

Ricordando Lodovico Scarfiotti

di Carlo Trevisani

Lodovico Scarfiotti è nato a Torino il 18 ottobre 1933, ed è morto in Germania, durante le prove della corsa in salita di Rossfeld, l'8 giugno 1968, a 35 anni non ancora compiuti.

In questo anno 2003 ricorrono pertanto, per una singolare coincidenza temporale, sia il 70° anniversario dalla nascita, che il 35° anniversario dalla morte del pilota prematuramente scomparso.

Il Comune di Porto Recanati e il Centro Studi Portorecanatesi hanno deciso di celebrare tali ricorrenze, collocando in Piazza delle Rimembranze una lapide in memoria di Lodovico Scarfiotti, che sarà inaugurata con una pubblica cerimonia il giorno 8 giugno 2003.

Lodovico ha dimorato per gran parte della sua troppo breve esistenza nella villa di famiglia di Torrenova, in territorio di Potenza Picena, ma ha sempre pubblicamente dichiarato di essere "di Porto Recanati", così come i portorecanatesi lo hanno sempre considerato, e con vanto, un loro concittadino: ed è pertanto in nome di questa reciproca appartenenza, deliberatamente voluta, e perciò più forte e significativa di una mera residenza anagrafica, che il monumento al campione scomparso assume un valore particolarmente sentito per la nostra cittadina.

Il rapporto tra Lodovico e Porto Recanati andava al di là del pur eccellente rapporto tra la famiglia Scarfiotti e la nostra comunità, essenzialmente basato sulla presenza del cementificio, ed investiva valenze affettive di stima, apprezzamento e ammirazione, che sono andate crescendo nel tempo, di pari passo col progressivo affermarsi del campione nel mondo non facile delle corse automobilistiche. Questa considerazione positiva era talmente diffusa e incontrastata, senza mai subire condizionamenti di natura sociale, economica e magari politica, che a Lodovico toccò la ventura di essere uno dei rarissimi personaggi locali del tutto immuni da critiche, invidie, pettegolezzi e malevolenze. E, d'altronde, Lodovico aveva ben meritato una siffatta considerazione, grazie alla sua innata signorilità, alla sua rara modestia, e ad un tratto esteriore affabile e disponibile, che facevano di lui non già un "enfant gâté", come sarebbe stato quasi congeniale alla sua condizione, ma bensì un "enfant du pays", unanimemente ammirato e benvoluto.

E l'amata Porto Recanati un sia pur piccolo ruolo l'aveva rivestito, nel consolidare quella passione motoristica, che Lodovico aveva ricevuto quasi

per trasmissione genetica, dal nonno del suo stesso nome, primo presidente del consiglio d'amministrazione della Fiat, e dal Padre ing. Luigi, pilota di alto livello per quasi un decennio, che vantava niente meno che un terzo posto assoluto nella Mille Miglia del 1932.

A Porto Recanati, infatti, nei garages dello stabilimento della Cementi, il capo-fabbrica Giacomo Foresi, "navigatore" del padre di Lodovico, realizzò, con la supervisione dell'ing. Scarfiotti, il piccolo capolavoro di una vetturetta in miniatura, dotata di motore motociclistico Benelli 175, con tanto di cambio a tre marce, che nel colore argenteo e nelle forme tondeggianti echeggiava le mitiche Mercedes e Auto Union che dominavano i gran premi di quel 1941, mentre la sua signora ridusse a misura per il piccolo Lodovico una splendida tuta da corsa, con sommo disappunto del figlio Giorgio Foresi, che su quella tuta paterna aveva fatto più di un pensiero. Al volante di quella vetturetta, e indossando quella tuta, Lodovico apprese i primi rudimenti della guida all'età di appena otto anni, scorrazzando per i viali interni del cementificio, tra la comprensibile apprensione delle attonite maestranze.

Sempre a Porto Recanati, nel 1947, si registra il debutto agonistico di Lodovico nella seconda edizione del "Circuito bicimotoristico", che si svolgeva sul percorso detto del "giro della strada nuova", consistente nel percorrere in senso antiorario Corso Matteotti, Via Loreto, Viale Gramsci e l'odierna Via De Gasperi: il quattordicenne rampollo di casa Scarfiotti, in pantaloni corti, alla guida di un "Cucciolo", un ciclomotore con motore a 4 tempi, due marce, prodotto dapprima dalla Siata, e poi dalla Ducati, si classifica al secondo posto, sostenuto dal tifo appassionato dei suoi "conciatadini", superato solo dal navigato pilota civitanovese Ruggeri.

In quegli anni dell'immediato dopoguerra la passione per i motori aveva quasi il sapore di una rivincita sulle privazioni del periodo bellico, e si esercitava indifferentemente sulle due e sulle quattro ruote, anche con mezzi di natura economica e popolare, come i ciclomotori, gli scooters, le motoleggere e le utilitarie: bastava il rombo di uno scarico aperto per generare le arcane pulsioni mirabilmente descritte da Marinetti e D'Annunzio, mentre l'odore di olio di ricino parzialmente combusto bastava a ricreare l'atmosfera magica ed esaltante della Mille Miglia, della Milano-Taranto e del Motogiro d'Italia, manifestazioni in cui la passione motoristica celebrava i suoi fasti più popolari.

Dopo il tradizionale apprendistato motociclistico, e non appena conseguita l'agognata patente di guida, Lodovico debutta sulle quattro ruote, dapprima nelle manifestazioni locali, alla guida di una Fiat 500 C, e poi su vetture di maggior cilindrata, opportunamente preparate.

Il suo debutto sulla grande scena agonistica nazionale avviene alla Mille Miglia del 1956, alla guida di una Fiat 1100 TV elaborata dal preparatore De Santis: Lodovico risulta vincitore della classe 1300 cc., pilotando da solo per tutto il tempo di 14 ore, 39 primi e 15 secondi, alla media eccezionale di 108,179 kmh! La sua preparazione fu talmente accurata da aver previsto il montaggio sotto lo specchietto retrovisore di una borraccia da ciclista in alluminio, dotata di una cannula che fuoriusciva dal tappo di sughero, in modo tale da poter bere senza fermarsi e senza abbandonare il volante! Con quella splendida vittoria, ampiamente rimarcata dalla stampa specializzata, Lodovico lascia già intravedere le sue eccezionali doti di atletiche di resistenza e di capacità di guida sulle lunghe percorrenze, oltre che di grinta e di ragionato coraggio, che faranno di lui uno dei più grandi stradisti e fondisti dell'automobilismo contemporaneo.

Subito dopo Lodovico acquista una Fiat 8 V 2000 carrozzata Zagato (lo stesso carrozziere che aveva allestito l'Alfa Romeo 1750 del padre Luigi), che chi scrive ricorda di aver visto parcheggiata davanti al Bar di Ferruccio Lucchetti, in tutto lo splendore della sua verniciatura grigio metallizzato, attraversata da una fascia rossa sul cofano, sul tetto e sul posteriore.

Con la nuova vettura Lodovico si proietta sulla ribalta nazionale e internazionale delle corse in salita e dei circuiti della categoria turismo, risultando Campione Italiano Velocità Turismo e vincitore del Trofeo della Montagna per l'anno 1957.

L'anno successivo Lodovico acquista dai fratelli Maserati la sua prima vera macchina da corsa, una Osca 1100 della categoria sport, inanellando una serie impressionante di 12 vittorie su 14 gare disputate, tanto da risultare ancora una volta Campione Italiano e vincitore del Trofeo della Montagna anche per la classe 1100 sport.

Negli anni dal 1959 al 1961 Scarfiotti, sempre al volante delle Osca 1100, 1500 e 2000, affina le sue doti di pilota d'eccellenza della categoria sport, sia in montagna che in circuito.

Poi, nel 1962, il debutto con la Ferrari Dino 2000, con cui consegue una somma di successi che lo consacrano Campione europeo della Montagna, e vincitore del Trofeo ANCAI di miglior pilota dell'anno.

Dal 1963 in poi ha inizio la scalata che conduce Lodovico Scarfiotti a posizioni di assoluta eccellenza nel panorama automobilistico internazionale, da un lato con le vittorie su Ferrari alla 12 ore di Sebring, in coppia con Surtees, e alla 24 Ore di Le Mans, in coppia con Bandini, dall'altro con il debutto in Formula 1, sempre su Ferrari, con un onorevole sesto posto al gran premio d'Olanda. Nelle prove del Gran Premio di Reims

di quello stesso 1963 Lodovico subisce un grave incidente sul fondo bagnato del tracciato, che gli fa chiudere anticipatamente la stagione.

Alla ripresa della stagione 1964 Lodovico mostra di aver superato i postumi dell'incidente di Reims, stabilendo in qualifica il nuovo record della pista di Le Mans, vincendo in coppia con Vaccarella la 1000 Km del Nurburgring, la corsa in salita di Crans Montana e il Trofeo Bettoia " 3 ore" di Monza, oltre a numerosi altri piazzamenti di rilievo.

Il 1965 e il 1966 costituiranno le stagioni magiche per un Lodovico Scarfiotti ormai nel pieno della sua maturità agonistica: nella prima di tali stagioni si aggiudica infatti il titolo di Campione europeo assoluto della Montagna, che lo consacra definitivamente incontrastato "Re" della specialità, vincendo con la Ferrari Dino una serie impressionante di scalate a media record, e trionfando ancora una volta alla "1000 Km" del Nurburgring in coppia con Surtees, oltre che alla "12 ore" di Reims, in coppia con Parkes. Nella stagione successiva conquista in coppia con Surtees la "1000 Km" di Spa, e vince varie volte in salita, per poi realizzare, con la nuova Ferrari 3000 V 12 cilindri, la gemma della sua carriera, trionfando a Monza nel Gran Premio d'Italia di Formula 1, ultimo italiano dopo Ascari nel 1952. In quello stesso anno riconquista il Premio dell'Associazione Costruttori come "Miglior pilota dell'anno", già vinto nel 1962.

Dopo il trionfo di Monza Lodovico si aspetta da Ferrari il definitivo riconoscimento del suo valore di pilota completo anche in Formula 1, e difatti apre la stagione 1967 col secondo posto alla "24 Ore" di Daytona in coppia con Parkes, si piazza al 5° posto al Gran premio di F.1 di Brands Hatch su Ferrari 12 cilindri a V, e al 2° posto, sempre in coppia con Parkes, alla "1000 Km" di Monza. Lodovico è invitato al Gran Premio di Monaco di Formula 1 insieme a Lorenzo Bandini, ma Ferrari decide di schierare alla partenza solo quest'ultimo. Scriverà poi lo stesso Enzo Ferrari, sul suo libro "Le briglie del successo" (pagg. 127-130), che la decisione di non schierare Scarfiotti a Montecarlo fu presa per accontentare una richiesta in tal senso di Bandini, che dopo il G.P. di Monza dell'anno precedente soffriva la rivalità con Lodovico, alimentata da taluni giornali. Fatto si è che proprio in quel G. P. di Montecarlo Bandini perirà tragicamente, e che la sua scomparsa, seguita da innumerevoli quanto vane polemiche, concorrerà a far maturare l'orientamento di Ferrari di rinunciare ai piloti italiani per le gare di Formula 1. Difatti Lodovico Scarfiotti, dopo aver vinto il G.P. di Siracusa arrivando al traguardo alla pari con Surtees, in onore dello scomparso Bandini, prenderà il via solo al G.P. D'Olanda, in cui si piazza al sesto posto, e al G.P. Del Belgio, in cui è costretto al ritiro, mentre non gli sarà concessa la Ferrari di Formula 1 per difendere la vittoria di Monza dell'anno precedente.

Nelle stesse pagine del libro sopra citato Enzo Ferrari tenta di giustificare la rottura con Scarfiotti, seguita alla decisione di escludere Lodovico dalla Formula 1, adducendo circostanze e motivazioni non del tutto convincenti:

"Scarfiotti senza Parkes cercò altrove la sua strada. Salito sulla Formula 1 non voleva scenderne, anche se il suo stile non si conciliava con il necessario affiatamento. Qualcuno parlò di divorzio quando Lodovico chiese, per il Gran Premio d'Italia dell'anno dopo, di cercarsi un'altra vettura. Ebbi una lettera di Gianni Agnelli che si era interessato all'attività sportiva di Lodovico, suo cugino. Mi diceva "Sta bene, anche Lodovico è d'accordo di smettere con la formula 1". La sua ansia di sentirsi completo al volante di una macchina da corsa ebbe invece il sopravvento. Lasciò la Ferrari e cercò altrove. In Inghilterra, in Germania, ma non era soddisfatto. Lo seppi; avevamo già gettato le basi di un ritorno, di una nuova stagione con le rosse vetture sport che non dimenticava. Lo sapevamo in pochi".

Scarfiotti non lasciò certo la Ferrari, che rappresentava anche allora la massima aspirazione di ogni pilota, per la temporanea assenza di Parkes. Quanto poi al discorso dello "stile" non compatibile con la necessità dell' "affiatamento", l'affermazione suonerebbe come un'autentica corbelleria tecnica, indegna dell'indiscussa competenza del "Drake", ove non la si potesse interpretare nei termini seguenti: Enzo Ferrari considerava Lodovico Scarfiotti come un pilota gentlemen, ed anche come un collega imprenditore, che non rispondeva al requisito, fondamentale in casa Ferrari, di essere incondizionatamente disponibile come un qualsiasi dipendente. Dunque il discorso dello "stile" mal conciliabile con la necessità dell' "affiatamento" significava, in realtà, che Ferrari considerava Scarfiotti troppo autonomo, libero e "signore", per essere utilizzato anche nel ruolo di collaudatore, che a Maranello si reputava indispensabile per un pilota di Formula 1, ma per il quale Lodovico non aveva alcun interesse e alcuna vocazione. Quanto, infine, alla lettera di Gianni Agnelli, è verosimile che fosse stata ispirata non già da Lodovico, ma dalla sua famiglia, legittimamente preoccupata della pericolosità della Formula 1, dopo la tragedia monegasca occorsa a Lorenzo Bandini.

Fatto si è che Lodovico decise di abbandonare la Ferrari, dopo aver appreso che non gli sarebbe stato consentito di correre il G.P. d'Italia 1967 alla guida della rossa Formula 1 di Maranello: si presentò a quel Gran Premio di Monza alla guida di una Eagle, ma fu costretto al ritiro, e nel successivo anno 1968 si accasò con la Cooper BRM per le gare di Formula 1, ottenendo due quarti posti ai G.P. di Spagna e di Montecarlo; e con la Porsche per le gare di durata e di salita.

E fu proprio alla guida di una Porsche 910 che, nel primo mattino dell'otto giugno 1968, Lodovico Scarfiotti, impegnato nelle prove della corsa

in salita di Rossfeld, in Germania, uscì di strada al termine di un rettilineo, dopo una lunga frenata di circa 60 metri, perdendo la vita nell'impatto contro uno sperone roccioso.

Di quell'incidente apparentemente misterioso non è stata ipotizzata altra convincente spiegazione, che non fosse quella di un guasto all'apparato sterzante, che su quel tipo di macchina aveva già in precedenza creato dei problemi.

Lodovico scomparve così, in un tiepido mattino di primavera, cadendo su quella montagna che lo aveva eletto a suo "Re", a distanza di poco più di un anno dal rogo in cui si era bruciata la vita di Lorenzo Bandini: scrisse al riguardo Ferrari, poche righe dopo il brano che abbiamo citato, che *"Il destino di Scarfiotti sembra ombelicalmente legato a quello di un altro italiano, Lorenzo Bandini"*. Non sembra azzardato supporre che, nel ravvisare un legame tra i destini dei due piloti, Enzo Ferrari possa aver pensato che, se Lodovico avesse preso il via al G.P. di Montecarlo, forse quella corsa avrebbe preso una diversa piega, e forse Lorenzo non sarebbe morto; e che, se a Lodovico fosse stato concesso di schierarsi con la rossa F. 1 al G.P. d'Italia di quello stesso 1967, certo non avrebbe lasciato la Ferrari, non avrebbe provato la salita di Rossfeld alla guida della Porsche, e forse non sarebbe morto. Forse, .. forse.

Lodovico Scarfiotti fu l'ultimo grande pilota gentlemen della storia dell'automobilismo mondiale, e ciò rappresentò verosimilmente l'unico limite che ritardò la sua consacrazione al rango, pienamente meritato, di pilota professionista di altissimo livello internazionale. Di certo egli fu il più grande stradista e fondista del suo tempo, del tutto degno della tradizione italiana dei Nuvolari, dei Varzi e dei Biondetti. Ma, nel contempo, Lodovico fu anche il più grande pilota di corse in salita di sempre. I requisiti necessari per essere grande stradista e fondista e grande scalatore sono apparentemente antinomici: al fondista-stradista si richiede infatti di essere dotato di eccezionale resistenza atletica alla guida, e di saper guidare con l'istinto, affinato dall'esperienza, di intuire a colpo d'occhio l'andamento delle curve anche sui lunghi percorsi difficili da memorizzare; al pilota di corse in salita si richiede, per contro, di saper sfruttare al massimo le potenzialità meccaniche della vettura, in modo tale da percorrere alla massima velocità e nel minor tempo possibile un percorso di breve lunghezza, da provare e riprovare alla ricerca della perfezione assoluta. È del tutto evidente che solo un pilota dal bagaglio tecnico, psico-fisico e caratteriale assolutamente completo può riuscire ad essere nel contempo grande protagonista sia nelle corse di fondo che nelle corse in salita. Ed è altrettanto evidente che un pilota di tal fatta rappresenta il modello ideale

del pilota di Formula 1, come Lodovico ebbe modo di dimostrare, alla guida della rossa Ferrari n. 6, di 3000 cc., 12 cilindri a V, 36 valvole, nel Gran Premio d'Italia di Monza del 1966, battendo, oltre a tutta la concorrenza straniera, anche compagni di squadra del calibro di Bandini, Parkes e Surtees, che guidavano monoposto identiche alla sua.

L'ultimo ricordo personale che ho di Lodovico risale alla metà degli anni '60, quando era già un affermato pilota di rango: ci incontrammo presso l'autolavaggio Giri e Moriconi, dove era venuto a ritirare la sua Ferrari appena lavata: vide la mia modesta Fiat Abarth 595 sollevata sul ponte, la osservò a lungo, e mi disse che gli sarebbe piaciuto averne una, cui togliere tutti i segni esteriori dell'elaborazione Abarth, così da farla sembrare una normale Fiat 500, per divertirsi poi a sorpassare i conducenti di auto di maggior cilindrata, lasciandoli di stucco! Il campione trionfatore delle prove più severe e impegnative del calendario aveva evidentemente conservato la fresca passione del quattordicenne in calzoncini corti, che tanti anni prima avevo visto gareggiare sul Cucciolo nel "giro della strada nuova".