scambiò le foto con Adolfo e se ne è andò.

Da quel momento, mi sono cominciati ad arrivare suoi fax pieni di acrimonia e di veleno, come solo Lui sapeva tirar fuori. Perché quando scriveva era capace di andare giù pesante, di ascia e di macete. Così, con mio grande dispiacere, i nostri rapporti si sono interrotti. Sei o sette anni fa, a Villa d'Este, mi capitò di incontrarlo. Lo avevo visto da lontano, e siccome non è mio costume nascondermi, e inoltre considerando che la miglior difesa è l'attacco, gli andai incontro con aria gioviale e sorridente. Prendendola "alla lontana" gli dissi: "Lo sa che Lei mi ricorda tanto un mio carissimo amico che è morto qualche anno fa?". La risposta di Tito Anselmi, fredda e puntuale, fu: "Si vede che lo hanno seppellito male!".

Angelo Tito Anselmi, storico dell'auto

Un maestro e un amico

Sergio Puttini

La notizia della scomparsa di “Tito”, come amava essere chiamato, mi è giunta ai primi di agosto diversi giorni dopo la sua morte avvenuta il 22 luglio 2010 e mi ha profondamente colpito in quanto avevo parlato con lui al telefono non molto tempo prima.

Il tempo però passa troppo velocemente e i mesi non si contano.

Ricordare Tito è per me ricordare un maestro e un amico con il quale ho condiviso numerosi interessanti momenti di approfondimento e di scambio di idee in merito alla storia e alle ricerche riguardanti le automobili d'epoca.

Quando ci siamo conosciuti e abbiamo per la prima volta parlato insieme non me lo ricordo con precisione, ma mi ricordo benissimo due momenti che sono stati alla base della nostra amicizia.

Il primo riguarda il libro “Cento italiane vive” che avevo esposto in una bacheca sulle scale di Via Monte di Pietà dove aveva sede Quattroruote e mi recavo sovente, in quanto socio del “Club delle Quattroruote”, ma anche per essere ricevuto dal dottor Gianni Mazzocchi che mi ha dato importanti consigli di come intraprendere la mia attività e poi dall'altro volume “Il restauro delle automobili d'epoca” edito dalla Lea e quindi presso la Libreria dell'Automobile in via Hoepli durante uno dei numerosi e famosi cocktails di presentazione di libri, dove tra l'altro ho avuto l'occasione di conoscere importanti personaggi del mondo dell'automobilismo storico tra i quali Giovanni Canestrini e Luigi Fusi.

Una volta scambiate le prime parole, certamente in una di queste due sedi, le occasioni non sono più mancate e la nostra amicizia è diventata concreta.

Di Tito come maestro mi piace ricordare la sua meticolosa ricerca e la cura nella scelta delle immagini. Nel suo studio in via Matteo Bandello abbiamo non solo parlato delle ricerche storiche effettuate o da effettuare ma anche sui metodi di scelta delle fotografie e della loro qualità, venivo in molti casi anche a trovarmi in contrasto con lui, in particolare su fotografie recenti in quando le nostre selezioni non combaciavano perché Tito, quale studioso di storia della carrozzeria e la sua formazione dovuta ai corsi

di architettura, lo portavano a preferire le foto in studio per meglio evidenziare le forme della carrozzeria, mentre io, interessandomi anche di storia del costume preferivo quelle ambientate dove l'automobile partecipa alla vita quotidiana, a parte queste diversità di punti di vista sul resto eravamo in perfetta sintonia e in particolare sull'evidenziare i dettagli anche minimi che differenziano una serie dall'altra.

A tale proposito, voglio ricordare come le ricerche relative al modello Alfa Romeo 6 C 2500 nelle diverse versioni di serie e fuoriserie hanno portato alla realizzazione di un grande libro.

Angelo Tito Anselmi è per la storia dell'automobile un pilastro fondamentale, nei suoi lavori ha sempre cercato di raggiungere scrupolosamente la perfezione e la verità; ha conseguito diversi riconoscimenti, ha collaborato con le più importanti riviste del settore, è stato un protagonista tra gli appassionati dei veicoli d'epoca. Ha portato avanti significative iniziative riguardanti la fondazione di club e associazioni come il Cmae (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca), l'Aisa (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile), ha curato mostre e concorsi di eleganza.

Mi ritornano alla mente i vari momenti trascorsi con lui fino al suo trasferimento a Cernobbio da dove eravamo in contatto tramite e-mail e mi rimproverava la mia non tempestiva risposta, nonostante gli ripeteva che alla posta elettronica io preferisco il telefono.

Tito è stato per me, ma come credo anche per tanti altri, nonostante il suo carattere, un grande maestro; veramente stimolanti e di grande piacere sono stati poi i suoi complimenti relativi alle mie ricerche e pubblicazioni riguardanti la “Carrozzeria Sport”, la “Carrozzeria Monterosa”, il libro “Carrozzeria Boneschi”, le mostre dedicate ai camion d'epoca e la fondazione del “Circolo Italiano Camion Storici”.

Tra le varie collaborazioni alla sue iniziative desidero ricordarne alcune quali: la partecipazione al progetto di “Ruoteclassiche”, la mostra “Forma Alfa dalla 1900 alla 155 GTA” svoltasi dal 14 aprile al 10 maggio 1992 al Palazzo della Permanente in via Turati 34 a Milano, un luogo dove normalmente si tengono mostre d'arte, e il suo ultimo progetto relativo al libro su Mario Revelli di Beaumont, al quale stava lavorando, per i suoi sentiti ringraziamenti per aver

Sergio Puttini, socio Aisa, storico dell'automobile.

riconosciuto alcuni modelli di camion, ma in particolare per aver rintracciato la fotografia originale di una quasi sconosciuta Isotta Fraschini pubblicitaria. Ciao Tito: il tuo rigore, la tua ricerca e i tuoi insegnamenti siano uno stimolo per quanti si dedicano con serietà alla complessa storia dell'automobile nelle sue diverse sfaccettature di prodotto industriale e di opera d'arte come hai e insieme abbiamo cercato di portare avanti.

Voglio qui aggiungere altre notizie riguardanti la sua attività di storico dell'auto quali il convegno "Auto come arte" e il recupero delle fotografie della Carrozzeria Borsani, oltre all'interesse dimostrato per come io procedo alla lettura e alla datazione, il più corretta possibile, delle fotografie analizzandone i vari elementi presenti nell'immagine ma anche di come, con Vittorio Fano, si intendeva formulare una terminologia più chiara per la definizione e la classificazione delle diverse categorie di auto d'epoca in base all'età e alle condizioni di conservazione e restauro.

Angelo Tito Anselmi

Bibliografia

Ordinamento di mostre nel settore automobilistico

Isotta Fraschini, Museo dell'Automobile, Torino, 1977

Carrozzeria Italiana – cultura e progetto, Palazzina delle Belle Arti, Torino, 1978;
Palazzo della Quadriennale, Roma, 1978;
Art Center College of Design, Pasadena, Cal., 1981.



Le Alfa Romeo di Vittorio Jano, Museo dell'Automobile, Torino, 1981; Parcheggio di Villa Borghese, Roma, 1982.

Carrozzeria Touring Superleggera, Galleria Marconi, Milano, 1982.

Prototipi e Forme della Velocità, Fortezza da Basso, Firenze, 1983.

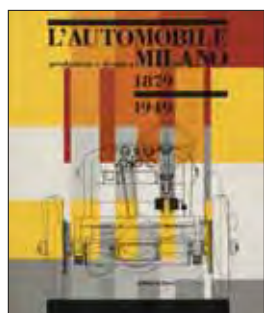


Alfa: immagini e percorsi, Palazzo dell'Arte, Milano, 1985.

Las Formas de la Industria (storia del design Fiat), Museo d'Arte Contemporanea, Madrid, 1987.

Giovanni Michelotti – trent'anni di progetti, Palazzo Comunale, Modena, 1989.

L'Automobile a Milano 1879-1949, Spazio Ansaldo, Milano, 1990.



Grafie Pininfarina a Spoleto, Antico Oratorio della Passione, Spoleto, 1990.

Pininfarina – progetto e prodotto, Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, 1991.

Forma Alfa, Palazzo della Permanente, Milano, 1992.

Pininfarina: progetto Ethos, Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, 1994.

Alfa Romeo 6C 2500, La Foresta di Bard, Berceto, 1994; Alfa Blue Team, Premenugo di Settala (Milano), 1994.

Il Designer Segreto – Mario Revelli di Beaumont, Parco Culturale Le Serre, Grugliasco, 2008.

Volumi pubblicati come autore

Cento Italiane vive, Editoriale Domus, Milano, 1962.



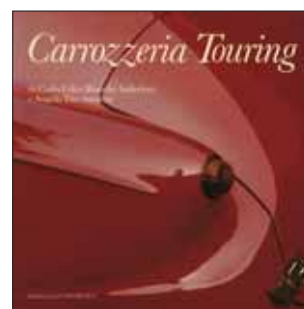
Il Restauro delle Automobili d'Epoca, L'Editrice dell'Automobile, Roma, 1966.

Le Grandi Fiat, L'Editrice dell'Automobile, Roma, 1967.

Catalogo Bolaffi delle Fiat 1899-1970, Giulio Bolaffi Editore, Torino, 1970.

Isotta Fraschini, Milani Editrice, Segrate, 1977.

Carrozzeria Touring, con la collaborazione di Carlo Felice Bianchi Anderloni, Edizioni di Autocritica, Roma, 1982.



Ferrari Tipo 166, con la collaborazione di Gianni Rogliatti e Lorenzo Boscarelli, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Milano, 1984.

Alfa Romeo Giulietta, con la collaborazione di Lorenzo Boscarelli, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Milano, 1985, (ristampato 2001 e 2004).

Automobili Fiat, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Milano, 1986.



Le Ferrari di Pininfarina, prefazione di Sergio Pininfarina, Edizioni Grafiche Mazzucchelli, Milano, 1988.



Alfa Romeo 6C 2500, Editoriale Domus, Milano, 1993.

Mille Miglia Identikit, Le Edizioni dell'Opificio, Milano, 2003.



Making a Difference (le Ferrari dei carrozzieri non-Pinin Farina), co-autore Marcel Massini, Le Edizioni dell'Opificio, Cernobbio, 2006.

Coedizioni e traduzioni in lingua straniera

Isotta Fraschini (in lingua inglese), Milani Editrice, Segrate, 1977.

Touring Superleggera (in lingua inglese), Edizioni di Autocritica, Roma, 1983.

La Carrosserie Touring (in lingua francese), Edizioni di Autocritica, Roma, per E.P.A., Parigi, 1983.

Tipo 166: the original sports Ferrari, Foulis-Haynes Publishing Group, Sparkford GB, 1986.

Ferrari Tipo 166 (in lingua tedesca), Motorbuch Verlag, Stoccarda, 1987.

Alfa Romeo Giulietta (in lingua inglese), Giorgio Nada Editore, Vimodrone, 2004.

Volumi curati o prodotti come responsabile di edizione

La trazione anteriore, di Mario Bencini, L'Editrice dell'Automobile, Roma, 1966.

Il motore a due tempi di alte prestazioni, di Cesare Bossaglia, L'Editrice dell'Automobile, Roma, 1967.

Sessanta vetture ai raggi X, di Giovanni Cavara, L'Editrice dell'Automobile, Roma, 1967.

Auto degli anni Venti, traduzione di A.T. Anselmi da Tim Nicholson, L'Editrice dell'Automobile, Roma, 1968.

Enciclopedia Milleruote, capo redattore per la storia delle marche e dei carrozzieri, Editoriale Domus, Milano / DeAgostini, Novara, 1973.

Moto Guzzi, di Mario Colombo, Milani Editrice, Segrate, 1977.

Sistema, (autori vari), Edizione Carlo Eisner, Milano, 1977.

Carrozzeria Italiana - cultura e progetto, autori vari, Alfieri Edizioni d'Arte, Milano, 1978 (pubblicato parallelamente anche in inglese).

I miei 40 anni di progettazione alla Fiat, di Dante Giacosa, Edizioni Automobilia, Milano, 1979 (pubblicato parallelamente anche in inglese, francese e tedesco).

Ferrovie dello Stato 1900-1940, Rassegna n. 2, autori vari, Edizioni CIPIA, Bologna, 1980.

Apparato critico e didascalie per Pininfarina 1930-1980, di Ami Guichard e J.R. Piccard, Edita S.A., Losanna, 1980.

Atti del Convegno Carrozzeria Italiana - cultura e progetto, (autori vari), Edizioni di Autocritica, Roma, 1981.

Le Auto dei Papi, di Valerio Moretti, Edizioni di Autocritica, Roma, 1982.

Le Alfa Romeo di Vittorio Jano, autori vari, Edizioni di Autocritica, Roma, 1982.

Alfa Romeo 1900 Sprint, autori vari, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Milano, 1983.

Lancia Aurelia GT, autori vari, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Milano, 1983 (ristampato 1991).

Moto Gilera, di Brizio Pignacca, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Milano, 1983.

Veicoli, 1909-1947, Rassegna n. 18, autori vari, Edizioni CIPIA, Bologna, 1984.

Alfa: immagini e percorsi, autori vari, Electa Editrice, Milano, 1985.

Las Formas de la Industria, autori vari, coordinamento redazionale della parte automobilistica e relativa ricerca iconografica, saggio firmato, Fabbri Editori, Milano, 1987.

Catalogo Finarte n. 651, Edizioni Finarte Casa d'Aste, Milano, 1988.

Catalogo Finarte n. 664, Edizioni Finarte Casa d'Aste, Milano, 1988.

Catalogo Finarte n. 698, Edizioni Finarte Casa d'Aste, Milano, 1989.

Catalogo Finarte n. 711, Edizioni Finarte Casa d'Aste, Milano, 1989.

Apparato critico e ricerca iconografica per Catalogue Raisonné Pininfarina, Industrie Pininfarina, Grugliasco, (per Automobilia), 1989.

Aggiornamento e riedizione del volume Pininfarina Sessantanni, Industrie Pininfarina, Grugliasco e Edizioni della Libreria dell'Automobile, Milano, 1990.

L'Automobile a Milano 1879-1949, autore di tutti i saggi non firmati, Fabbri Editori, Milano, 1990.

Mille Miglia – una corsa italiana, di Luigi Orsini, prefazione di Gigi Villoresi, Edizioni Abiemme, Milano, 1990.

Carambola! (nessun danno alle persone), di Luigi Orsini, fotografie di Corrado Millanta, Le Edizioni dell'Opificio, Milano, 1996.

Alfazioso – appunti e spunti alfisti, di Gippo Salvetti, Fucina Edizioni, Milano, 1998.

Trieste – Opicina sessant'anni di epopea, autori vari, Legenda / Le Edizioni dell'Opificio, Milano, 2003.

Villa d'Este – The Italian Concours, apparato critico e didascalie di A.T. Anselmi, introduzione di Egon R. Hanus, Legenda / Le Edizioni dell'Opificio, Milano, 2004.

Ricerca iconografica, ordinamento e apparati per Franco Scaglione Designer, Libreria Automotoclub Storico Italiano, Torino, 2008.

Angelo Tito Anselmi

Cenni biografici

Attivo nel settore delle comunicazioni promozionali e della progettazione editoriale, Angelo Tito Anselmi ha impostato la propria formazione seguendo il corso di architettura del Politecnico di Milano come allievo di Giò Ponti, Ernesto N. Rogers e Vittorio Gregotti.

Ancora studente era chiamato da Ernesto Rogers – suo maestro di vita – a collaborare alla rivista Casabellacontinuità (Editoriale Domus) e quindi da Alberto Rosselli all'incarico di capo redattore di Stile Industria (Editoriale Domus), dalle cui pagine dava uno spiccato contributo all'assetto critico di una disciplina che in Italia era allora in via di definizione: l'industrial design. Altra esperienza formativa fondamentale, la sua partecipazione allo Studio CNPT come coordinatore della produzione grafica del gruppo di lavoro di Ilio Negri, Michele Provinciali e Pino Tovaglia. Si avviavano in quel periodo i tre filoni paralleli della sua attività professionale: quello di consulente per le comunicazioni industriali, di esperto di grafica editoriale, di storico della produzione industriale. È di quel periodo la sua collaborazione alla XI e XII Triennale.

Un lungo percorso di collaborazione con enti e società di progettazione a capitale pubblico contribuiva ad affinare la sua sensibilità per i problemi comunitari e dell'assetto del territorio, coinvolgendolo in alcuni grandi progetti di comunicazione (Nuova Città satellite per Napoli, Risanamento dei laghi di Garda e di Varese: committente Italconsult Spa).

Negli ultimi tre decenni, ha svolto la propria attività principalmente in campo automobilistico come ordinatore di grandi mostre e come autore o curatore di edizioni, cataloghi di mostre e sussidi audiovisivi.

Ha pubblicato numerosi volumi di storia dell'automobile,

con particolare attenzione per le marche italiane e per i carrozzieri. È stato consulente di Anfia, Alfa Romeo, Fiat e Pininfarina. Da novembre 2003, è stato consulente della Ferrari per l'ordinamento dell'archivio storico-iconografico del prodotto.

Dal 1972, è stato responsabile per la storia dell'automobile nel gruppo di lavoro dell'Enciclopedia Mille ruote (Editoriale Domus/DeAgostini).

Dal 1976, è stato contributing editor di Automobile Quarterly e ha collaborato con le maggiori riviste del settore. Nel 1987, ha progettato il numero zero del periodico Ruoteclassiche (Editoriale Domus), collaborando poi ai contenuti dei primi fascicoli. In diverse occasioni (1967, 1968, 1997) ha approntato fascicoli pilota per il periodico del settore collezionistico La Manovella.

Dal 1996, è stato titolare del marchio di propria ideazione Le Edizioni dell'Opificio, che nel febbraio 2003 è diventato la denominazione di una casa editrice d'élite con sede a Cernobbio.

Ha conseguito il Premio Canestrini per una ricerca sulla storia dei freni anteriori, il Cugnot Award della Society of Automobile Historians (USA) per l'edizione inglese del volume Isotta Fraschini, il Premio dell'Académie Bellecour di Lione per l'edizione francese del volume Carrozzeria Touring e il Premio ItalaISA per l'opera Alfa Romeo 6C 2500.

Interrogato, anni fa, sulle proprie preferenze per il tempo libero, ha destato qualche incredulità dichiarando sotto giuramento che le automobili di pregio vengono al terzo posto, nella gerarchia dei suoi interessi, dopo le barche a vela d'epoca e le motociclette di domani.

Questi cenni biografici sono stati scritti da Angelo Tito Anselmi nel marzo 2006 e vengono pubblicati grazie alla collaborazione del figlio Carlo.

LE MONOGRAFIE AISA

- 93 **Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile**
Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi
Conferenza Aisa
Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato (1933-1945)**
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi
Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
Settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa
in collaborazione con CPAE
Fiorenzuola d'Adda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa
in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA),
22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa
in collaborazione con CMAE
Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL
Tecnica corse storia**
Lorenzo Boscarelli, Andrea Curami,
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,
due vite per l'automobile**
con il patrocinio del Comune
di Volpago del Montello
Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille
il più grande prima del mondiale**
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo 1958-2008**
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-Cpae
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy.
Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
**I progettisti della Fiat nei primi 40 anni:
da Faccioli a Fessia**
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza,
debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-Cpae
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia
dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nocolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965.
Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,
40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica
motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie:
l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano,
il grande progettista della Moto Guzzi**
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione
delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani
Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte
Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo
The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000

- 44 **Il record assoluto di velocità su terra
Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta
Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli
e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi
nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario
del 1° GranPremio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze
a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera:
due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative
nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri,
pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino:
l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione:
esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Ro-
meo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche
nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza
nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica
prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità
nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa
degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo:
dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni:
da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**

© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (dicembre 2011)

Si ringraziano per la collaborazione:

SCarlo Anselmi, Donatella Biffignandi, Gianni Cancellieri, Giovanni Catone, Cristina e Marianna Curami, Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari, Franco Lombardi, Eric Maggiar, Edoardo Magnone - Registro Fiat, Mauro Negri, Sergio Puttini, Aldo Rizzi, Angelo Ruffini, Ruoteclassiche - Editoriale Domus, Gippo Salvetti, Maurizio Tabucchi - EpocAuto, Antonio Testa.

Editing: Aldo Zana - *Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino*

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it