

Fondatore Mario Pieri:

## *Riflessioni di un suo fidanzato*

Nell'arco della vita di un ottantenne, si può dire che ha veramente visto passare molta acqua sotto i ponti, molti sono stati gli eventi belli e brutti, ma l'unico faro sempre vivo e acceso tra gli affetti della mia vita, che mi ha accompagnato quotidianamente è stato, e sarà sempre, quello della mitica.

Nel 1957 iniziai ad avvicinarmi alla 500 topolino, una delle prime utilitarie della fiat, fu acquistata di seconda mano, ed è stata la macchina che mi ha fatto innamorare delle utilitarie. ricordo un motore molto lento, con raffreddamento a termosifone e dopo molti chilometri si rischiava di trovarsi con i marroni alla coque però fu proprio in quel periodo che quelle quattro ruote mi hanno permesso di fare viaggi sconfinati.

Il topacchio fu usato per molti anni. I ricordi più belli sono quelli legati a quando si andava al mare con gli amici ad ostia, si caricavano 7 persone così disposti: pilota, passeggero tre nel sedile posteriore in piedi e due sulle pedane esterne. Erano i tempi della spensieratezza, della molta incoscienza, il codice stradale in quei casi veniva violato, e più di una volta fummo fermati e costretti a fare più viaggi per portare tutti i fantasiosi passeggeri nella località marina di Roma.

Passarono gli anni e, come si suol dire, misi la testa a posto sposandomi, iniziando una nuova vita. Il viaggio di nozze fu programmato per la Jugoslavia, la prima tappa fu Ancona Plitvice, Zagabria, grotte di Postumia, Trieste, Senigallia (ospite da alcuni amici per qualche giorno) e poi rientro a Roma.





Eravamo giovani e ci potevamo permettere un tale massacro causato dalla rigidità del topacchio, però io e la mia dolce metà eravamo felici, questo ci faceva sentire forti e molto sicuri dei nostri sentimenti.

Per ragioni lavorative usavo la vettura della ditta, una macchina più grande in quanto dovevo viaggiare per l'Italia, ma il topacchio fu dato in consegna a mia moglie, che lo usava per il mercato giornaliero, per la scuola e tutte le attività che doveva svolgere una mamma di famiglia.

Che sofferenza nel mio intimo, perché non potevo utilizzare la mia super utilitaria.

Nell'arco di un breve tempo fui proprietario di un topolino a e un topolino b, in quel periodo degli anni Sessanta cominciai ad innamorarmi della mitica. Devo dire con tutta sincerità, come gran parte degli italiani affezionati al topacchio, inizialmente non fu accettata con entusiasmo, il prezzo per averla era troppo elevato, poco competitivo. Il boom della motorizzazione era collegato alla lambretta e alla vespa, con i mosquito (biciclette con motori da 48cc), ma è bastato un periodo di pubblicità televisiva, in cui la nuova meraviglia entrò nelle case degli italiani e il gioco fu fatto. La Cinquecento cominciò ad essere apprezzata, gli italiani capirono che con una quantità di rate sopportabili, si poteva fare il grande passo ed essere parteci del miracolo economico. Mi sentivo un protagonista di questo vertiginoso periodo economico, così anche io, comprai una fiat 500 d e, man mano che gli anni trascorrevano, ne cambiai molti modelli. La passione della mitica aumentò, quando iniziai a praticare i club, che hanno lo scopo di salvaguardare la vita di tale vetturessa miracolosa.





Un ricordo speciale va al primo club da me frequentato, " il primo Roma Club ", fu una bella esperienza, andammo in Francia e gettammo un ponte tra Roma e Parigi, si facevano belle manifestazioni, fummo ricevuti anche dal papa a Castel Gandolfo, poi come tutte le cose che funzionano il Club scivolò nell'oblio. Io non mi scoraggiai e subito mi iscrissi al "Club Italia" dopo un anno con alcuni amici partimmo da Roma e partecipammo al raduno nazionale che ogni anno si tiene nel mese di giugno a Garlenda in provincia di Savona, fu un mega raduno, un'organizzazione perfetta, una partecipazione con numeri stratosferici, ma la cosa che ci fece rimanere basiti fu che, all'atto delle premiazioni, noi di Roma non fummo neanche nominati per un saluto, questo per noi fu un grande smacco perché dopo 700km circa, ci aspettavamo un'occhio di riguardo. Il comportamento di tale Club mi rese molto perplesso e mi portò alla decisione di costituire un club indipendente da qualsiasi organizzazione.

Erano gli anni '90 riunii alcuni amici e finalmente nacque il ClubFiat500InTheWorld. Divenni il Vicepresidente, perché secondo il mio parere, all'epoca mi sembrava molto impegnativo la presidenza fu data ad una persona che ci teneva molto. Per i primi mesi tutto filò liscio, il primo contrasto si manifestò quando andammo a fare visita agli stabilimenti della Ferrari a Modena. Poiché' eravamo 40 autovetture, fummo divisi in due gruppi, ci furono consegnati i pass con la raccomandazione di restituirli alla fine della visita. Purtroppo, nel gruppo assegnato al presidente un socio fece sparire il pass, venne fuori una polemica e il presidente diede le dimissioni. Riunitosi il consiglio direttivo fui eletto presidente a furor di popolo. iniziai la conduzione del club con criteri diversi.





Tra le prime attività che intrapresi, fu la creazione di un organo ufficiale, un bollettino di informazione, la cui pubblicazione avveniva ogni 4 mesi, e i temi erano e sono inerenti sempre alla vita del club. L'organizzazione è stata sempre molto efficiente, si arrivò nell'arco di un anno ad iscrizioni stratosferiche, il primo evento del club fu la visita alla Ferrari, uno degli eventi eccezionali fu il gemellaggio con la fiat 500 di Parigi, fummo accolti in maniera entusiasmante. Il presidente ci mise a disposizione un'associata che fu la nostra guida per le strade di Parigi. Ci porto a visitare la Torre Eiffel, Montmartre, la Chiesa del Sacro Cuore, Nôtre-Dame, la gita serale sulla Senna, ricordo che fummo accolti sul vaporetto con canti e balli, ci fu offerta la cena dal presidente del club parigino mentre il natante silenziosamente solcava le acque della senna.

Era il tempo che i possessori delle mitiche erano dei templari che amavano svisceratamente la vetturessa che partecipò al boom economico italiano, ci rappresentò nel mondo come una nazione di persone dedite alla ricostruzione dei danni che causò una scellerata guerra voluta da 20 milioni di baionette. Ci furono molte manifestazioni, piccole o grandi tutte con un unico denominatore comune: far divertire i soci con gioia. Il bel paese girato in largo e lungo, dalle dolomiti alla Sicilia per ben 2 volte con visita a tutte le bellezze archeologiche della regione. Ricordo che fummo ospitati in un villaggio sotto le falde dell'Etna andammo con i Cinquini sino alla stazione più alta del vulcano visitammo l'osservatorio, un panorama mozzafiato, si vedeva la Calabria con lo stretto di Scilla e Cariddi. Non dobbiamo mai trascurare la cultura perché è il nutrimento dell'anima come la musica.





Un altro ricordo indelebile nel cuore, sempre con le mitiche, è stato il viaggio in Germania, 50 autovetture, tutte ben attrezzate. La prima tappa e pernottamento avvenne in Austria arrivati a Monaco fummo accolti da uno schieramento di auto d'epoca a Marienplatz, la piazza più famosa di Monaco. A seguire visita in Alsazia a Strasburgo, una delle sedi europee. Arrivati sulla piazza principale ci comparve la sua cattedrale gotica di Nôtre-Dame del 1400, un capolavoro che con la sua maestosità ci fece sentire estremamente piccoli. Nella stessa giornata ci spostammo e arrivammo in Svizzera, in un albergo che si trova vicino all'aeroporto; preso possesso delle camere per il pernottamento andammo subito a cena vicino al lago di Lugano, la sera con molta soddisfazione ai partecipanti consegnai, in omaggio, un diploma e una targa ricordo. Con il meccanico come sempre nei nostri raid all'estero rientrammo in Italia e ci vollero ben 16 ore in compagnia della mitica arrivammo sani e salvi ognuno nelle nostre case. Negli anni 2005 gli italiani si accorsero di possedere una Cinquecento, ci fu la corsa al restauro, molti per passione, molti per speculazione, nacquero club come funghi, i restauratori senza scrupoli pensavano di fare affari favolosi mettendo in vendita il loro rabberciato restauro; ci fu la categoria di club prezzolati che partecipavano e partecipano a tutte le pseudo manifestazioni.

Il risultato fu che la mitica ebbe un surplus di visibilità che le si riversò contro. La conseguenza è stata la fine dell'interessamento da parte del pubblico, con l'aumento dei lamierati e con la parte meccanica alle stelle e il disamore di coloro che consideravano la mitica come un gioiello prezioso.





Inoltre, la crisi economica, che iniziò con i licenziamenti di massa, con la chiusura delle aziende e molte famiglie entrarono nel tunnel della povertà.

Prima delle avversità descritte si poteva contare fino a 200/300 partecipanti alle manifestazioni, non si badava a spese, tutto ciò è finito, per arrivare ai numeri teste' descritti ci vogliono i partecipanti di 15 club.

Molti i ricordi con la mitica i raid europei non ce li siamo fatti mancare, Francia, Austria, Germania, Svizzera, Grecia, erano tempi di vacche grasse, tutto filava liscio. Nel momento in cui sto scrivendo per la mitica anche se ha compiuto 60 anni ci sono problemi per il mantenimento. Il ricambio generazionale stenta a crescere, ela ciliegina sulla torta è la mancata protezione delle autorità che insensibili lasciano la gestione della vita di questa vetturina a gente che con la "solfa" del progressismo vorrebbe cancellare il nostro passato, non sapendo che se ciò avvenisse diventeremmo un popolo senza futuro .

Roma 1° febbraio 2018

Il Fondatore  
Mario Pieri

