

IL GUARDIANO DEL TRIDENTE

Entrato in Maserati nel 1951, non ne è più uscito: caso più unico che raro di longevità aziendale. È l'uomo che rappresenta (e custodisce) la memoria storica della Casa bolognese, colui che ha salvato l'archivio Maserati dalla distruzione. Sancta sanctorum che Ruoteclassiche è riuscita a visitare per la prima volta

Testo di **Gilberto Milano** - foto di **Alessandro Barteletti**

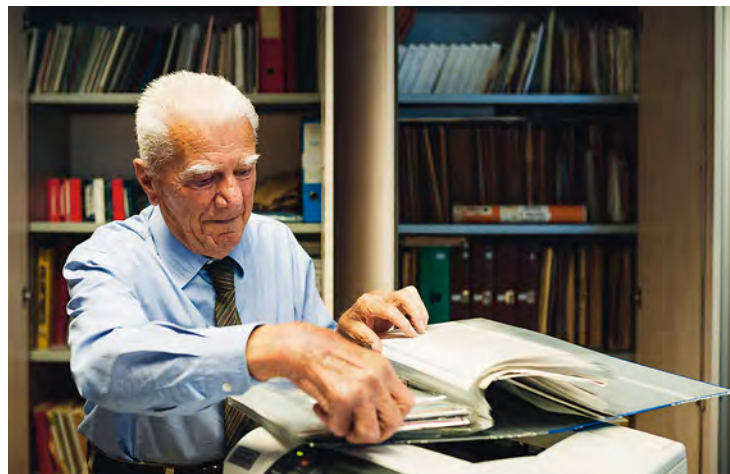
In novembre ha dato alle stampe la sua autobiografia, come in genere fanno i campioni dello sport o i divi dello spettacolo giunti in età avanzata.

Lui non è né uno né l'altro. Oltretutto lo conoscono in pochi. Tutti i collezionisti e gli appassionati di Maserati dovrebbero però avere una sua fotografia sul comodino e ringraziare quest'uomo ogni volta che si svegliano. Ottantaquattro anni portati con grande vitalità e lucidità, Ermanno Cozza è l'uomo che lavorando nell'ombra ha in pratica salvato la storia del marchio bolognese dall'oblio e che oggi consente a chiunque ne abbia necessità di conoscere ogni dettaglio delle auto costruite dalla Casa del Tridente dal 1926 a oggi. È lui che ha prima conservato e poi catalogato i documenti e i disegni di tutte le vetture della Casa e che poi ha lottato per evitarne la distruzione quando i manager della Citroën (subentrata alla famiglia Orsi nel 1968) li stavano per gettare al macero, spinti dalla necessità di recuperare spazio da dedicare a nuovi uffici. È lui che ha insistito per la realizzazione del museo Maserati, inaugurato nel 1965 da Juan Manuel Fangio, e che poi si fece in quattro nel 1994 per evitare che Alejandro De Tomaso (subentrato alla Citroën nel 1975) disperdesse le 19 auto della collezione in un'asta a Londra. Fu grazie alle sue pressioni infatti se le vetture saranno poi acquistate in blocco da Umberto Panini (l'imprenditore delle famose figurine dei calciatori, grande

appassionato del Tridente) e sistemate nel museo di famiglia dove ancora oggi sono conservate. C'è lui anche dietro la nascita del Registro Maserati nel 1985; c'è sempre lui dietro il salvataggio di quelli che chiama "ferri vecchi" (motori non completati, carrozzerie abbandonate, serbatoi, radiatori, parti meccaniche e qualche telaio avanzato delle auto da corsa, pistoni, bielle, molle, ammortizzatori e numerosi altri particolari) anch'essi poi ceduti a Umberto Panini; e c'è ancora lui a evitare in tempi più recenti che l'archivio Maserati uscisse dalla sede storica di via Ciro Menotti a Modena per venire sistemato in una palazzina esterna, insieme con l'archivio Ferrari.

INFATICABILE UOMO-AZIENDA

L'archivio, o meglio, l'amore per la Maserati, è stato lo scopo della sua vita, il suo palino, il suo pensiero fisso. E lo è ancora oggi dopo 66 anni, da quando - era il 23 ottobre del 1951 - varcò per la prima volta i cancelli dell'azienda. Preciso, metodico e volenteroso, viene affidato prima al Centro Controllo, il reparto dove veniva testata tutta la produzione dello stabilimento, e successivamente al Reparto Esperienze. Partecipa alla costruzione delle vetture da corsa del Tridente dell'epoca sotto la guida del mitico meccanico Tonino Reggiani. Assiste alla nascita della 250 F, del primo motore 12 cilindri Maserati, dei motori A6 G/54, 150 S, 300 S, 350 S e 450 S, della 3500 GT e della Birdcage. È tra i giovani meccanici che seguono i piloti Maserati alla Mille Miglia e alle gare di velocità fino al ritiro dalle compe- ➤



zioni della Casa nel novembre 1957. Ha a che fare con Behra, De Filippis, Fangio, Moss, Musso, Perdisa, Scarlatti, Villosesi. Di ognuno di loro ricorda aneddoti e vicende private con una memoria da elefante. Ha lavorato con Bindo Maserati, e per numerosi anni è stato uno dei pupilli dell'ingegner Giulio Alfieri, padre di numerosi motori del Tridente. Nel 1959 entra nell'Ufficio Tecnico. Cozza è diplomato in meccanica nel più qualificato istituto tecnico di Modena e ha una passione innata per i motori. Conosce tutto di un propulsore e dopo l'esperienza vissuta a fianco dei grandi tecnici Maserati è uno dei pochi a vantare un know how davvero completo e qualificato tra i dipendenti della Casa. Passato successivamente all'Ufficio Commerciale, sarà testimone del-

la nascita di tutte le vetture stradali fino a oggi. Oltre che di tutte le vicissitudini vissute dalla Maserati negli anni: dal nuovo assetto societario del 1952, quando Adolfo Orsi liquidò i fratelli e divenne proprietario esclusivo della Maserati, all'amministrazione controllata del 1958; dall'arrivo e seguente fallimento dell'avventura con la Citroën all'apropo di De Tomaso, quindi della Fiat e della Ferrari con il 50% delle azioni; e infine al ritorno al 100% della Fiat nel 2005.

CUSTODE DELLA MEMORIA

Le proprietà sono cambiate ma lui è sempre rimasto al suo posto. Cozza, infatti, non ha mai lasciato la Maserati definitivamente; è andato in pensione nel 1988 ma non ha abbandonato il suo incarico di responsabile

dell'archivio. Ancora oggi si reca in fabbrica almeno una volta la settimana e nell'ufficio riservato alla "grande memoria" del marchio, situato nella palazzina del quartier generale, c'è sempre la sua scrivania. Il cuore dell'archivio invece è nel sottotetto della vecchia palazzina a due piani a fianco dell'ingresso di via Ciro Menotti. Un luogo che raramente viene aperto agli estranei, una sorta di bunker dove hanno accesso solo lui e pochi altri e che Ruoteclassiche è riuscita a visitare e fotografare per la prima volta. "Qui c'è tutta la produzione Maserati dal primo all'ultimo disegno" spiega Cozza con orgoglio. "Ci sono 12.000 pratiche di automobili meticolosamente catalogate. Fino alla produzione del 1981 è tutto cartaceo, poi dalla Biturbo è tutto digitalizzato".

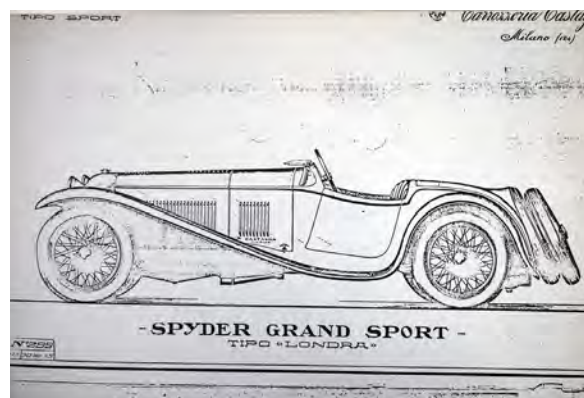
È incredibile il lavoro che quest'uomo

AUTOBIOGRAFIE

COZZA STORY

Ermanno Cozza è un uomo che parla per aneddoti, ne ha centinaia da raccontare. Ovviamente tutti legati alla Maserati, l'azienda per la quale presta servizio da 66 anni. Gran parte sono riportati in questa voluminosa autobiografia di 500 pagine (Nada Editore, 28 euro). Non essendo uno scrittore di professione Cozza ha messo su carta i suoi ricordi suddividendoli per argomenti e accompagnandoli con molte

foto inedite. Sono 136 racconti brevi di una lunga vita professionale, inframmezzati da episodi familiari spesso commoventi, che offrono un raro e prezioso spaccato dell'azienda. Un esempio molto importante di "storia dal basso", come scrive nella postfazione Gianluigi Cozza, figlio di Ermanno, che ci sentiamo di condividere.



Rarità in archivio

In alto, Ermanno Cozza nel suo ufficio. Dietro di lui l'armadio con le cartelle che consulta più di frequente; a fianco una foto della 250 F di Fangio. A sinistra, il bozzetto di una vettura mai nata; sotto, il primo depliant della Maserati Sport 2000 e alcune cartelle del suo "data base".



Il disegno numero uno

Il documento più prezioso tra i numerosi conservati nell'archivio: si tratta del progetto della "sezione testa cilindri" del motore Tipo 26, montato sulla prima vettura da competizione costruita dalla Maserati. In pratica il disegno n. 1 della storia del Tridente, realizzato il 27 settembre 1925.



umile e schivo ha svolto negli anni e che cosa è riuscito a salvare. Dalla Tipo 26 del 1926 a oggi, ogni particolare di un'auto, anche il più piccolo, è catalogato con un suo numero (si parla di 2300-2800 componenti differenti per ogni auto). Tutti suddivisi per gruppi di appartenenza: motore, trasmissione, freni, serbatoi, carrozzeria...

TANTI AMICI, QUALCHE NEMICO

Dall'inizio degli anni 60 Cozza inizia a registrare anche il tipo di vettura, il numero di telaio, il motore, il nominativo dell'acquirente. Lo fa di sua iniziativa, sollecitato dalle sempre più numerose richieste che arrivano dai collezionisti Maserati sparsi nel mondo. Inizia a segnarsi i loro nomi su un foglio, poi su un secondo, quindi su numerosi altri.

Risponde alle loro richieste e li mette in contatto tra loro quando è necessario. È grazie a questi preziosi elenchi, che lui chiama "data base", che Cozza è in grado di seguire i passaggi di proprietà, gli aggiornamenti, le demolizioni. Un archivio che oggi gli consente di riconoscere l'autenticità storica di qualsiasi vettura Maserati e di svolgere un lavoro prezioso e molto delicato, soprattutto da quando le quotazioni delle auto del Tridente hanno raggiunto valori milionari. "Il vil denaro fa diventare le persone disoneste" dice Cozza, che spesso deve respingere assegni con molti zeri da parte di chi vorrebbe da lui il numero di telaio di una Maserati demolita, in modo da ricostruirla come originale. "In questo lavoro le tentazioni non mancano. E se non tutti i giorni, ci sono spesso" afferma Cozza.

"Io ho sempre preferito passare per fesso ma essere ricordato come una persona onesta piuttosto che vendere la mia dignità". Purtroppo è così che gira il mondo: Cozza infatti non è amato da tutti, soprattutto non da coloro a cui ha "bocciato" le macchine.

L'archivio è organizzato con il criterio che gli è sembrato più opportuno: "buon senso, ordine e conoscenza della storia della Casa. Diciamo che è disposto in ordine cronologico e secondo il tipo di vettura" spiega. In pratica solo lui ha potuto e saputo metterci mano fino al 2011, anno durante il quale è stato affiancato da Fabio Collina, un giovane e appassionato ingegnere che, dopo un periodo di "apprendistato", è oggi l'unico in grado di sostituire il maestro. Ovviamente, quando Cozza non c'è. **R**



L'antro segreto

Alcune immagini esclusive dell'archivio dei disegni Maserati, un luogo accessibile a pochissime persone e raramente fotografato. A sinistra una delle casse che contengono i preziosi e delicatissimi disegni della produzione bolognese Maserati. In questa foto, le scatole con i documenti relativi alle varie auto prodotte. In alto, da sinistra, il catalogo dei singoli componenti di una vettura; le cartelle dei vari modelli; le maquette di alcune vetture mai realizzate.