



... e l'archivio fu costretto all'esilio

Ma "Incontri" ha salvato una parte del "Fondo L. R. Fittipaldi"

Daniele Neri

l'ignoranza e, non ultima, l'iconoclastia senza lumi, andavano determinando. Certamente non è stato il solo a svolgere questa azione meritoria, ma il caso è davvero singolare. Quando si è reso conto di non poter assicurare in Italia continuità alla corretta conservazione, alla razionale gestione a fini culturali e all'utilizzo pratico e, dunque di significativa utilità, di tale materiale, ha deciso, con grande amarezza per il disinteresse dimostrato nel nostro Paese (lo ha sottolineato più volte), di disperdere per il mondo ciò che aveva raccolto con tanta passione. Di quell'archivio, costretto all'esilio, "Incontri" ha salvato per i suoi lettori una parte, una piccola parte di esso. Avremmo voluto averne di più, ma siamo venuti a conoscenza della cosa in ritardo. Dopo una lunga serie di conversazioni, Luigi Fittipaldi si è convinto che noi avevamo colto il suo messaggio. Questa la ragione per la quale la sua collaborazione è intensa, caratterizzata dalla massima libertà da parte sua della scelta degli argomenti e anche dal fatto che si tratta, per sua espressa richiesta, di una collaborazione a esclusivo titolo gratuito. Di questo lo ringraziamo.

La passione è il comune denominatore per tutti i collezionisti. Quando diventa fanatismo, ostentazione e commercio, quando non si è sorretti da motivazioni culturali vere, sentite e giustificate dal-

la necessità, anche per diletto, di registrare "a futura memoria" ciò che è stato, quella passione, diciamo pure, diventa solo povera cosa al servizio di un elementare edonismo, consono forse al tempo d'oggi, ma tanto triste. I mitologi sono esclusi dalla storia, a parer nostro, quella storia in nome della quale pretendono con alterigia di agire, ma rimangono, limitatamente comunque, in un'al-



tra storia: quella del costume. Migliaia di preziosi documenti, studi, ricerche e altro di rilevante interesse per la storia dell'automobile, sono stati avviati alla sopravvivenza in varie parti del mondo. "Incontri" può vantarsi di aver fatto ciò che altri in Italia hanno ritenuto di non prendere in alcuna considerazione. Ci sentiamo di aver contribuito a un'opera meritoria, preziosa per gli studiosi dell'automobile, senza pensare

Il motorismo è da sempre nell'atmosfera di Modena e il nostro periodico trimestrale non poteva ignorare anche quello d'epoca. Le conversazioni con il professor Luigi Fittipaldi, che da qualche tempo ospitiamo, stanno riscuotendo fra i lettori apprezzamento, interesse e crescente successo. E non sono mancate richieste, a dir poco curiose, sul perché una rivista del genere pubblici articoli riguardanti automobili e automobilismo d'epoca. "Incontri", oltre a riportare notizie relative all'attività della Banca e del suo Gruppo, tratta anche argomenti di cultura generale: l'automobilismo d'epoca è uno di questi. Non è certo argomento esclusivo delle riviste specializzate. Luigi Fittipaldi per ben cinquant'anni ha raccolto con dedizione e puntigliosa costanza studi, ricerche e pregevoli documentazioni riguardanti la storia dell'automobile, spinto dal desiderio di salvare il salvabile dalla distruzione che lo scorrere degli anni,

Gli occhiali che Alfieri Maserati donò a Giuseppe Coda

al palcoscenico, in onore dell'onestà intellettuale, in onore della storia dell'automobile italiana "a futura memoria", per i nostri lettori. E quanto ai "critici" che ci hanno contattato telefonicamente, ben vengano le loro opinioni, ma per lettera, con nome, cognome e indirizzo del mittente, pregandoli di voler insegnare a noi ciò che essi hanno appreso proprio dalle conversazioni con il professor Fittipaldi da noi pubblicate. "Incontri", lo ricordiamo, è una rivista "non profit", senza pubblicità, e non necessita neppure di autorizzazioni alla pubblicazione da parte di club automobilistici di sorta.

- La cartolina che il suo amico grafico le ha donato per il cinquantenario del Fondo da lei realizzato è sostanzialmente un suo ritratto nel pensiero e nell'azione. Il "ventaglio" in alto, sorretto da una colonna cartacea, simboleggia le prime dodici pubblicazioni da lei lette, esistenti tra i libri della sua famiglia: la colonna, tutto quanto ha lei raccolto e studiato; la ruota di Ur, la cui forma quadrangolare stimolò la sua curiosità, segnò in lei l'inizio dell'attività di ricerca anche nel campo della storia del-

l'automobile; la piccola formica ricorda la sua costante e regolare operosità lungo una strada lineare rimarcata dal tricolore. Insomma Luigi Fittipaldi cultore di storia dell'automobile italiana nel pensiero e nell'azione. Ma quanta documentazione ha raccolto?

"Moltissima! In linea di massima tra fotografie, disegni, attestati, fascicoli monografici, libri ed altro, più di cinquantamila "pezzi", per non parlare poi di una ricchissima emeroteca".

- Lei ci ha detto che non è riuscito a trovare in Italia una soddisfacente destinazione di tutto il blocco per una corretta conservazione e speculazione culturale futura da parte di altri. Avrebbe potuto scrivere dei libri. A cosa attribuisce la mancata percezione della utilità culturale del suo archivio nel nostro paese, e quindi il disinteresse?

"Vede, quanto ai libri ne ho fatto uno reale, utile e importante di ben "cinquantamila e più facciate", ma, come le ho detto in Italia la documentografia non interessava a nessuno. Quel "libro" l'ho intitolato "The scroll book in progress", quando ho deciso di cederlo all'estero. Lei mi chiede a

cosa attribuisca il disinteresse in Italia verso il mio archivio. Penso in primo luogo, ad una tipica italianità: ignorare ciò che esiste in patria per comprare poi quelle stesse cose all'estero, oltre ad una sensibile diversità di mete da raggiungere. La meta che io mi ero prefisso era di salvare il salvabile tra tutto quanto mi capitava sotto gli occhi, nei limiti delle mie possibilità e ciò per la storia dell'automobile italiana; ero convinto che una ricca documentografia fosse utile anche ai tecnici. Quando ho diffuso la mia decisione, che, non avendo un seguito, ero costretto a cedere in blocco tutto, ho ricevuto la visita di mercanti senza alcuna credenziale culturale, di avveduti "cavalli di Troia", tutti da me individuati, catalogati secondo la personale "caratura" e tutti amabilmente ma fermamente respinti.

È stato divertente! Non mi dilungo poi su tanti curiosi che cercavano questa o quella fotografia illustrandomi con stupefacente saccenza i "restauri" che dicevano di avere in corso. Incredibile! Ho scoperto così all'estero, specialmente tra i giapponesi, competenza storica e tecnica, garbo e "riverenza" verso la documentazione da me raccolta ed infine approccio gentile alla conclusione in una atmosfera di piena comprensione del significato del mio messaggio culturale. In Italia, soltanto "Incontri" lo ha colto. Peccato abbia conosciuto in ritardo quella mia decisione!".

- E quali ricordi particolarmente gradevoli serba del suo vissuto per la storia dell'automobile?

"Tanti, ma in particolare l'amicizia di Ernesto Maserati e Giuseppe Coda, che oltre tutto mi guidarono nel restauro della mia Diatto 20 S, e il dono che mi fece quest'ultimo degli occhiali che Alfieri Maserati gli regalò dopo la prova "entusiasman-te" - 180 Km/h - con la 8 C il 14 Giugno 1925 alla Coppa del Re, insieme a tanta documentazione. Ricordo con emozione la prima uscita in strada della mia Diatto per le vie della Brianza con un pilota d'ecce-



La Diatto 20 S del 1924
- Cabriolet Schieppati -
Milano

Le conversazioni con Luigi Fittipaldi pubblicate da "Incontri"

- N. 58 - *Automobili d'Epoca - Quale cultura?*
N. 59 - *A proposito delle automobili del Duce*
N. 60 - *Le Diatto da corsa dei fratelli Maserati*
N. 61 - *La scuderia Ferrari al primo giro automobilistico d'Italia*
N. 63 - *Automobilismo d'epoca - Il gran guazzabuglio*
N. 64 - *Un'automobile nella storia - Un puzzle in composizione*
N. 65 - *Auto di plastica - Storie del '900?*
N. 66 - *Elogio dei falsari di automobili e moto d'epoca*
N. 67 - *La monovolume rivoluzionaria di Coda - 1932*
N. 68 - *Gentildonne e gentiluomini al volante*
N. 69 - *La mini di Issigonis*
(Sito Internet - <http://www.bper.it>)

Il professor Gustavo Sanvenero Rosselli a bordo della Diatto 20 S con a fianco Luigi Fittipaldi



zione: l'indimenticabile Conte Luigi Castelbarco. Aveva seguito anche il lungo restauro e durante quel breve viaggio volle darmi anche dei suggerimenti sul corretto uso. Ma tra i ricordi piacevoli non posso non citare il regalo del libretto uso e manutenzione di quella automobile appena restaurata che un amico di vecchia data, Corrado Cupellini, volle farmi. E come dimenticare la passeggiata per le vie di Milano, espressamente richiestami, del mio compianto Maestro di chirurgia plastica Gustavo Sanvenero Rosselli a bordo della Diatto? Altri tempi! E poi tanti personaggi ricordo con piacere: il Conte Giovanni Lurani, Enzo Ferrari e soprattutto Luigi Bazzi, Sanesi, Guidotti, Chiron, Stanguellini, Motto, e tanti, tanti altri che apprezzarono, esortarono, sollecitarono e favorirono la mia raccolta. Impossibile citarli tutti. Ma desidero ricordare anche alcuni miei incontri-scontri con alcuni personaggi, tutt'altro che gra-

devoli. Primo fra tutti con Luigi Fusi le cui affermazioni su alcune vetture Alfa Romeo contrastavano con documentazioni mie o di altri".

- E tra le ricerche svolte quale l'ha affascinata di più?

"Senza dubbio quella sulle automobili personali del Duce, anche per come ebbe origine, per puro caso, come sa. A questo proposito penso che potrebbe continuare la pubblicazione in questo articolo, con la scheda che racchiude la foto della A.R. 1500 spyder del 1927 (telaio 0110866) finita in Eritrea, dove trasformata per uso coloniale, venne poi demolita presso un garage di Asmara, pare negli anni cinquanta. Contiene anche la foto della berlina A.R. 2300 trasformata a gasogeno ed usata per meno di sei mesi dal Duce. Quella fotografia fu scattata al Passo del Furlo nel settembre del 1934 in occasione della sosta per il rifornimento insieme ad altre automobili del seguito, nel corso di una dimostrazione d'efficienza del ga-

sogeno, anche per lunghi percorsi come quello: Roma-Predappio-Roma. In quella scheda poi, come ricorderà, c'è anche l'immagine dell'autoradio Condor che l'Ing. Gallo, titolare della ditta che la costruì, regalò al Duce e fece montare sulla sua berlina 1750 con tetto apribile "Royal Victory".

Certo, professore continueremo a offrire ai nostri lettori altre parti di quella ricerca. Lo facciamo già in quest'articolo con la scheda che ci ha fornito a corredo. Non mancheremo, però, di pubblicarne altre parti in seguito. Se lei vorrà.

Il Fondo L.R.Fittipaldi "chiude i battenti" con la fine del 2001, ma ci auguriamo che il suo messaggio venga raccolto da quei giovani che intendono dedicarsi alla conservazione di quel patrimonio automobilistico, specialmente nazionale, vissuto purtroppo oggi nella maggioranza come elementare edonismo più che come fatto di cultura stimolante e da salvaguardare.

