

Una storia inedita: Enzo Ferrari e la nascita dell'A.C. Modena

Era il 1926 ed Enzo Ferrari...

Il 29 gennaio 1926, nella sala dell'Associazione Commercianti e Industriali di Modena, si riunisce un manipolo di valorosi intenzionati a costituire anche per la provincia di Modena l'Automobile Club. Sono personaggi di spicco della vita sociale ed economica cittadina, che manterranno quasi tutti pure nei decenni successivi un ruolo da protagonisti nell'organizzazione delle attività automobilistiche locali, come il cav. Claudio Sandonnino sotto la cui presidenza si svolge questa prima riunione "esplorativa". Un mese dopo, esattamente il 26 febbraio, che viene dichiarato ufficialmente costituito l'A.C.Modena, con la nomina del primo Consiglio Direttivo e delle altre cariche sociali e con l'approvazione dello Statuto.

Viene eletto presidente Claudio Sandonnino; consiglieri sono nominati l'ing. Ubaldo Magiera, il dr. Giovanni Corni, il sig. Giulio Aggazzotti, il cav. Enzo Ferrari, il dr. Giorgio Baggi, l'avv. Carlo Ramazzini, il rag. Angelo Chierogato, il sig. Carlo Nava (della Commissione Stradale fa parte anche l'avv. comm. Vittorio Arangio Ruiz).

E' un'associazione dichiaratamente apolitica, nonostante la presenza di nomi di spicco del mondo fascista modenese e nazionale, come Giovanni Corni e Vittorio Arangio Ruiz.

L'art. 2 dello Statuto ne esplicita gli scopi: "Promuovere e favorire l'incremento dell'automobilismo, collaborare per il buon andamento delle manifestazioni sportive automobilistiche, provvedere alla difesa degli interessi generali e singoli degli automobilisti, assicurare un regolare servizio turistico all'organizzazione dei congressi, conferenze e simili ed applicare secondo le direttive dell'A.C. d'Italia ogni altra azione opportuna per facilitare lo sviluppo e la tutela dell'uso dell'automobile nella Provincia di Modena". La quota sociale è di £.50 per tassa di iscrizione e di £.100 annuali.

Il 5 marzo successivo Enzo Ferrari, insieme con Claudio Sandonnino e Giovanni Corni, ne assume la direzione tecnica. E si parte subito alla grande: fra una gimcana di beneficenza e una caccia alla volpe per i soci, fra la richiesta di un pallone all'Aereo Club Modena e quella di 200 distintivi con incisa la scritta A.C.Modena, si delibera anche l'organizzazione di una "mitica" gara come il Km. lanciato sulla Via Nonantolana. Ma ci si occupa pure di sicurezza stradale e viabilità e, in particolare, di far presenti "vari inconvenienti per curve in montagna sbagliate e per passaggi a livello non sempre elevati per errato collocamento di depositi di ghiaia o altro". Sullo sfondo c'è il problema dell'istituzione della Polizia Stradale cittadina, per la quale l'A.C. si sta battendo pur dovendo constatare al momento "la lentezza e le incertezze dell'Autorità nel prendere un provvedimento che altre città hanno da tempo adottato".

Finalmente, però, il 27 novembre 1927 qualcosa si muove, tanto che - insieme con la spesa di un berretto con la dicitura A.C. per l'inseriente - si delibera l'acquisto di una vettura per il servizio di Polizia Stradale, una Citroën Torpedo che, "completa di ruote di scorta", costa £.16.000 da pagarsi a rate. Nella seduta successiva, però, si è costretti a chiedere la proroga del pagamento di almeno tre mesi (in attesa che arrivi anche un contributo da parte dell'amministrazione provinciale): i soldi, all'A.C.Modena, scarseggiano e i verbali a questo proposito sono "spietati". Tutto è documentato con la massima

precisione e anche ogni pur minima spesa (persino quella di un portacenere) viene programmata, deliberata e controllata fino al centesimo. La "trasparenza" amministrativa è davvero ammirevole. Il 30 aprile 1928 si è quindi costretti, per mancanza di soldi, a rifiutare all'Opera Nazionale Balilla una sovvenzione per il Saggio di Educazione Fisica, ricordando che "abbiamo già dato". E' a rischio, per lo stesso motivo, anche l'organizzazione della corsa "Circuito di Modena", per il quale comunque si predispone una bella campagna pubblicitaria su "Gazzetta dello Sport, Gazzetta dell'Emilia, Corriere della Sera e Littoriale".

Enzo Ferrari si arrabbia e se ne va

La corsa poi si riesce a farla, però... mancano i soldi per il premio al vincitore. E siccome quel vincitore è Enzo Ferrari... apriti cielo! Il verbale del 4 gennaio 1929 registra infatti: "Dietro le pressioni insistenti e le continue richieste del Corridore Ferrari per il pagamento residuo del premio vinto nel Circuito 1928, non essendoci in cassa fondi sufficienti, il Presidente e i Consiglieri presenti stabiliscono di scontare un effetto a loro firma di £.10.000 presso la Banca Popolare e di pagare col ricavato il Ferrari e gli altri concorrenti".

Nel frattempo sono stati aperti anche tre distributori di benzina, di cui uno in città e tre in provincia, e si sono "invitate le signore che hanno la patente di guida a farsi socie per formare un gruppo".

Ma la Patria chiama... Sandonnino viene richiesto in Somalia da S.E. il Governatore, che altri non è poi che il modenese Guido Corni (fratello del Consigliere Giovanni), il quale nel settembre 1931 verrà nominato all'unanimità socio onorario. Così, nel novembre 1928, la presidenza viene assunta dal dr. Cosimo Manni.

Polizia Stradale, posteggi (gratis per i soci, che sono 212), benzina (con abbuono ai soci di £.0,50 al litro), Ufficio Commissioni (gratis per i soci), organizzazione delle corse, ricerca di una sede più idonea (che dal novembre 1931 sarà in corso Umberto I, oggi Corso Canalgrande, al n.27) sono i problemi affrontati al Congresso Generale del 30 marzo 1929 dove ancora una volta Enzo Ferrari fa presente alcune questioni finanziarie, che però il presidente Manni (a cui poi, nel luglio successivo, subentra il marchese Claudio Casati) dichiara di non poter prendere in considerazione. Sarà un caso, ma a partire da questa riunione Enzo Ferrari non compare più nei verbali dell'A.C.Modena - né come membro del Direttivo né ad altro titolo -, se non a partire dalla prima riunione del dopoguerra.

Nel gennaio 1930 i soci salgono a 305. Nel novembre il Consiglio approva l'acquisto di una vettura usata da adibire al servizio di Polizia Stradale in sostituzione della vecchia Citroën (perché a suo tempo si era optato poi per l'acquisto di un'auto di occasione). Si delibera per l'acquisto di una Fiat 503 (Stanguellini) per la somma di £. 7.650.

Bagliori di guerra

Da tempo l'A.C. accarezzava un sogno ambizioso: radunare all'interno della propria sede anche l'ufficio autoveicoli della R. Prefettura e l'ufficio del Circolo Ferroviario. Non ci riuscirà mai, per i "categorici dinieghi da parte dei dirigenti degli uffici stessi". Nel 1931, però, ospita l'Aereo Club, su esplicita richiesta dello stesso.

Ma l'attività sportiva langue: "Poco si è fatto, se non azione fiancheggiatrice", perché

organizzare una manifestazione vuol dire rimettere diverse migliaia di lire (£.60.000 di passivo per i due Circuiti precedenti) e l'interesse del pubblico, allora come oggi, è attratto dai "grandi nomi di piloti, i quali intervengono solo quando ci siano in palio forti premi, la qual cosa non ci è concessa data la modesta se pur attiva entità del nostro bilancio".

La preoccupazione finanziaria rimane infatti sempre al primo posto tra le priorità dell'A.C. Modena, sottoposto anche a continue pressioni politiche. Un esempio è la proposta, nel giugno 1932, dell'acquisto dell'Enciclopedia Treccani, l'enciclopedia "di regime" appena uscita (che immaginiamo quanto dovesse essere utile e interessante per i soci del sodalizio automobilistico...). I membri del Direttivo anche in questo caso si barcamenano scrivendo che "l'acquisto si farà eventualmente alla chiusura del bilancio se ci saranno avanzi". Ma nel caso della Croce Rossa, come dire di no?

La richiesta dell'organizzazione di una corsa automobilistica a favore dell'istituzione benefica viene avanzata sempre nello stesso periodo dal Senatore Vicini. Dapprima l'A.C. tenta di dire di no ("principalmente perché non si ritiene possibile che tale manifestazione possa essere finanziariamente attiva"), poi è costretta a cedere. Al posto di una corsa riesce però a ottenere almeno di indire una semplice gimcana automobilistica sul campo della Panaro. La quale, com'è inevitabile, si concluderà com'era stato profetizzato, cioè con "deficit di £. 1.687,35"...

Le pressioni sono anche di altro tipo; per esempio, sul rifornimento di benzina presso il distributore dell'A.C., che una società propone di estendere anche ai propri soci. Questa proposta, che pure rimpinguerebbe le casse, viene respinta molto coerentemente perché "verrebbe a togliere libertà d'azione all'A.C. e anche perché non si può derogare dal principio di fornire carburante esclusivamente ai propri soci". Non c'è che dire: una bella lezione di moralità e lealtà, che fa onore all'A.C. Modena e ai membri del suo Direttivo. I quali, nel contempo, persistono nella loro politica di utilità sociale, come attestato dalla predisposizione per l'anno 1933 di un "corso di scuola guida per i signori Magistrati".

Il 24 agosto 1935 la presidenza passa al cav. Carlo Benassati. I soci, saliti nel frattempo a 708, possono usufruire adesso anche dell'assicurazione gratuita "contro il furto parziale o totale di una macchina di loro proprietà".

Cresce pure lo sforzo finanziario per sostenere l'organizzazione delle manifestazioni sportive locali, dalle £.20.000 del 1936 alle £.40.000 dell'anno successivo, con particolare riguardo al VI Circuito automobilistico di Modena, aumentato di prestigio in quanto iscritto tra le gare internazionali.

E' uno sforzo davvero notevole, perché - come ricorda Benassati nel verbale del 12 aprile 1937 - "le eccezionali contingenze attraverso le quali si è svolta durante l'anno 1936 l'intera vita della Nazione, impegnata con tutte le energie a conseguire la vittoria nella Guerra Etiopica ed a fronteggiare e controbattere il sanzionamento, si sono ripercosse sulla nostra attività. Basterà citare il fatto che l'industria automobilistica aveva rallentato la propria produzione, gli innumerevoli trasferimenti di autocarri in Africa Orientale, l'aumento sul prezzo dei carburanti. La conseguente accentuata contrazione nella circolazione degli autocarri ha provocato un minore gettito nelle corrispondenti voci del nostro bilancio e, su di un modesto bilancio quale è il nostro, tale flessione degli introiti non poteva essere tanto facilmente coperta. Se ad essa si aggiunge la perdita subita nell'organizzazione del V

Circuito automobilistico di Modena in oltre £.37.000, totalmente fronteggiata con le entrate ordinarie dell'esercizio, non apparirà troppo ottimista la premessa sul significato del deficit lamentato". Ora, però, "scomparsi in gran parte, a seguito della fulminea nostra Vittoria in Etiopia, i provvedimenti restrittivi che avevano limitato le nostre attività, i nostri servizi hanno ripreso il loro normale andamento. Anzi, se ne constata un netto progressivo incremento, dovuto al sempre maggiore sviluppo assunto dalla nostra organizzazione, che vuole rendersi interamente idonea ai compiti che l'automobilismo, in continua e costante evoluzione, le assegna".

Come poi sia andata a finire davvero, non lo sappiamo, poiché nei verbali dell'A.C.Modena c'è un "buco" che arriva fino al 1940. E da allora in poi, fino al 1945, le vicende dell'associazione si legano indissolubilmente a quelle del secondo conflitto mondiale. Dalle automobili alla... bicicletta

Con l'entrata in guerra dell'Italia l'A.C.Modena si trova di fronte a una situazione completamente nuova. Innanzitutto sparisce ogni attività sportiva automobilistica, poi calano ulteriormente i soldi a disposizione. Calano anche gli stessi soci, perché manca la benzina e mancano soprattutto le vetture. Compaiono, in compenso, altri tipi di "obblighi" istituzionali, come quello che porta alla creazione di scuole guida paramilitari.

Per cercare il necessario si è costretti ad andare anche in altre città: "Data la penuria di bombole per metano - si legge nel verbale del 13 settembre 1940 - autorizzo il Direttore a recarsi a Parma presso quella Sede del R.A.C.I. onde assumere informazioni per ottenere dall'Ente Metano una dotazione di bombole da consegnarsi ai Soci di questa Sede". L'avranno poi ottenuta? Non lo sappiamo. Sappiamo però che il 23 maggio 1941 il Direttore viene di nuovo spedito fuori città. Questa volta si tratta di Firenze, sempre presso la sede del R.A.C.I., "per acquisto materiale didattico per la scuola guida, come da direttive della Sede Centrale". Il 2 agosto 1942 il verbale riporta l'incarico per il Direttore - "trovando difficoltà d'acquisto in luogo di materiale per la Scuola tipo" - di un nuovo viaggio, questa volta ad Ancona, dove dovrebbe essere possibile reperirlo ed eventualmente acquistarlo.

E mentre nel giugno 1940 si provvede a comprare una... bicicletta, non ci si dimentica di effettuare piccoli pagamenti qua e là che, dato il particolare momento, appaiono obsoleti ma che servono a tenere saldi i legami sociali: un contributo all'Associazione Calcio Modena, la mancia di Ferragosto ai dipendenti, una gratifica di £.150 all'impiegato in occasione della morte della madre, un'offerta di £.500 all'Asilo infantile di Formigine per onorare la memoria del padre del Direttore, un contributo di £.100 alla Federazione Ciclistica Italiana e, per essa, al Gruppo Rionale Fascista Sinigaglia in occasione della Coppa Veterani, un altro contributo di £.50 al Dopolavoro Provinciale per il I Gran Premio Bocciofilo per militari del Presidio, l'acquisto di due copie della pubblicazione "R.A.C.I. e gli autieri" a £.15 e di due calendari della Milizia Volontaria Nazionale a £.10, l'offerta di £.100 per il pacco del Littorio e altre cose del genere.

Se da una parte si dà, o si è costretti a dare, dall'altra inevitabilmente bisogna togliere: così il 2 settembre 1941 si dispone di "rinunciare al telefono di sede e di autorizzare l'impianto di un telefono nell'abitazione del Direttore geom. Tito Braidì, restando a carico della Sede spese d'impianto e canone annuo" (Braidì poi morirà sotto un bombardamento pochi giorni prima della Liberazione).

Persino l'archivio del Pubblico Registro Automobilistico e l'ufficio stesso - che sono di competenza dell'A.C. - vengono trasferiti in subaffitto a Formigine presso l'abitazione di Massimiliano Vandelli, che "li cede al R.A.C.I. per il canone mensile di £.300 da pagarsi anticipatamente a decorrere dal 1 giugno 1944 e per la durata di mesi cinque".

Non parliamo poi degli stipendi ai dipendenti... Con un bellissimo intervento, nel verbale dell'1 giugno 1942 il presidente Benassati dichiara: "Con riferimento alla circolare della Prefettura di Modena relativa alla retribuzione da corrisponderci ai salariati in occasione delle festività nazionali, tenuto conto che gli impiegati percepiscono meno di certi salariati, per equità delibero di concedere tale retribuzione anche agli impiegati". Un'ulteriore prova del senso di responsabilità sociale che ha contraddistinto i membri del Direttivo dell'A.C.Modena.

La presidenza di Benassati si conclude poi con le sue dimissioni il 14 giugno 1944, non prima di aver concesso anche le indennità di bombardamento: "Stante che a tutti gli impiegati di tutti gli uffici residenti a Modena sono state concesse per indennità di bombardamento quattro mensilità e dato che la Sede Centrale nulla può fare per il momento in analogia a quanto hanno fatto gli altri, dato che disponibilità di fondi me lo consentono delibero di concedere a tutti gli impiegati e fattorini in Sede due mensilità di stipendio come da decreto". Un gesto generoso, davvero.

Al presidente Benassati succede, con incarico prefettizio, il commissario Gaetano Zerbini. Scarni sono i verbali del tempo e limitati a registrare le pochissime "uscite" (compreso un biglietto falso da £.1000 consegnato il 5 luglio '45 alla Banca Popolare di Modena): si attende ormai la fine della guerra, che non può tardare. Ed ecco infine registrato agli atti, a partire dal 29 settembre 1945, il premio di Liberazione ai dipendenti e poi le provvidenze in dipendenza di offese belliche e l'indennizzo di congiuntura.

La prima assemblea del dopoguerra

Il 15 febbraio 1946 il commissario Zerbini convoca la prima assemblea sociale del dopoguerra, con lo scopo di designare il Consiglio Direttivo. Sono presenti 29 soci, tra cui Enzo Ferrari, Vittorio Stanguellini, l'avv. Camillo Donati (legato alla Maserati), il pilota modenese Nando Righetti e il conte Uberto Pignatti Morano, che in seguito verrà eletto presidente. Ma ci sono anche nuove entrate significative del mutato spirito dei tempi, come la Coop. Autotrasporti di Modena e la Coop. Autotrasporti di Montecenere.

Il problema principale, a Modena come in tutta Italia - e in quanto tale esso costituisce il nucleo della relazione inviata dal commissario straordinario principe Caracciolo e letta preliminarmente alla seduta -, è la riforma del R.A.C.I., dal riordinamento dei servizi delegati dallo Stato (esazione delle tasse di circolazione e gestione del P.R.A.) al risanamento economico, dal rilancio delle attività sportive al ripristino della gestione dei servizi a favore dei soci. Ma, perché tutto questo avvenga, è necessario un rinnovamento all'insegna del concetto-chiave di "democrazia" (e basti pensare che alla Liberazione i soci a Modena erano 5 e che oggi, a poco più cinquant'anni di distanza, sono 32.000, per capire quanta strada attendeva l'A.C., e non tutta in discesa).

Di fronte alle nuove, sterminate possibilità che con quella prima riunione del '46 si aprono anche nella nostra città per l'industria e la cultura dell'automobile, ecco il senso del lungo intervento di Enzo Ferrari, registrato a verbale, con il quale egli dapprima critica la

gestione finanziaria del commissario prefettizio, poi chiede - con l'appoggio di Donati, Righetti e Mario Sandonnino - l'istituzione di "un comitato promotore ristretto per lo studio delle norme più adatte affinché tutti i Soci possano veramente partecipare all'elezione del Consiglio Direttivo". La proposta viene accettata e il comitato promotore viene eletto seduta stante.

L'esclusione di Enzo Ferrari

Evidentemente Ferrari ha paura di rimanere tagliato fuori, in una Modena dove al momento i più forti sono Maserati e Stanguellini, e cerca anche a livello istituzionale lo spazio e le garanzie a lui tanto necessarie. Non dimentichiamo infatti che Ferrari è uno che "si è fatto da solo": non nobile, non ricco, non inserito nelle fasce sociali "alte" della città. Ma neppure un proletario, né è da proletari lo sport automobilistico per cui lui tanto si batte. Anche leggendo questi verbali dell'A.C., anche frugando fra i suoi interventi, si capisce il potenziale dramma di un uomo che muove il mondo senza che il mondo muova un dito per lui. Si capisce anche la dinamica della creazione di un Aerautodromo da lui non gestito né diretto, e anche gli impliciti, profondi perché del suo smantellamento e della non mai avvenuta sostituzione una volta che a Modena l'automobilismo è diventato sinonimo di Ferrari. Non era amato, insomma, anche se era impossibile non ammirarlo.

A riprova di quanto detto, basti riflettere sul fatto che egli non verrà eletto nel Consiglio Direttivo... I 321 soci ammessi infatti alla votazione dell'11 marzo 1946 (ma a votare se ne presentano soltanto 63) gli preferiranno nell'ordine l'ex-commissario Gaetano Zerbini, il pilota Nando Righetti, il conte Uberto Pignatti Morano, l'elaboratore di motori Vittorio Stanguellini e l'avv. Camillo Donati, uomo di fiducia della Maserati. L'unico escluso, del giro dei costruttori modenesi, sarà proprio lui. Ma, quello che è ancora più interessante da notare, è che mentre Zerbini viene eletto con 46 voti, Righetti con 37, Pignatti Morano con 34, Stanguellini con 30 e Donati con 22, Enzo Ferrari viene escluso con appena... 8 voti.

(ricerca effettuata da Nunzia Manicardi su materiale documentario inedito dell'A.C. Modena)