

THE REB CONCOURS

•

C'era una volta la 500 rossa del presidente Pertini: storia, aneddoti, curiosità delle sue auto

di Roberto Chiodi

ROMA – Sono fuori concorso, ovviamente. Ma tre auto di Sandro Pertini saranno di sicuro una grande attrazione per tutti i visitatori del Reb Concours, concorso internazionale riservato a vetture d'epoca costruite dagli inizi del '900 agli anni '80 in programma a Roma l'8 e 9 giugno presso il Roma Polo Club via dei Campi sportivi 43.

C'è innanzi tutto la Fiat 500 D del '62, intestata proprio a lui che non aveva mai preso la patente e infatti era sempre la moglie ad accompagnarlo sedendosi al posto di guida. Poi, due superbe auto presidenziali: dal Museo Militare della Cecchignola la Maserati Quattroporte; e dal Museo della Polizia la De Tomaso Deauville. Tre auto, tre storie, lo stesso personaggio che le accomuna. Vediamole.

La Fiat 500. Rossa fiammeggiante e tirata a lucido, proviene direttamente dal Museo nazionale dell'automobile di Torino. È stata la moglie Carla Voltolina a donarla al Mauto, dove la piccola 500 con le porte a vento è l'ospite d'onore di mostre, incontri e convegni. Come Pertini - si direbbe - questo Cinquino non sta mai fermo. D'altronde è un'icona del Made In Italy, dell'ingegno motoristico, del design e del costume de nostro Paese.

Il primo luglio del 1957, la "Nuova 500" fu mostrata in anteprima al presidente del Consiglio Adone Zoli nei giardini del Viminale. Il giorno dopo, 50 esemplari tutti grigi, scortati da meccanici in tuta bianca, accolsero gli ospiti per la serata di gala al circolo Sporting di Torino. Giovanni Agnelli e il presidente della Fiat Vittorio Valletta fecero gli onori di casa, il campione del mondo Nino Farina fu tra i primi a volerla provare girando intorno alla piscina illuminata. Il responsabile stampa Luigi Pestelli aveva distribuito per tempo ai giornali le foto dell'utilitaria con Miss Italia '55 Brunella Tocchi al volante. Quella 500 era però troppo spartana: una panchetta di legno al posto dei sedili posteriori, omologata soltanto per due persone, velocità massima 85 km/h, finestrini non discendenti e quindi "vetri fissi" (particolare destinato a individuare nel tempo questo primissimo modello, oggi introvabile), ruote in lamiera giallo-crema fissate con quattro bulloni a vista, il deflettore che aperto disturbava la mano sinistra sul volante, un prezzo - 490.000 lire - che equivaleva a 13 stipendi di un operaio. Tante vibrazioni, tanto rumore. Un grande flop.

Ma già tre mesi dopo il modello fu migliorato intervenendo su motore e allestimenti. E a tutti coloro che avevano comprato una "vetri fissi", l'azienda

fece pervenire un assegno di 25.000 lire e l'invito a recarsi nelle Stazioni Fiat autorizzate per un aggiornamento gratuito del motore. Fu l'inizio di un boom, perché tutte le serie che seguirono nei successivi vent'anni in cui fu prodotta (Economica, Normale, America, Sport, Giardiniera D, Giardiniera F e Giardiniera Autobianchi, D, F, L, R; nelle varianti trasformabile e tetto apribile) consentirono all'azienda di venderne quasi quattro milioni in tutto il mondo.

E pure Pertini la comprò, per andarci a spasso o agli appuntamenti di lavoro, avendo sempre accanto e al volante la signora Carla. Eccola qui al Reb, quella 500 rossa, carica di significati e ricca di memorie.

La Maserati Quattroporte. C'è una leggenda metropolitana sull'acquisto della Maserati. Al patron dell'azienda Alejandro De Tomaso, in occasione della presentazione della vettura al Quirinale, il presidente Pertini disse ammirato: "Bella davvero, ma se volessi comprarla quanto costa?".

L'industriale la prese alla larga: "Di listino intorno ai 30 milioni...Poi bisogna calcolare gli allestimenti, qualche optional..." e un po' imbarazzato aggiunse: "Presidente, e poi ci dovrà mettere pure l'Iva". E Pertini, risoluto: "Senta De Tomaso, io ci metto l'Iva e pure la Maria! Ma alla presidenza della Repubblica questa macchina dovrà costare al massimo un paio di milioni!". Fatto sta che nel 1982 la presidenza fece pervenire un ordine per l'acquisto di una Quattroporte blindata e con tutta una serie di accessori e modifiche. Meno di un anno e fu consegnata. Il prezzo? Non si è mai saputo, ma nel mondo ne vennero venduti 2.145 esemplari (raramente a prezzo scontato). Il fatto che fosse "l'auto del presidente" era sinonimo di successo, uno status symbol al quale non si sottrasse nemmeno Luciano Pavarotti, fotografato più volte al volante di fronte al Teatro alla Scala.

Conoscendo le abitudini presidenziali, i designer della Casa del Tridente dotarono l'auto di un cofanetto portapipe, un mobile bar, radiotelefono e interfono, tetto apribile e maniglie speciali per consentire a Pertini una presa molto salda quando nell'abitacolo-salotto si alzava in piedi per salutare la folla.

Un giorno Pertini si recò con la Quattroporte in visita agli stabilimenti della Ferrari. Il cerimoniale prevedeva che il Drake si facesse incontro al presidente per omaggiarlo. L'auto si fermò al centro del piazzale. Pertini rimase seduto. Ferrari non si mosse. Ci furono momenti di panico fra i ciambellani, si rischiava un incidente diplomatico se il presidente della Repubblica avesse ordinato all'interfono "Torniamocene a casa!" (e sicuramente avrebbe avuto carattere e prerogative per farlo). Ma fu lui - per così dire - a "cedere lo passo": svuotò il cratere della pipa, scese con calma, si guardò intorno ad ammirare il cielo di Maranello. E dal momento che nessuno si muoveva incontro per accoglierlo, si avviò lui con la mano tesa verso quel padrone di casa, indubbiamente scortese verso un ospite illustre. Ma che l'aveva già perdonato.

La De Tomaso Deauville. Da capo dello Stato, Pertini era soggetto a un controllo meticoloso, soprattutto per ragioni di sicurezza e prestigio. Fosse dipeso da lui,

avrebbe continuato a utilizzare la piccola Fiat 500 di proprietà. Cominciò a rimpiangere la libertà di andarsene a volte per conto suo, per qualche visita in incognito, senza scorte e corazzieri. Ma era pur sempre - anche in privato - il presidente della Repubblica Italiana. La soluzione la trovò di nuovo Alejandro De Tomaso: un'automobile super blindata e senza insegne, vetri oscurati, motore V8 di 5.763 cc, 240 all'ora grazie a carburatori quadricorpo. Un specie di carrarmato (quasi tre tonnellate) con lamiera al manganese, cristalli spessi 30 millimetri a racchiudere una lastra di policarbonato antiproiettile.

Negli anni si venne a sapere che furono soltanto due queste Deauville blindate, l'altra destinata all'ambasciatore del Belgio. Nel 2018 però ne spuntò fuori una terza, appartenuta a Giovanni Salatiello, patron della Keller Meccanica, 500 miliardi di fatturato grazie alle forniture di materiale rotabile alle Ferrovie dello Stato. Personaggio quasi pittoresco, Salatiello spostò la Keller in Sardegna e fu coinvolto in oscure storie che riguardavano l'Anonima sequestri. La sua Deauville, ritrovata nel 2018 in un capannone con centinaia di altri mezzi, era dotata di un livello di blindatura addirittura superiore a quello installato sul modello di Pertini. Qualsiasi tentativo di rapimento sarebbe fallito. Salatiello venne sfiorato dall'inchiesta sul banditismo sardo e la cosiddetta "Zona grigia" del giudice Luigi Lombardini sospettato di aver costituito "una rete per mettersi d'accordo con gli stessi rapitori". Il magistrato si suicidò in u?cio dopo un infuocato interrogatorio dei colleghi palermitani. Ma questa è un'altra storia.

Oggi, la Deauville presidenziale riposa tranquilla e restaurata nei padiglioni dell'ex Fiera di Roma destinati alla Polizia. E ne vanta pure la targa.