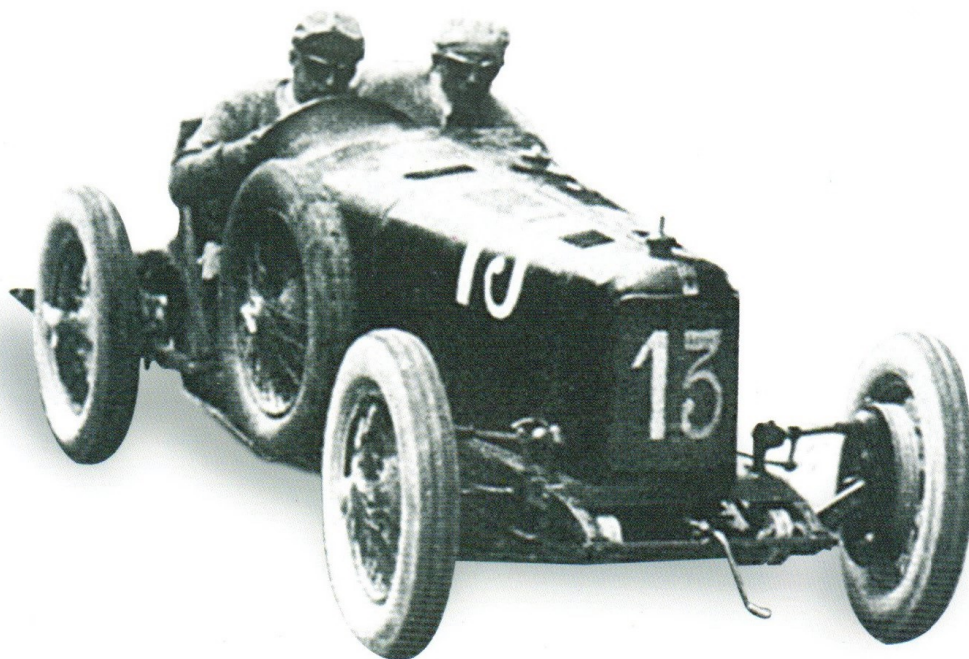
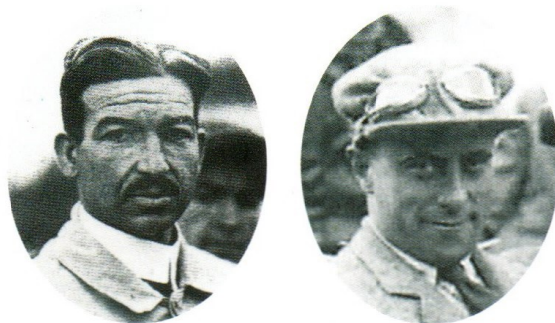


MARIO SEMPRONI

MASERATI

100 ANNI MAGNIFICI



“...dalla vita bisogna prendere il massimo,
ma bisogna restituire almeno il 95%.”

Marchese Diego de Sterlich

Un doveroso ringraziamento a:

Peppino Valerii, Mario Costantini, Ernesto Ruscitti, Francesco Santuccione, Rino Rao, Candido Greco, Francesco Leopardi, Antonio Di Vincenzo, Leo de Bonis, Carlo Pilone, Mario Verri e Silvia Di Battista, Giuseppe Di Meo, Guido Folli, Giuliano Silli, Norma D'Ercole, Annalisa Massimi, Patrizia Grande, Peppino Milano, famiglia Di Antonio, Antonio Giammarino, Duccio Gammelli, personale dei Servizi Demografici del Comune di Penne. Una menzione particolare per il compianto Gabriele Rossi. Ed infine un ringraziamento a quanti, non citati, hanno comunque consentito con il loro apporto la realizzazione della monografia.

Foto di copertina:

Alfieri Maserati e Diego de Sterlich

*Diego de Sterlich e Pietro Bortolini su Maserati tipo 26 B,
Vermicino-Rocca di Papa, 2 ottobre 1927*

Finito di stampare nel mese di Giugno 2014 presso le Arti Grafiche CANTAGALLO - Penne

MARIO SEMPRONI

MASERATI

100 ANNI MAGNIFICI



PENNE 2014

Significato di un anniversario

Non avrebbe alcun valore la celebrazione di un anniversario, come quello della Maserati, se non servisse a ricordare a noi ed in particolar modo ai giovani, che cosa significano, in momenti così particolari, nei quali l'Italia, colpita così duramente da più crisi profonde e inarrestabili, le privazioni ed i sacrifici affrontati da molti uomini, che pur di salvare i loro sogni, le loro speranze e le loro invenzioni, hanno contribuito in maniera determinante e così importante, a risollevare le sorti di una nazione, fra guerre, distruzioni ed il lento inesorabile disfacimento, che rischiavano di annientare gli insegnamenti di un glorioso passato. Ed una commemorazione non avrebbe senso, non sarebbe che un rigido bilancio consuntivo ed una nostalgica escursione nei campi del ricordo, se non fosse tutta pensata, dal proposito di mettere a frutto l'eredità ricevuta, di moltiplicarne gli impulsi, di emendarne gli errori, di superarne i risultati. La storia della Maserati ha inizio il primo dicembre del 1914 a Bologna, in via de' Pepoli 1: qui i tre fratelli Alfieri, Ettore ed Ernesto si dedicano all'elaborazione ed alla preparazione sportiva di auto di diverse marche, con particolare riguardo alla Diatto

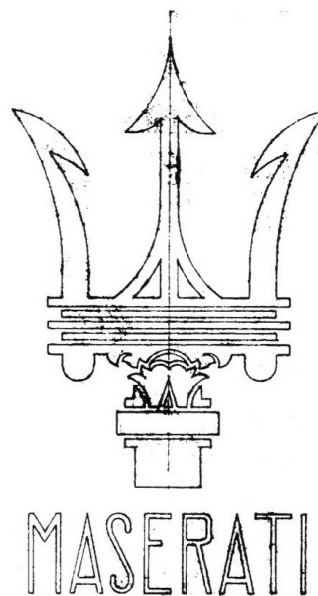
ed alla Isotta Fraschini, l'azienda per la quale Alfieri era stato rappresentante in Argentina. Di tale impresa Alfieri, nel momento in cui divampava la guerra, doveva lasciare la guida al fratello Ernesto, il più giovane dei tre, mentre lui ed Ettore partivano per svolgere il loro dovere di soldati.

In effetti i fratelli Maserati furono 7, nati dal matrimonio di Rodolfo Maserati, macchinista delle Regie Ferrovie a Piacenza e da Carolina Losi. Dopo qualche tempo si trasferirono a Voghera, in provincia di Pavia, in una modesta dimora alla periferia della città, dove vennero alla luce i sette figli. Carlo nel 1881, Bindo nel 1883, Alfieri nel 1885 (morto a soli pochi mesi) e Alfieri secondo nel 1887, Mario nel 1890, Ettore nel 1894 ed Ernesto nel 1898.

Depositata la ragione sociale di "Officine Alfieri Maserati S.A." nei primi periodi l'attività dei Maserati si svolse unicamente nel campo delle competizioni, che diedero loro una buona visibilità in campo nazionale ed internazionale. Dopo la morte di Alfieri nel 1932, si trovarono in grandi difficoltà economiche, fino ad essere costretti a cedere la maggioranza della società, pur rimanendo come consulenti per 10 anni, ad Adolfo e Carlo Orsi, che

dopo due anni trasferirono l'attività a Modena, obbligando di lì a poco Ettore, Ernesto e Bindo a fondare una nuova società denominata OSCA (acronimo di Officine Specializzate Costruzioni Auto). Nella vicenda della Maserati, subito dopo la nascita della vettura "tipo 26", spunta un personaggio di nobile lignaggio, il Marchese Diego de Sterlich Aliprandi, che con i Maserati strinse un'amicizia fraterna e di grande stima che lo portò per ben due volte a salvare le sorti del marchio, trovatosi in grande difficoltà, nonostante la validità dei progetti ed il grande successo nelle corse, anche per opera del Marchese, che si distinse su tutti i campi di gara, soprattutto nelle salite, tanto da essere insignito del titolo di primo "Re della montagna". Il bravo e stravagante pilota è stato ricordato anche durante la presentazione del libro "Maserati. Un secolo di storia" di Gianni Cancellieri, Luca Dal Monte, Cesare De Agostini e Lorenzo Ramacciotti, a Modena il 6 dicembre 2013, nello Showroom della Maserati stessa.

PEPPINO VALERII



Premessa

Il prossimo 14 dicembre la Maserati compirà 100 anni, un traguardo importante. Molte case automobilistiche coeve e di pari dignità sono già scomparse da tempo. Lo stato di salute dell'Azienda, dopo alcuni momenti difficili, è ottimo, con migliaia di prenotazioni e lunghi tempi di attesa per le consegne. Le Città di Bologna e di Modena vivono con entusiasmo questo evento. La prima, perché sede storica del marchio con il Tridente, la seconda, perché ne raccolse l'eredità alla fine degli anni trenta ed oggi ne perpetua la tradizione. La nostra Città, la Città di Penne, la Città del Marchese de Sterlich non può non sentirsi coinvolta nella vicenda. La storia della Maserati passa anche per Penne, una storia con la S maiuscola. Scopo di questa pubblicazione non è quello di riscriverne gli avvenimenti. Altri, più competenti, l'hanno già fatto egregiamente. Un esempio è dato dal recente volume "Maserati, un secolo di storia" di G. Cancellieri, L. Dal Monte, C. De Agostini e L. Ramaciotti, nel quale le vicende della Casa vengono ricostruite magistralmente. In queste pagine

saranno invece narrati i fatti che precedettero l'entrata in produzione della Maserati tipo 26, la prima vettura con il simbolo del tridente sulla calandra. Verranno quindi tracciati brevi profili dei fratelli Maserati, con particolare attenzione ad Alfieri e del Marchese Diego de Sterlich Aliprandi. Questo piccolo drappello di entusiasti portò negli anni venti del secolo scorso alla nascita della tipo 26, capostipite di tante vetture che fecero e fanno sognare gli appassionati di automobilismo. Quando su strada o in pista vedremo sfrecciare una Maserati, non limitiamoci ad apprezzarne le linee armoniose, il potente propulsore o le superbe prestazioni. Andiamo indietro nel tempo, ricordando quegli uomini che con la loro tenacia permisero la nascita di un mito, la Maserati.

MARIO SEMPRONI

Alfieri e Diego

Alfieri Maserati e Diego de Sterlich sino agli inizi degli anni '20 del secolo scorso non si conoscevano. Nessuno dei due avrebbe mai immaginato che i loro destini si sarebbero incrociati sino a costituire quell'unicum che avrebbe portato nel 1926 alla nascita della prima vettura Maserati. In fondo erano più le cose che li dividevano, che quelle che li accomunavano. Al-

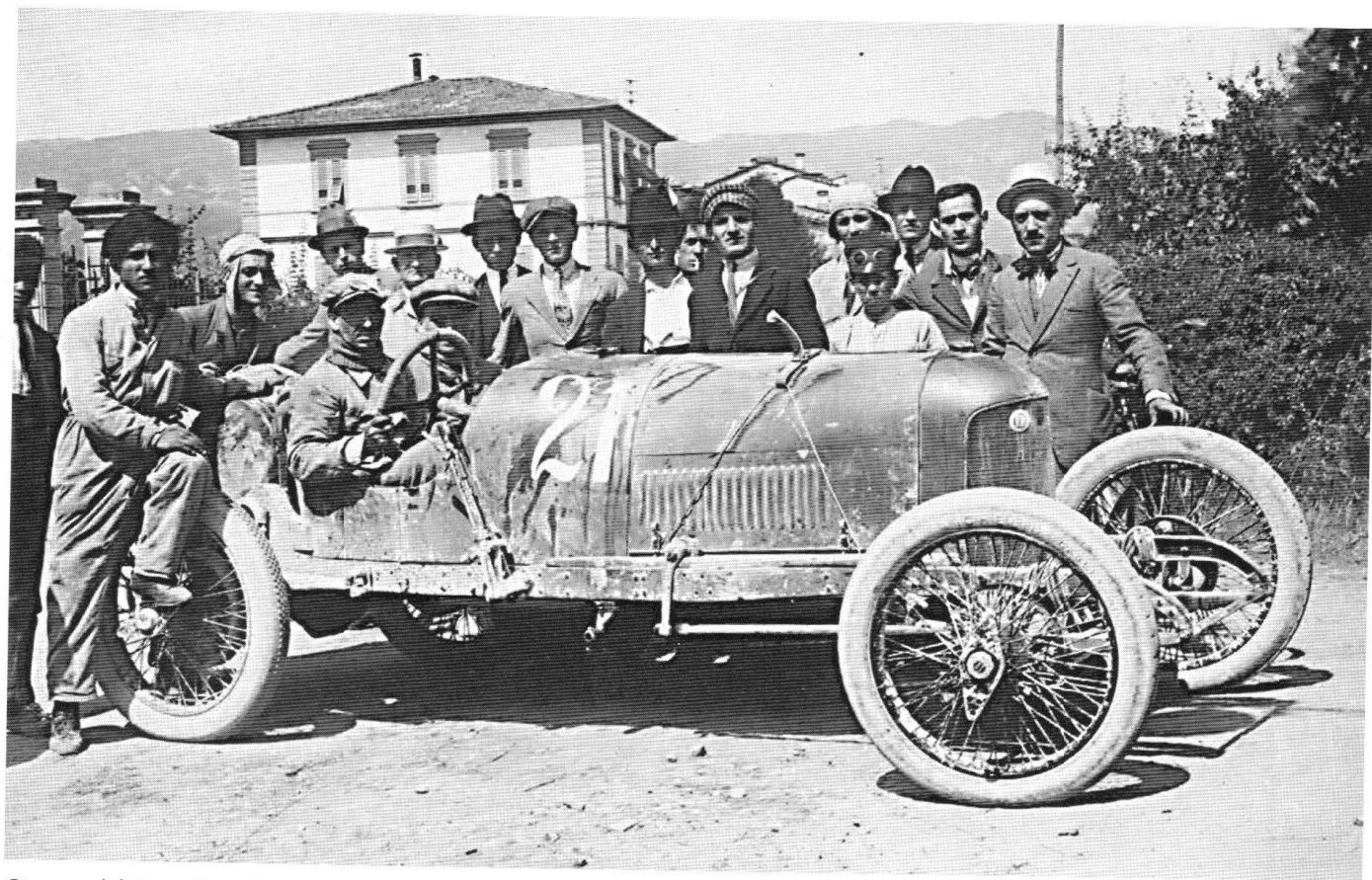
fieri figlio di un macchinista delle ferrovie, Diego rampollo di una antica e nobile Casata, con radici austriache. Non erano nemmeno coetanei, Alfieri nato nel 1887, Diego nel 1898. Provenivano da luoghi distanti, Alfieri da Voghera, nel pavese, Diego da Castellammare Adriatico, località costiera dell'Abruzzo teramano. Alfieri era circondato da cinque fratelli, Diego era l'unico ma-



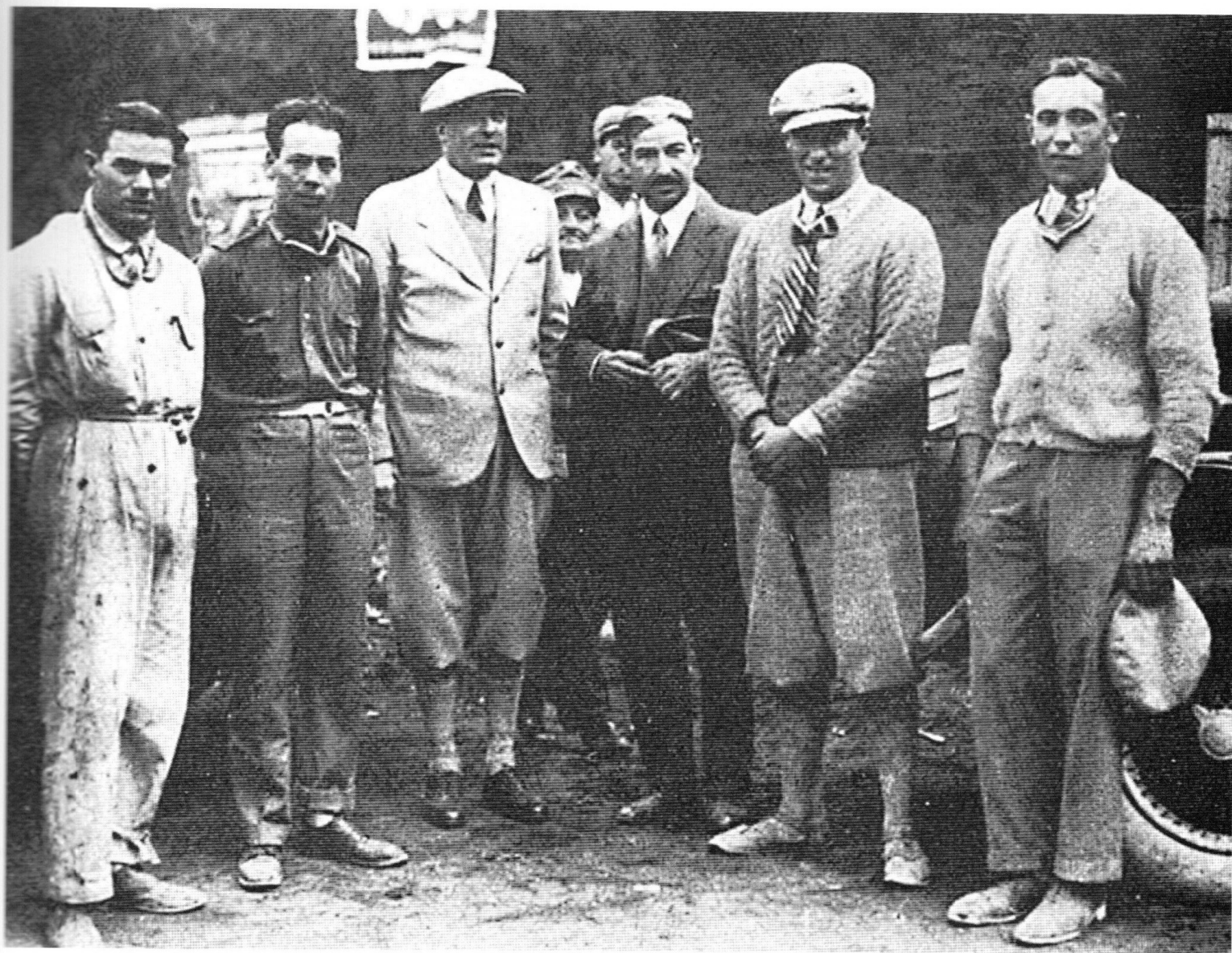
Alfieri Maserati ed il Marchese Diego de Sterlich Aliprandi. (Archivio Peppino Valerii)

schio in una prole che contava altre tre sorelle, poi scomparse in giovanissima età. Alfieri aveva partecipato alla prima guerra mondiale, Diego era stato esentato dal partecipare al quel carnaio che era giunto all'epilogo nel 1918. Alfieri aveva iniziato a correre con l'Isotta Fraschini, Diego con la "francese" Bugatti. Gli unici punti che li ac-

comunavano erano quindi la passione per le auto e quella per le corse. E fu così che il successivo passaggio dei due alla Diatto portò a far incontrare questi straordinari personaggi, così diversi eppure così simili. Fu subito feeling. Fra i due si stabilì un'empatia. Il ricco mecenate permise al geniale progettista di diventare costruttore.



Circuito del Mugello, 1921. Alfieri Maserati su Isotta Fraschini.



Vermicino-Rocca di Papa, 2 ottobre 1927: da sinistra Parenti, Carlo Tonini, il Conte Gallenga, Alfieri Maserati, Diego de Sterlich e Pietro Bortolini.

Alfieri Maserati

Alfieri nasce il 23 settembre 1887 a Voghera da Rodolfo, di professione macchinista delle ferrovie del Regno, e da Carolina Losi. Prima di lui sono nati Carlo nel 1881, Bindo nel 1883 ed Alfieri nel 1885, scomparso quando aveva pochi mesi di vita. I genitori gli daranno il nome di quel figlio morto prematuramente. Nel 1890 arriva Mario, seguito nel '94 da Ettore e nel '98 da Ernesto, coetaneo del Marchese de Sterlich. Nel 1903, a sedici anni, viene assunto alla Isotta Fraschini, casa automobilistica con sede in Milano. Sarà il meccanico del pilota Vincenzo Trucco. E' il 1908 quando diventa guida ufficiale di quella casa. Al Gran Premio Vetturiste di Dieppe, disputato nello stesso anno, si classifica quattordicesimo a bordo di una vettura di soli 1.200 cc. Tutto questo nonostante un guasto al carburatore. Nel 1911 si trasfe-



Alfieri Maserati a Monza in occasione del Gran Premio d'Italia del 1922

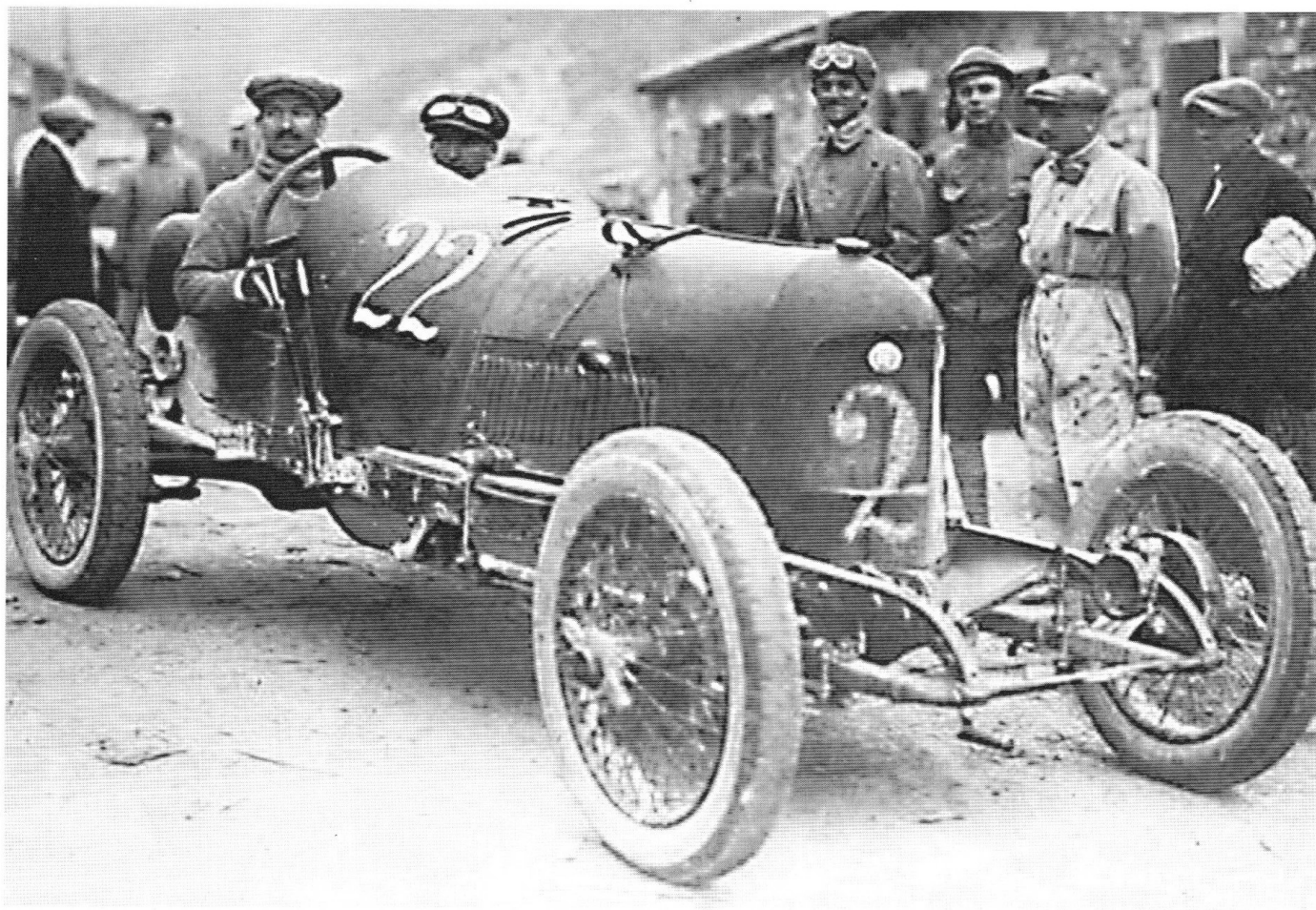
risce in Argentina e successivamente in Inghilterra, con la qualifica di tecnico della IF. L'anno seguente rientra in Italia per dirigere, a Bologna, l'officina per l'assistenza ai clienti IF. Ormai è pronto per compiere il grande passo. Si giunge così al 1914. E' datata 29 giugno la domanda inoltrata alle preposte autorità per la concessione dell'autorizzazione ad aprire un garage ad uso officina, dove effettuare la riparazione di automobili. Il 14 dicembre di quell'anno fonda a Bologna, con sede in Via de' Pepoli, la Società Anonima Officine Alfieri Maserati. L'azienda conta un organico di cinque operai. Con lui vi sono inoltre Ettore ed Ernesto. Il 1915 è un anno drammatico. L'Italia entra in guerra ed i fratelli Maserati vestono la divisa grigio verde. Rimarrà Ernesto, il più piccolo, a portare avanti il lavoro. Prima che la guerra finisca



Manifesto pubblicitario della candela Maserati (seconda metà degli anni '10 del secolo scorso)

Alfieri viene assegnato alle Officine Nagliati, dove vengono assemblati i propulsori 8 cilindri Hispano Suiza. In questo periodo progetta, brevetta ed avvia la produzione della candela di accensione in mica, caratterizzata da una maggiore resistenza e quindi da una maggiore durata rispetto ai prodotti sino ad

allora disponibili. Nel 1918 termina in un bagno di sangue la prima guerra mondiale. Alfieri torna a gestire l'officina. L'attività è ormai decollata, al punto tale che si rende necessario il trasferimento in locali più ampi. La nuova sede viene fissata in zona Alemanni, periferia est di Bologna, nel rione Pontevicchio. L'attività principale prevede l'elaborazione di vetture Isotta Fraschini, per l'impiego in competizione. Ben presto anche altri costruttori affideranno i loro mezzi alle esperte mani dei fratelli Maserati. Inizia così il secondo decennio del ventesimo secolo che vede la partecipazione di Alfieri alle più importanti competizioni dell'epoca. Il 13 giugno 1920 si disputa il II Circuito del Mugello. Si devono percorrere 6 giri, ciascuno lungo 64.9 chilometri. Alfieri guida una Nesslerdorf, vettura inserita nella categoria sino a 4.5 litri. Si ritirerà al terzo giro per fusione delle bronzine. Trascorre un anno ed il 24 luglio è nuovamente schierato sulla linea di partenza del III Circuito del Mugello. Il percorso è lo stesso dell'anno precedente. Questa volta va meglio. Si classifica quarto, su Isotta Fraschini, alla media di 59.450 km/h, con il tempo di 6 ore e 33 primi. Il 18 giugno 1922 è indetto il IV Circuito del Mugello. Alfieri, forte dell'esperienza degli anni precedenti, conquista

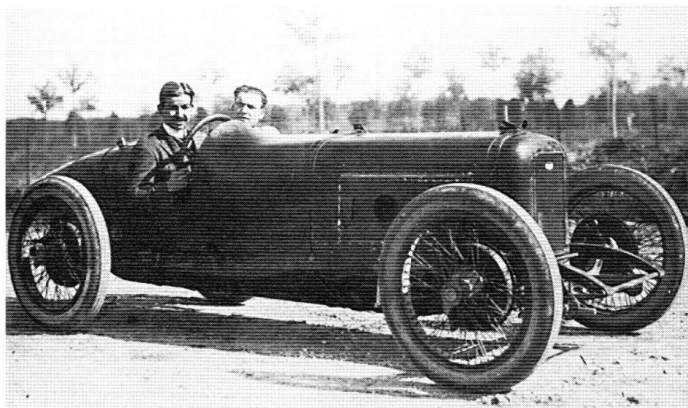


Susa-Moncenisio 1922. Alfieri Maserati su Isotta Franceschini.

l'assoluto sempre a bordo di una Isotta Franceschini. Migliora nettamente la media oraria che sfiora i 69 chilometri orari. Il 23 luglio sempre su IF partecipa alla corsa più antica del mondo, la Susa-Moncenisio, dove conquista l'assoluto. Le sue indubbie capacità di tecnico e di pilota non passano inosservate e nasce la collaborazione con la Diatto, casa au-

tomobilistica torinese. Il 10 settembre 1922 si disputa il Gran Premio d'Italia a Monza. Sono previsti 80 giri, ciascuno di dieci chilometri. Alfieri, con il fratello Ernesto, esce alla curva di Lesmo. La media sino a quel momento era di circa 165 chilometri orari. Il 22 ottobre dello stesso anno, sempre a Monza, nel Gran Premio d'Autunno si classifica primo nella

classe 3.000 cc su Diatto 3 litri, percorrendo i 400 chilometri della gara alla media di 125.439 km/h. Dopo meno di un mese, il 19 novembre, è sulla griglia di partenza della VI Coppa Florio. A causa della rottura della coppa dell'olio non taglierà il traguardo. Il 15 aprile 1923 si disputa la XIV Targa Florio sul medio circuito delle Madonie. Sono previsti 4 giri, ciascuno di chilometri 108. Alfieri su Diatto 20 S tre litri arriva sino alla seconda posizione, ma è costretto ad abbandonare al terzo giro. Il 6 maggio è al Circuito di Cremona. Il percorso di circa 190 chilometri viene effettuato in un'ora, trentasette minuti, ventuno secondi. E' secondo nella classe 1.500/3.000, sempre su Diatto 20 S. Una settimana dopo, il 13 maggio, è la volta della Parma-Poggio di Berceto. E' terzo nella Categoria Corsa. Ancora una volta impiega una Diatto 20 S. Percorre i 51 chilometri di gara in 37 primi e 44 secondi. Il mese di maggio gli è favorevole. Si giunge così al 31, giorno in cui si disputa la Salita Rocca Roffeno, organizzata



Gran Premio d'Italia, Monza 1922. Alfieri ed Ernesto Maserati su Diatto 20 S

dall'Auto Club Bologna. Alfieri su Diatto 20 S si aggiudica la classe nella Categoria Corsa. Il 10 giugno '23 si corre il V Circuito del Mugello. La Diatto tre litri si ferma al secondo dei sei giri in programma. Le cronache dell'epoca attribuiscono lo stop a problemi legati all'impianto frenante, anche se non si possono escludere noie all'alimentazione. Trascorrono 7 giorni e si disputa la Coppa della Con-

suma, sotto l'egida dell'Auto Club Firenze. Una salita impegnativa di 15 chilometri, con un dislivello di 820 metri, che Alfieri percorre in 14 primi e 32 secondi. La sua fida Diatto 20 S risulterà terza nella Categoria Sport. Il

22 luglio si corre la Susa-Moncenisio di oltre 22 chilometri. Il dislivello è di m 1.430. Alfieri è in forma smagliante. Primo in classifica generale con la Diatto 4.5 litri alla media di 69.484 km/h. La settimana successiva si disputa un'altra salita classica, la Aosta-Gran San Bernardo. Si devono percorrere oltre 30 chilometri, con un dislivello di circa 1.900 metri. Viene ancora una volta impiegata la



Alfieri Maserati e la compagna Alessandra.

Diatto 4.5 litri. Alfieri è primo in 33 minuti e 18 secondi. Nel 1924 l'Auto Club Terni indice la prima edizione della Terni-Passo della Somma. Alfieri iscrive il suo nome nell'albo d'oro della competizione. Ha affrontato la salita con una Diatto 20 S. Il 27 aprile è la volta della XV Targa Florio. La gara si svolge sul medio circuito delle Madonie. I chilometri da

percorrere sono 432. Partono in 37 e ne vengono classificati solo 21. La sua Diatto 20 S taglia il traguardo in dodicesima posizione. Nella stessa giornata si disputa la VII Coppa Florio. In pratica la competizione è compresa nella Targa Florio.

Occorre percorrere un giro in più di quelli stabiliti per la Targa. Alfieri si piazza undicesimo in classifica generale. Nell'ultimo giro è riuscito a superare un avversario. L'undici maggio viene corsa la Parma-Poggio di Berceto. E' l'ottava edizione. La lunghezza della salita supera i 50 chilometri. L'estenuante competizione vede la Diatto 2 litri di Alfieri conquistare la classe. Il 25 maggio in Spagna, nei pressi di Barcellona, si disputa la corsa in salita della Rebassada. Alfieri partecipa con una Diatto 2 litri. Il concorrente Ferdinand De Vizcaya presenta un reclamo nel quale ipotizza da parte dell'italiano la sostituzione del propulsore con uno di cilindrata maggiorata a 3 litri. A distanza di 7 mesi la commissione sportiva internazionale commina una squalifica di 5 anni per il conduttore e per la Diatto. Quest'ultima verrà poi assolta in quanto non coinvolta attivamente nella vicenda. Ad Alfieri, dopo qualche tempo, verrà condonata la squalifica. Il 31 agosto 1924 è la volta del VI Circuito del Mugello. La vettura utilizzata è

una Diatto tre litri che si fermerà al quarto giro, all'inizio della salita del Giogo, per noie alla frizione. Il 27 settembre, quindi prima che gli venga comminata la pena che lo costringerà a stare lontano dalle gare, Alfieri partecipa al Gran Premio di San Sebastian in Spagna. È un gran premio lungo ben 621 chilometri. Si devono percorrere 35 giri del Circuito di Lasarte. Viene utilizzata una Diatto 20 S telaio lungo. Mantiene a lungo la terza posizione, ma è costretto al ritiro al 28° giro

per noie alla trasmissione. Ben presto il rapporto tra Alfieri e la Diatto si incrina, sino ad interrompersi. Prevala sul pilota il ruolo del progettista. Finalmente si può dedicare a tempo pieno allo studio e alla realizzazione della prima Maserati, la tipo 26. Irrompe sulla scena il simbolo del tridente. La vettura esordisce alla Targa Florio dove coglie, con lo stesso Alfieri, il nono posto in classifica generale e la vittoria di classe. E' l'inizio di un'epopea.



Targa Florio, 22 aprile 1926. Alfieri su Maserati tipo 26.

Diego de Sterlich Aliprandi

Diego de Sterlich nasce il 13 agosto 1898 a Castellammare Adriatico (Teramo) da Adolfo e da Anna Henrici. Anche la madre è di sangue blu. Gli Henrici, residenti a Chieti, possono vantare il titolo nobiliare di Baroni. All'anagrafe viene registrato con i nomi Diego, Luigi, Rinaldo, Giovanni. Pochi mesi prima, nel febbraio, era scomparsa a soli 16 mesi di vita la sorella Maria. Ben presto altri lutti segneranno la sua esistenza. Il 7 luglio 1906 a Napoli perde l'altra sorella Adelaide. Il 14 marzo di due anni dopo, a Roma, è la volta della sorella Caterina, di soli 15 anni. La maledizione, che aveva portato all'estinzione gli Aliprandi, sembra non risparmiare nemmeno i de Sterlich. E' probabile che, a causa dei lutti che hanno colpito la famiglia, con la scomparsa delle giovinette mentre erano ospitate in collegi per compiere gli studi, il giovane Diego venga educato da un precettore all'interno del palazzo avito di Penne. Il 16 settembre 1916 il futuro pilota, diciottenne, si unisce in matrimonio con la signorina Dirce Cassini, figlia del Sottoprefetto di Penne, nata il 10 aprile 1897 a Mortara



Il Marchese Adolfo de Sterlich e la consorte Anna Henrici, seduto il Barone Diego Aliprandi, Adelaide, Diego e Caterina. (Archivio Candido Greco).

(Pavia). Il 2 luglio 1920 i due hanno un bimbo che verrà chiamato Adolfo, come il nonno paterno. Trascorrerà poco più di un anno ed ancora una volta il lutto entrerà in quella casa. Infatti il bambino morirà il 15 luglio 1921 per



Ritratto giovanile di Diego de Sterlich. (Archivio Candido Greco).



Primo piano del Marchese de Sterlich, prima metà degli anni '20. (Archivio Candido Greco).

"dispepsia gastrica febbrile". Sconvolto dal dolore, 15 giorni dopo lo seguirà nella tomba lo stesso nonno Adolfo, colpito da trombosi cerebrale. Tutti questi eventi drammatici finiranno per incrinare il rapporto di coppia. Diego de Sterlich, preso inizialmente dalla passione per i cavalli, dedicherà successivamente le sue attenzioni alle auto da corsa ed al "gentil ses-

so". A tal proposito va ricordato l'episodio di cui si rese protagonista il Marchese Volante. Folgorato dalla bellezza di una attrice che calcava la tavole del palcoscenico del Teatro Comunale di Penne, Diego de Sterlich prolungò a proprie spese il numero delle recite della compagnia sino a quando la maliarda non concesse le sue grazie. Ben presto si separerà da Dirce Cassini che si stabilirà a Pescara almeno fino al 1943, quando, a causa dei bombardamenti che semineranno migliaia di vittime in città, rientrerà a Penne, stabilendosi in Salita Ronzi, al civico 3. In quella casa vivrà insieme alla madre Giovanna, nel frattempo rimasta vedova. Il 6 aprile 1945 perderà anche la mamma. Due anni più tardi, l'otto febbraio 1947, la Marchesa Dirce, cinquantenne, colpita da trombosi cerebrale, terminerà la travagliata vita terrena. Nel frattempo il Marchese Diego de Sterlich ha intrecciato una relazione con la nuova compagna Wekla Fumo, di Teramo, cantante lirica. Con lei trascorrerà i restanti anni della vita, sino a quando, il 30 agosto 1976, anche lui chiuderà per sempre gli occhi, concludendo un'esistenza nel corso della quale ha conosciuto la ricchezza, la fama, gli onori, il successo, ma che alla fine gli ha riservato solitudine ed ingratitudine.



Ritratto del Marchese de Sterlich, olio realizzato dal Maestro Ernani Di Boscio. L'opera fu donata nel 1977 da Guido de Sterlich alla Società Operaia di Mutuo Soccorso di Penne.

Brevi cenni biografici su Dirce Cassini

Dirce Cassini nacque a Mortara, in provincia di Pavia, il 10 aprile 1897 da Giovanna Cordara (Mortara 25/11/1874 - Penne 06/04/1945) e da Anselmo Cassini. In quella città il padre era stato chiamato a svolgere le mansioni di funzionario del Regno. Quelle stesse mansioni, anni dopo, lo avrebbero condotto a Penne. Dirce era una bella ragazza ed il Marchese de Sterlich fu colpito dal suo fascino. Il rapporto fra Dirce Cassini e Diego de Sterlich si rivelò subito travagliato. Lei, figlia di un integerrimo funzionario dello Stato, lui, ultimo discendente di una famiglia che vantava nobili origini, dotato di un patrimonio incommensurabile. Si conobbero giovanissimi. Erano ancora minorenni, all'epoca la maggiore età era fissata a 21 anni. Il Marchese tentava di attirare la sua attenzione lanciando cioccolatini contro i vetri della finestra della camera della ragazza. Non dimentichiamo che la signorina Dirce era la figlia del Sottoprefetto di Penne e che pertanto, insieme ad i suoi genitori, alloggiava all'interno del palaz-

zo dove suo padre rivestiva una funzione apicale e di responsabilità. Probabilmente Anselmo Cassini mal sopportava le intemperanze del giovane Diego. Dirce era stata fidanzata con il poeta Luigi Polacchi (Penne 1894-1988), un repubblicano, una testa calda, il quale era partito volontario nella Grande Guerra. Certamente, per le idee politiche, non era gradito alla famiglia Cassini. Anche questo aveva probabilmente contribuito a far digerire le bravate del giovane nobile pennese al futuro suocero. Vale la pena di tracciare un breve profilo di Anselmo Cassini.

BREVI CENNI BIOGRAFICI SU ANSELMO CASSINI

Anselmo Cassini nacque a Codroipo, in provincia di Udine, l'otto giugno 1868. Conseguì la laurea in Giurisprudenza. Superato un concorso pubblico, il 25 febbraio 1893 fu immesso nella carriera prefettizia. Numerose furono le sedi dove prestò servizio: Mortara, Biella, Pistoia, Napoli, Penne, Salò, Belluno,



Primi piani di Dirce Cassini. La foto in basso a destra è del 1946, un anno prima della scomparsa. (Archivio Candido Greco e Archivio Storico Comune di Penne).

30 Teleg. 1922)

320 1620

Indicazioni di urgenza

COMM. DOTT. ANSELMO CASSINI PREFETTO
PENSIONE RUBENS VIA BOCCA LEONE ROMA

TELEGRAFICO
DI
ROMA

URGENTE

Il Governo non assume alcuna resp.
Le tasse riscosse in meno per errore
Il destinatario è invitato a firmare la
tali indicazioni, il destinatario perde il diritto

Ricevuto il 192 ore
Pel circuito N. Ricevuto

Le ore si cono. o sul meridiano corrispondente al tempo
medio dell'Europa centrale, e per telegrammi interni e con
vari paesi esteri di seguito da una mezzanotte all'altra.
Nei telegrammi impressi in caratteri romani, il primo
numero dopo il nome del luogo d'origine rappresenta quello
del telegramma, il secondo quello delle parole, gli altri la
data, l'ora e i minuti della presentazione.

QUALIFICA	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUM.	PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE	VIA E INDICAZIONI EVENTUALI D'UFFICIO
	SE RM FR ROMA	MI	041675	39, 80, 14	4	

NR 30980, CON R D IN CORSO LA S V EST STATA DESTINATA ESERCITARE
SUE FUNZIONI PROVINCIA GORIZIA DI NUOVA ISTITUZIONE A DECORRERE
DAL SEDICI CORRENTE - MINISTRO MUSSOLINI

Chi è correntista della posta paga e si fa pagare mercè bancogiri, che costano per qualunque somma, solo 10 centesimi.

Soc. An. Stracca, Frosinone - Ord. 631

Nomina a prefetto di Gorizia di Anselmo Cassini. (Telegramma di Benito Mussolini).

Arezzo ed altre ancora. Proprio a Mortara conobbe Giovanna Cordara con la quale contrasse matrimonio l'otto gennaio 1896. L'anno seguente, dalla loro unione, nacque Dirce. Dal 6 maggio al 29 novembre 1902

svolse le mansioni di Regio Commissario nel Comune di Albenga, in provincia di Savona. Successivamente nella Città di Penne rivestì l'incarico di Sottoprefetto. Fu in seguito nominato Viceprefetto a Fiume. Il 10 gennaio



R. Prefettura di Gorizia
GABINETTO

L. I. ...	
Pres. II. 5/7 1929	
N. 3477	
Cal. 2	Fasc. 3

Copia telegramma da Roma in data 24.6.1929/A.VII

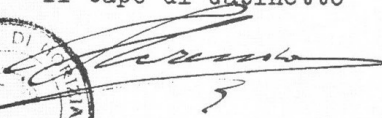
Prefetto Gorizia

N° 23259 - Con R.D. in corso V.E. est stata collocata a riposo per
anzianità servizio a decorrere dal sedici luglio - La ringrazio
dei lunghi e lodevoli servizi resi al Paese stop

Ministro Mussolini

P. C. C.

Il Capo di Gabinetto

Collocamento a riposo di Anselmo Cassini per anzianità. (Telegramma di Benito Mussolini).



Penne - Palazzo della Regia Sotto-Prefettura. (Archivio Mario Costantini)

1925 ricevette la qualifica di Prefetto di seconda classe. Successivamente gli furono conferite le onorificenze di Commendatore dell'Ordine della Corona d'Italia e di Ufficiale dell'Ordine Mauriziano. Fra gennaio 1925 ed ottobre 1926 fu Prefetto a Pola, provincia dell'Istria esistita fra il 1923 ed il

1947, importante centro portuale, oggi facente parte della Croazia. Da ottobre a dicembre 1926 ricevette l'incarico di funzioni ispettive. Dal dicembre 1926 al mese di luglio 1929 fu nominato Prefetto di Gorizia. In quello stesso anno fu collocato a riposo per anzianità.

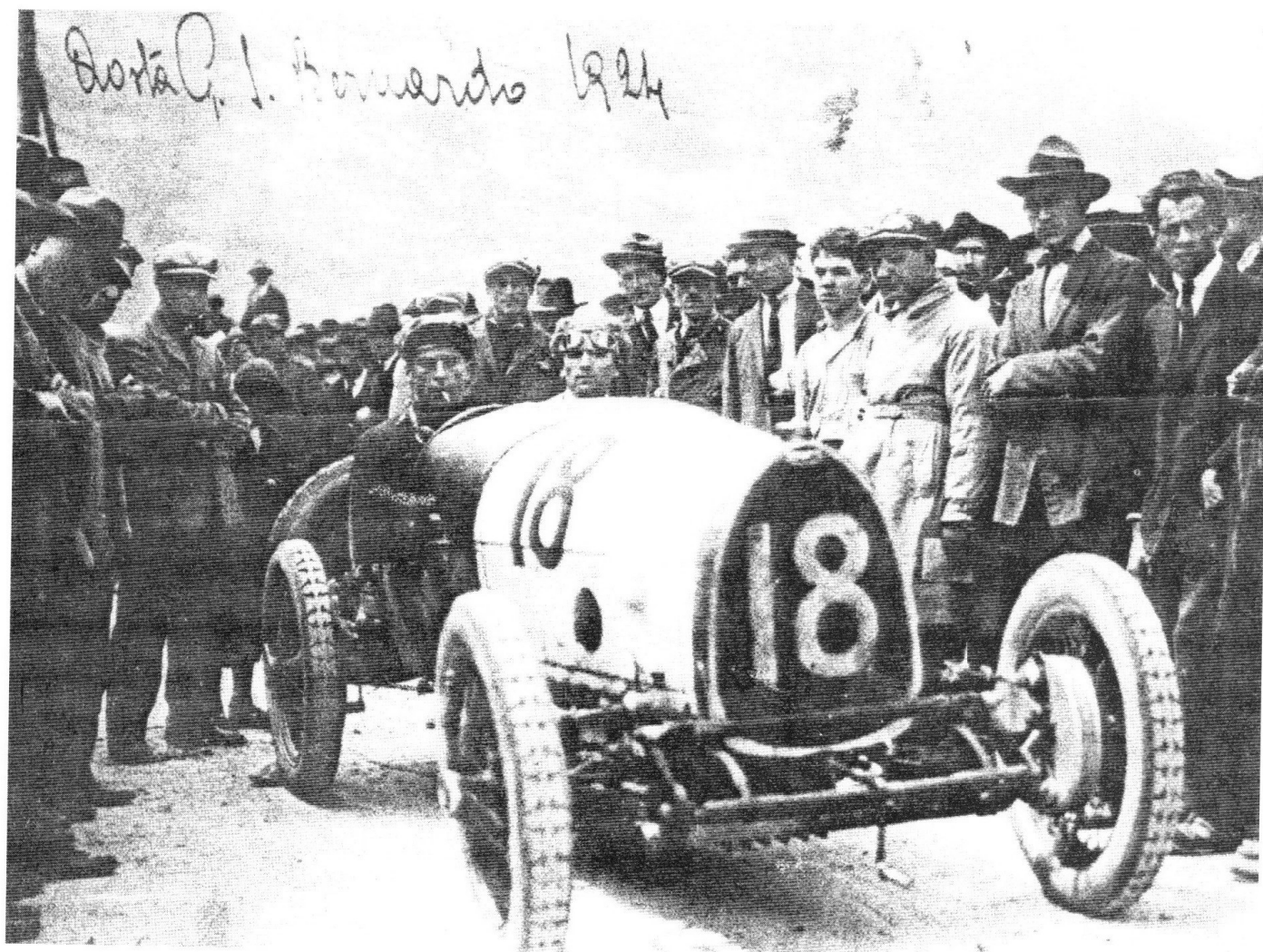
Il Marchese de Sterlich prima della Maserati

Per sommi capi verranno ricordati gli eventi legati all'automobilismo, sport nel quale il Marchese Volante profonderà tutte le energie. Nel gennaio del 1922 l'Automobile Club di Milano decide di costruire un autodromo. L'impianto verrà realizzato nel Parco Reale di Monza, esclusivamente con finanziamenti privati. A tal uopo viene costituita la SIAS, acronimo di Società Incremento Automobilismo e Sport. Il Marchese de Sterlich non si tira indietro. Sottoscrive l'iniziativa e riceve la tessera numero 100 di socio patrono permanente. Alla fine di febbraio del 1922, Vincenzo Lancia e Felice Nazzaro depongono la prima pietra. Incredibile a credersi, il 3 settembre successivo, in una piovosa giornata, l'impianto sportivo viene ufficialmente aperto. Cose d'altri tempi. Il 29 giugno 1923 Diego de Sterlich passa dalle parole ai fatti. Lo ritroviamo a Brescia. E' quarto al Gran Premio Vetturette. Nei mesi successivi coglie diversi successi. Il 22 luglio è primo nella categoria 2000 alla Susa-Moncenisio. Sette giorni dopo è ancora primo di classe alla Aosta-Gran San Bernardo. Il 30 settembre

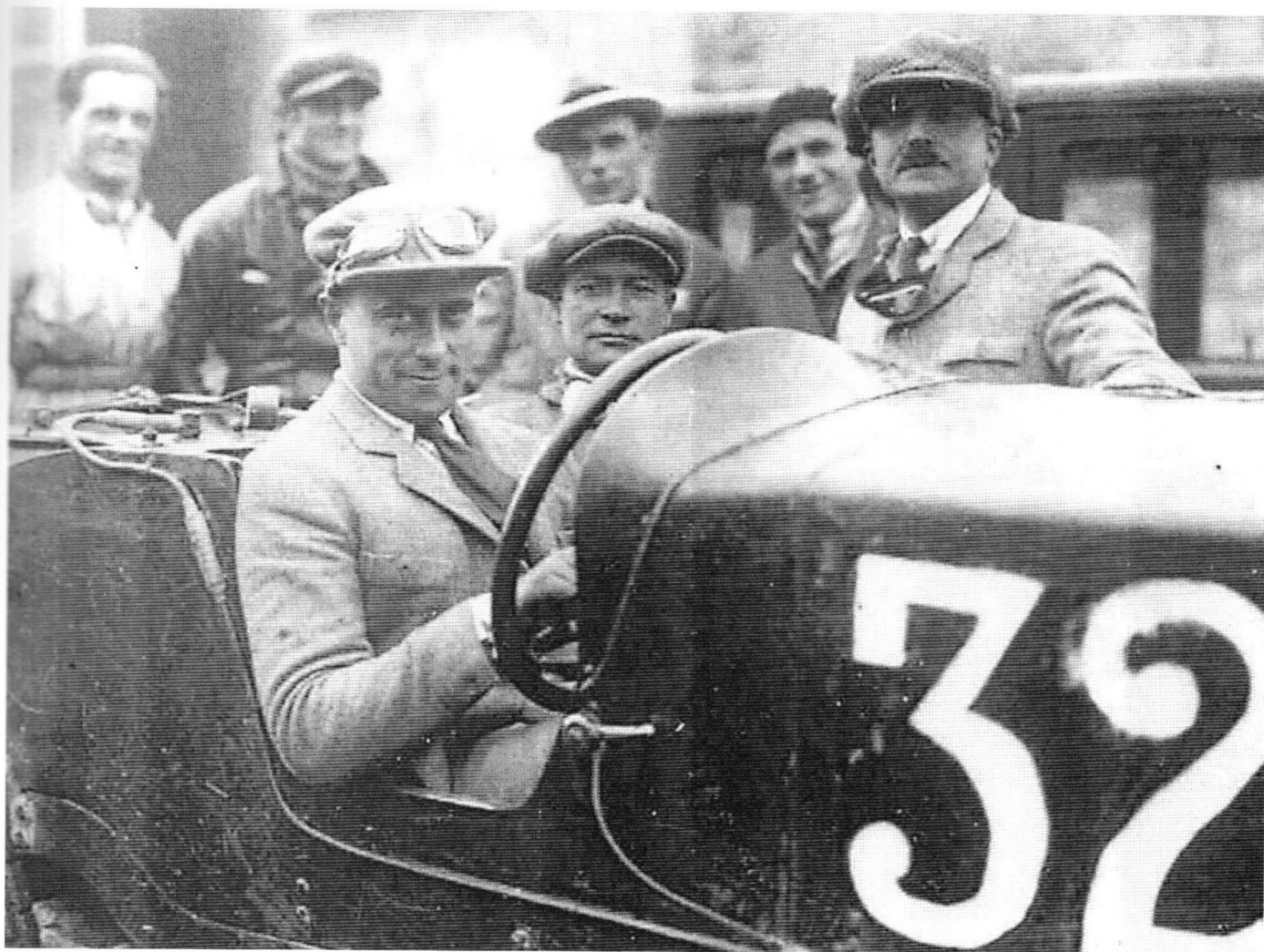


Tessera n. 100 di socio patrono permanente, rilasciata al Marchese de Sterlich per il contributo elargito per la costruzione dell'Autodromo di Milano (oggi di Monza).

al Criterium di Roma è secondo. Le gare sono state disputate su una Bugatti. Non disdegna prove che potrebbero sembrare meno impegnative ma che, per le condizioni delle strade dell'epoca, sono altrettanto faticose. E' così che il 21 agosto si aggiudica su Bianchi la Roma-Castellammare Adriatico, marcia automobilistica di regolarità su un percorso che prevede l'attraversamento di Rieti, Città Ducale, Antrodoco, L'Aquila e Popoli. La manifestazione è dedicata al Barone Giacomo Acerbo e può essere considerata il prologo della fu-



Diego de Sterlich su Bugatti all'Aosta - Gran San Bernardo, 1924.



Diego de Sterlich e Pietro Di Antonio alla Susa - Moncenisio, 1925 (Per gentile concessione della famiglia Di Antonio - Giammarino).



Aosta - Gran San Bernardo 1925. Il Marchese de Sterlich su Diatto 4,5 Speciale. 1° classificato.

tura Coppa Acerbo. Questi gli impegni agonistici sostenuti dal Marchese Volante nel corso del 1924. Circuito del Tigullio, 3 aprile, terzo classificato. Aosta-Gran San Bernardo, 27 luglio, primo nella classe fino a 2000 cc. Circuito del Garda, 9 novembre, ritirato per noie meccaniche. La vettura utilizzata è sempre una Bugatti. Si giunge così al 1925, un anno importante che vede il passaggio di de Sterlich dalla Bugatti alla Diatto, casa auto-

mobilitica per la quale gareggia anche Alfieri Maserati. E' terzo il 10 maggio alla Sorrento-Sant'Agata. Il 31 maggio è costretto al ritiro al Circuito del Mugello. Il 14 giugno coglie l'assoluto alla Terni-Passo della Somma. E' poi la volta di due salite prestigiose, la Susa-Moncenisio e la Aosta-Gran San Bernardo, in calendario rispettivamente il 5 ed il 26 luglio. Sono due primi posti. La Diatto 4.5 litri utilizzata è la vettura che aveva trionfato nel-



Targa Florio 1926. Diego de Sterlich su Diatto - Hispano Suiza, ritirato al terzo giro per uscita di strada mentre occupava l'ottava posizione.

le stesse gare con Alfieri Maserati nel 1923. Il 16 agosto si disputa il Circuito del Montenero. Con la Diatto tre litri si classifica quarto. Gli va meglio una settimana dopo alla Coppa delle Colline Pistoiesi. E' secondo. Il 27 dicembre non vuole e non può deludere i suoi concittadini, accorsi numerosi ad assistere alla Coppa di Natale. La partenza è fissata in località Bivio Cartiera. Attraversando poi Loreto Aprutino, si giunge infine sul Viale San

Francesco di Penne, dove è posto il traguardo. Il Marchese Volante affronta la competizione con la Diatto 4.5 speciale, spinta dal possente propulsore otto cilindri Hispano Suiza. La media oraria è elevatissima. In 9' e 2'' percorre la salita di 12.5 chilometri alla media di 82.771 km/h. Conquista l'assoluto e fa sua l'artistica targa messa in palio dal Barone Giacomo Acerbo. Il 1926 è un anno caratterizzato da brillanti prestazioni, ma anche

da grandi delusioni. Collezione tre primi posti facendo sue la Sorrento-Sant'Agata, la Terni-Passo della Somma, la Tolentino-Colle di Paterno, disputate rispettivamente il 9 maggio, il 13 giugno ed il 18 ottobre. Rimedia un quarto posto nella classe oltre 1.5 litri il 30 maggio nella Coppa della Perugina. Gli brucia comunque la deludente prestazione alla

XVII Targa Florio (25 aprile), quando, dopo aver occupato l'ottava posizione, è costretto al ritiro al terzo giro per una uscita di strada. Il 1926 è un anno fondamentale per Alfieri e per Diego. Il loro rapporto con la Diatto si interrompe. Prende corpo il progetto al quale ha lavorato Alfieri, sostenuto da Diego. E' la nascita di un mito.



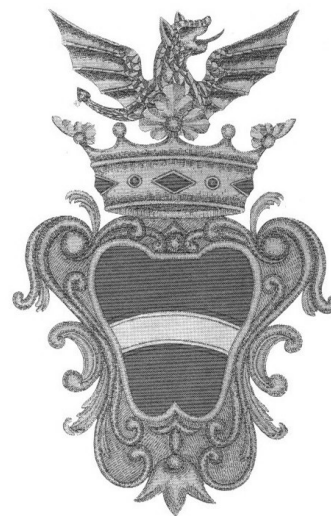
Terni - Passo della Somma, 1926. Il Marchese de Sterlich su Diatto 4,5 Speciale, primo classificato.

Gli Aliprandi ed i de Sterlich

Si è sempre affermato che il Marchese Diego de Sterlich Aliprandi fosse dotato di un patrimonio smisurato, del quale non conosceva la consistenza. Vale qui la pena di precisare come Diego de Sterlich giunse a gestire un vero e proprio impero economico. Brevemente verrà ricostruita la storia dei casati Aliprandi e de Sterlich.

Gli Aliprandi giunsero a Penne al seguito di Margherita d'Austria (Fiandre 1522-Ortona 1586), figlia naturale dell'Imperatore Carlo V. La Madama, così soleva farsi chiamare, vedova quindicenne di Alessandro de' Medici, Duca di Firenze, sposò in seconde nozze Ottavio Farnese, nipote di Papa Paolo III. I Farnese possedevano il ducato di Castro, vasto territorio compreso fra Lazio e Toscana, il ducato di Parma e Piacenza ed altre località situate fra Abruzzo e Lazio che finirono col costituire gli Stati Farnesiani d'Abruzzo, di cui la Città di Penne assunse il titolo di capitale. Gli Aliprandi svolsero il ruolo di tesoriere di Margherita d'Austria.

I de Sterlich avevano origini austriache ed erano giunti in Italia nel 1403 al seguito del



In alto: stemma degli Aliprandi, grembiato di oro e di rosso, con lo scudo d'oro all'aquila di nero con volo abbassato.

In basso: stemma dei de Sterlich, fascia d'argento in campo rosso.

Duca Guglielmo d'Austria (1370-1406) che aveva sposato la Regina di Napoli Giovanna II d'Angiò. Nel '500 si erano insediati a Penne ed a Cermignano, in provincia di Teramo. Il titolo di Marchese sarebbe stato acquisito nel 1706.

Nei secoli passati vi era già stato un apparentamento fra i due casati. Nel 1745 Don Filippo Aliprandi aveva sposato Donna Geltrude de Sterlich, figlia del Marchese Rinaldo. Nel 1784 Concezia Aliprandi andava in moglie a Luigi de Sterlich. L'ultimo apparentamento avveniva nel 1854 con il matrimonio fra il Barone Diego Aliprandi e Caterina de Sterlich. Le drammatiche vicende familiari degli Aliprandi, culminate con la loro estinzione, avrebbero portato alla fusione dei due casati e quindi dei due patrimoni. Per meglio comprendere come evolsero i fatti è necessario ricostruire la travagliata esistenza dell'ultimo degli Aliprandi, il Barone Diego.

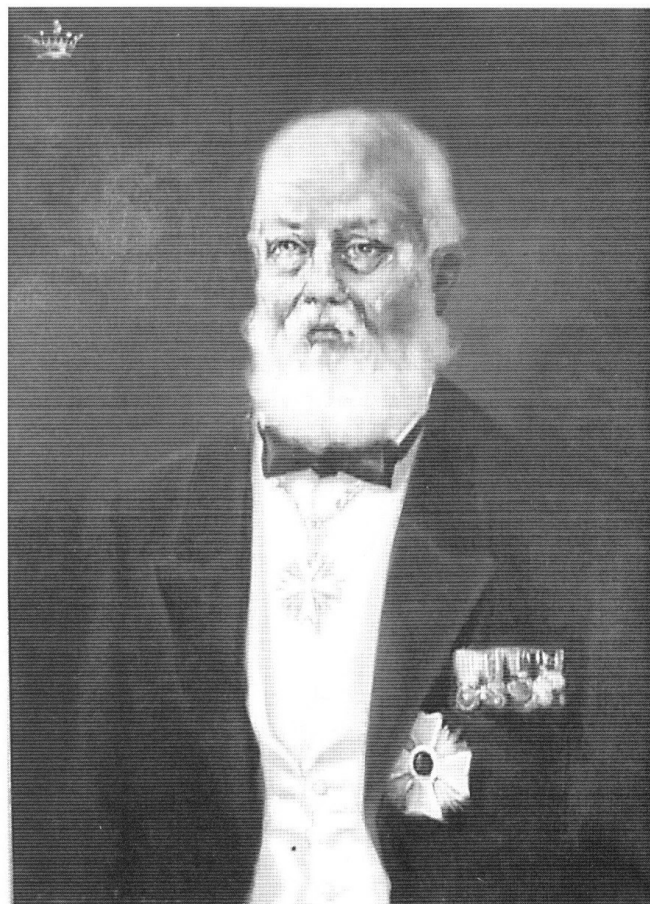


Margherita d'Austria, ritratto di Antonio Moro 1562

Barone Diego Aliprandi

Il 30 marzo 1819 nasce il Barone Diego Aliprandi. Nel 1854 si unisce in matrimonio a Napoli con Caterina de Sterlich. L'anno seguente viene alla luce il loro primogenito Diego. Nel 1857 nasce il secondogenito al quale viene dato il nome di Odoardo. Tre anni dopo la prole viene arricchita dall'arrivo di Adelaide. Il 1865 è un anno ricco di soddisfazioni. Il Barone Aliprandi viene eletto al Parlamento del Regno d'Italia, sorto pochi anni prima. Dopo un breve periodo di serenità la famiglia viene colpita da un pesante lutto. Infatti nel 1873 il primogenito Diego, diciottenne, a causa di una delusione d'amore, si toglie la vita a Napoli lanciandosi dal balcone della propria abitazione. L'anno seguente il Barone Diego viene rieletto al Parlamento del Regno d'Italia. Ma ancora una volta ad una grande gioia segue una drammatica vicenda. Nel 1878 perde la figlia Adelaide, di anni 17. Se ciò non bastasse dopo pochi mesi scompare anche il secondogenito Odoardo, appena ventunenne. Nel 1880 il Barone Diego viene rieletto per la terza volta al Parlamento del Regno d'Italia. Pochi anni di tran-

quillità. Si giunge così al 1891. Il Barone Aliprandi, all'età di anni 72, rimane vedovo. La consorte Caterina de Sterlich si spegne a 66 anni. Privato degli affetti più cari può ora contare solo sulla presenza del fratello Giovanni.



Il Barone Diego Aliprandi (Archivio Candido Greco)

Il 15 giugno 1897 il Barone Diego nomina erede delle sue fortune il Marchese Adolfo de Sterlich, nipote di Caterina de Sterlich, il quale in ragione dell'adozione assume il doppio cognome de Sterlich Aliprandi. I cospicui patrimoni delle due casate si fondono. Il 27 aprile 1900 scompare anche il fratello Giovanni, di anni 78. Il 29 novembre 1910 il Barone Diego Aliprandi, all'età di anni 92, viene a mancare. Il patrimonio passa interamente nelle mani del nipote, per parte di moglie, Adolfo de Sterlich, nominato suo erede nel 1897. Nel frattempo ad Adolfo è nato il 13 agosto 1898 a Castellammare Adriatico (Teramo) il figlio Diego, il futuro pilota. Anche la vita di Diego sarà costellata di lutti. La maledizione,

che aveva portato all'estinzione gli Aliprandi, non risparmierà nemmeno i de Sterlich. Queste drammatiche vicende segneranno il carattere del Marchese Volante, portandolo a delle scelte che ai più potrebbero apparire incomprensibili. A conclusione dei cenni biografici del Barone Diego Aliprandi va ricordato che lo stesso era in possesso della collezione di antiche ceramiche di Castelli (Teramo), successivamente acquistate dal Barone Giacomo Acerbo, attualmente esposte nel museo di Loreto Aprutino. Inoltre deteneva una importante collezione di antiche monete greche e romane e nel 1924 Sua Altezza Reale il Principe Umberto si recò a Penne per prenderne visione.

Diego de Sterlich e i Maserati

Tra i fratelli Maserati e il Marchese Diego de Sterlich è sempre esistito un feeling tale, da poter dire che se la Maserati esiste, lo deve a Diego de Sterlich. Per una proprietà transitiva è lecito affermare che la memoria del *Marchese volante* è viva grazie alla Maserati. Non si può negare che fra Alfieri

e Diego de Sterlich sia sempre esistita un'empatia, al punto che nei momenti più critici della Casa del Tridente il nobile abruzzese non si è mai tirato indietro nel sostenere l'amico in difficoltà (foto pag. 38). Il legame fra i due è stato così forte che lo stesso Alfieri ha accolto il suggerimento del Marchese de Sterlich di



adottare, come simbolo della Casa, il tridente retto da Nettuno, nella fontana realizzata dal Giambologna in Piazza Maggiore a Bologna. L'idea iniziale sarebbe poi stata rielaborata da Mario Maserati, l'unico dei fratelli a non essere stregato dalla passione per i motori. In quel triste 5 marzo 1932, giorno del funerale di Alfieri a Bologna, Diego de Sterlich guiderà il drappello di piloti del calibro di Nuvolari, Borzacchini, Campari, Minoja e Nazzaro,

che scorteranno il feretro nell'ultimo viaggio. Da tempo i due personaggi non ci sono più, ma Alfieri Maserati e Diego de Sterlich sono entrati nella leggenda dell'automobilismo, un automobilismo fatto di passione, di entusiasmo e di amicizia sincera, così diverso da quello di oggi in cui contano soprattutto i nomi degli sponsor ben in vista sulle vetture, l'elettronica esasperata, le strategie ai box. Quanto ci mancano Alfieri e Diego!

	OFFICINE ALFIERI MASERATI SOCIETÀ IN ACCOMANDITA OFFICINE E AMMINISTRAZIONE: FRAZIONE ALEMANNI (Pontevecchio) CASELLA POSTALE 222 C. P. E. Bologna N. 5240 BOLOGNA (112) Telegrammi: MASERATI - BOLOGNA TELEFONO 24-36
AUTOMOBILI	BOLOGNA, li 3 Agosto 1929 192
Segue N/H. M/se Diego de Sterlich Aliprandi	
Comprendo che quanto mi permetto chiedere dalla di Lei cortesia non è poca cosa, ma sono certo di rivolgerla una preghiera a chi generosamente vorrà ascoltarla, e con la propria generosità salvarmi da un disastro. =	
Sempre memore delle di Lei cortesie; attendo con ansia la di lei conferma. =	
Con perfetta osservanza. =	
<i>Mario Maserati</i>	

La nascita della Maserati

Nella prima metà degli anni '20 i destini di Diego de Sterlich, di Alfieri Maserati e della Diatto si incrociarono, legandosi fra loro indissolubilmente e portando, nel giro di qualche anno, alla nascita di una fra le più prestigiose case automobilistiche, la Maserati. Fra il 1924 ed il 1925 Alfieri Maserati venne incaricato dall'ingegner Coda, direttore tecnico della Diatto, di curare lo sviluppo di un motore otto cilindri, con cubatura al limite dei due litri. Alfieri progettò e costruì un motore di 1995 cc. Il propulsore, un otto cilindri in linea realizzato in alluminio, utilizzava due carburatori Memini ed un compressore tipo Roots. Montato su un telaio Diatto tipo 20 Sport, venne provato in pista a Monza. Tra i collaudatori vi era il Marchese de Sterlich, il quale richiese alla Diatto un telaio da far vestire dalla carrozzeria Schieppati di Milano. Nel frattempo la Diatto accusò notevoli difficoltà economiche, dovute al mancato pagamento di forniture mili-



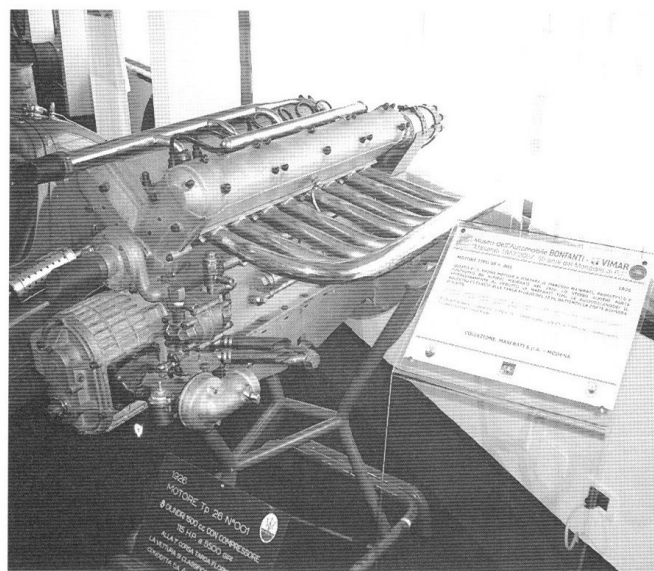
tari allo stato italiano. Nel giugno del 1925 Alfieri Maserati consegnò alla Diatto il secondo motore otto cilindri realizzato. Avendo collaborato con la casa automobilistica torinese senza ricevere alcun emolumento, trattenne a saldo il prototipo. Alfieri, chiuso il rapporto di collaborazione con la Diatto, cercò un accordo con la Bugatti mediante l'intermediazione del pilota Franz Conelli. Diego de Sterlich mise a disposizione la carrozzeria realizzata da Schieppati, sulla quale fu montato un propulsore otto cilindri biblocco a teste fisse. La vettura fu mostrata ad Ettore Bugatti a Milano. L'accordo però non fu concluso. Il Marchese de Sterlich intervenne di nuovo acquistando dalla Diatto dieci telai del modello tipo 30. I telai, assieme ad un cospicuo contributo economico, vennero consegnati ad Alfieri Maserati. Nel frattempo la formula sportiva internazionale vide l'introduzione della cubatura fissata a 1500 cc. Alfieri ridusse la cilindrata del propulsore progettato ad un litro



Vari loghi della Carrozzeria Schieppati

e mezzo, mantenendo per il resto invariate le caratteristiche del motore realizzato per la Diatto. La prima Maserati vide la luce nel 1926 e per tale motivo fu identificata con la sigla "tipo 26". Partecipò in quello stesso anno alla Targa Florio, condotta dallo stesso Alfieri, cogliendo la vittoria di classe. Fra il 1926 ed il 1932 vennero prodotte undici vetture "tipo 26", tutte diverse fra loro per scelte tecniche dettate dai risultati ottenuti in competizione. Diego de Sterlich acquistò nel 1927 la vettura contrassegnata con il numero di telaio 14, che nel corso dello stesso anno fu ceduta alla Baronessa Maria Antonietta Avanzo. Due anni più tardi il Marchese ne rientrò nuovamente in possesso. L'anno successivo alla presentazione il propulsore Maserati subì un incremento di cilindrata, portata al limite dei due litri. Nacque così la "tipo 26 B". Ancora una volta il battesimo in gara avvenne alla Targa Florio il 24 aprile 1927.

La vettura, contrassegnata dal numero di telaio 15, passò successivamente nelle mani del marchese de Sterlich per la cifra di 200.000 lire dell'epoca. Delle sei macchine tipo 26 B prodotte Diego de Sterlich acquistò anche quella con il numero di telaio 33, schierata il 14 aprile 1929 sulla linea di partenza del primo Gran Premio di Monaco, targata PE 974.



Motore Maserati tipo 26 n° 001

APPENDICE

I POSSEDIMENTI DEL MARCHESE DE STERLICH ALIPRANDI

IL MARCHESE BURLONE

IL MISTERO... RISOLTO

LA PERDITA DI CATERINA

LA LEGGENDA VALACCA

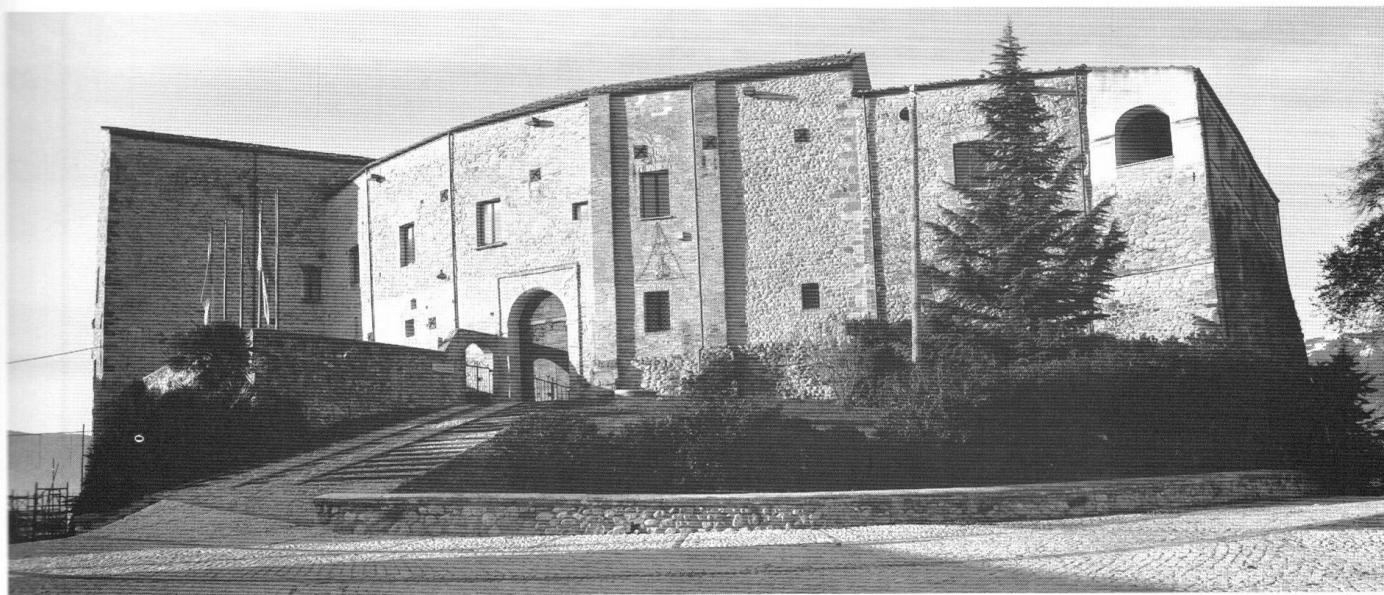
LA MASERATI TIPO 26 TELAIO 14

I possedimenti del Marchese de Sterlich

Più volte si è fatto riferimento alle ingenti disponibilità economiche sulle quali poteva contare il Marchese de Sterlich. Vengono di seguito indicati solo pochi beni di grande rilevanza storica ed architettonica: Palazzo de Sterlich Aliprandi situato a Penne in via Martiri Pennesi del 1837, già via Giovanni Prati, abituale dimora del Marchese Diego de

Sterlich. L'imponente palazzo, oggi sede dell'Istituto Tecnico Commerciale "Guglielmo Marconi", fu realizzato intorno al 1773, su precedenti costruzioni già esistenti nel XVII secolo. E' in stile barocco e si sviluppa su tre piani. Torre di Cerrano, situata nel Comune di Pinedo (Teramo). Completata nel 1568, è una delle torri costiere del Regno di Napoli, con fun-





zione di fortificazione, per difendersi dagli attacchi dal mare di turchi e saraceni. Attualmente è sede del Centro di Biologia delle Acque. Castello di Nocciano (Pescara). E' una imponente struttura fortificata che risalirebbe all'anno Mille, di proprietà del Comune di Nocciano, oggi sede del Museo delle Arti.

Torre di Montegualtieri. Situata nel Comune di Cermignano (Teramo), è un fortilizio a pianta triangolare con funzioni di avvistamento, nell'ambito di un sistema difensivo. La costruzione risale all'anno Mille.

Alla pagina a fianco da sinistra:
il palazzo Aliprandi de Sterlich - Penne (Archivio Carlo Pilone)
e la Torre di Cerrano - Pineto (Te). (Foto: Mario Verri)

In alto il Castello di Nocciano (Pe) e in basso la Torre di Montegualtieri (Te).



Il Marchese burlone

Diego de Sterlich Aliprandi era famoso anche per il carattere gioviale ed allegro che spesso lo portava a giocare dei tiri mancini alle persone che lo circondavano. Vale la pena di ricordare la burla che coinvolse il suo coiffeur Tomassino Toppeta, persona distinta e brillante che spesso raccoglieva le confidenze del Marchese. Tomassino gestiva negli anni '20 un elegante salone da barba, situato in piazza Luca da Penne, frequentato dai notabili della città. Il Marchese de Sterlich era solito recarvisi personalmente per affidarsi alle mani dell'abile figaro. Un giorno, però, fece sapere a Tomassino che avrebbe preferito sottoporsi alla rasatura quotidiana a palazzo. Il coiffeur a metà mattinata raggiunse la dimora del Marchese, il quale lo pregò di attendere in una sala, poiché doveva sbrigare alcuni impegni. Poco dopo due giovani e procaci cameriere, che prestavano la loro opera nella residenza del nobile, entrarono nel locale dove attendeva Tomassino ed iniziarono a rassettare l'ambiente. Accaldate dal lavoro e per svolgere meglio le loro mansioni si liberarono di una parte degli abiti che indossavano. Tomassino, molto sensibile al

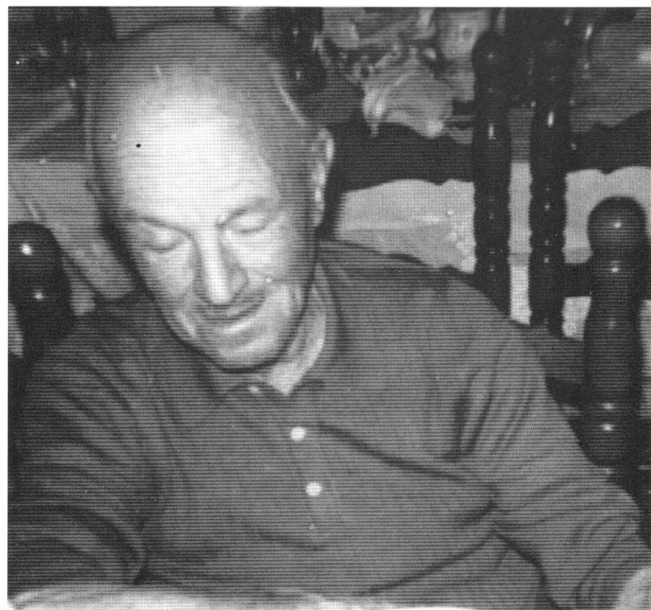


Immagine di Tomassino Toppeta, avanti negli anni (Archivio Francesco Luigi Barlaam).

fascino femminile, cercava di essere indifferente a quanto gli accadeva intorno, anche se ciò gli rimaneva molto difficile. Il Marchese de Sterlich, divertito, assisteva alla scena da una stanza adiacente. Improvvisamente irruppe nella sala ed esplose due colpi con la piccola rivoltella che era solito portare per difesa personale, inveendo contro il malcapitato. Tomassino quasi ebbe un deliquio e solo le fragorose risate del Marchese de Sterlich e delle due cameriere, sue complici nella burla, tranquillizzarono il pove-

retto che, finalmente, comprese di essere stato oggetto di uno scherzo. La passione per le armi faceva sì che Diego de Sterlich si esercitasse costantemente al tiro al bersaglio. Questo gli consentiva di essere un provetto tiratore. Il luogo dove praticava con assiduità tale disciplina era il giardino del Palazzo di Penne. Su un tronco d'albero aveva fatto realizzare un'incisione che utilizzava per sorreggere una moneta da lire cinque in argento, che presentava un diametro di circa 40 millimetri. La moneta dopo essere stata colpita si deformava in tal modo da non essere più utilizzabile. Un suo dipendente aveva il compito di posizionare il bersaglio e nel corso delle esercitazioni erano diverse le monete che andavano distrutte. Un giorno il domestico propose al Marchese di sostituire una moneta con una medaglietta sulla quale era incisa una immagine sacra. La moneta in argento, che la medaglietta avrebbe sostituito, sarebbe stata utilizzata per affrontare le spese che il dipendente sosteneva quotidianamente per mantenere la famiglia. Il Marchese de Sterlich pregò il suo collaboratore di riporre nella tasca la medaglietta con l'effigie sacra, poi gli consegnò due monete la lire cinque. Una sarebbe stata utilizzata come bersaglio, mentre dell'altra il domestico avrebbe potuto fare l'uso che meglio credeva.



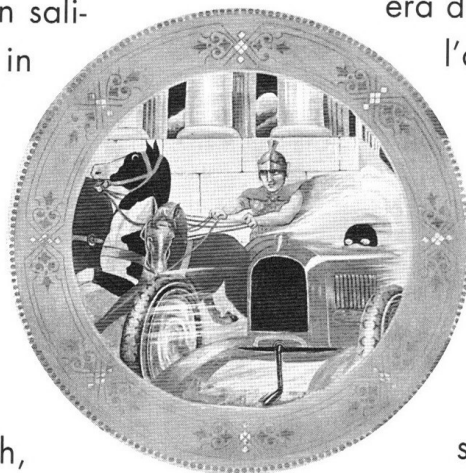
In alto: salone da barba di Tomassino Toppeta - Penne. (Archivio Mario Costantini). In basso recto e verso di Lire 5 in argento, 1901

Il mistero... risolto

Nel 1989 venne effettuata a Penne la rievocazione della Coppa di Natale, la prima corsa in salita per automobili disputata in Abruzzo nel 1925, vinta dal Marchese de Sterlich su Diatto 4.5 speciale. Per realizzare il manifesto della rievocazione venne utilizzata l'immagine presente nel salone di rappresentanza del palazzo Aliprandi-de Sterlich, nota con il nome di "Avvento dei cavalli motore", realizzata da Francesco Paolo Bellante nella seconda metà degli anni '20. L'artista nel dipinto aveva riportato una improbabile competizione fra una biga, trainata da più cavalli, condotta da un auriga con elmo romano ed una vettura da corsa, all'interno della quale si intravedeva un pilota con un caschetto scuro. Su quel dipinto erano state formulate le ipotesi

più fantasiose: la vettura dipinta era ispirata a qualche modello dell'epoca? Il disegno era da considerarsi una fantasia dell'artista, oppure lo stesso Marchese de Sterlich aveva dato

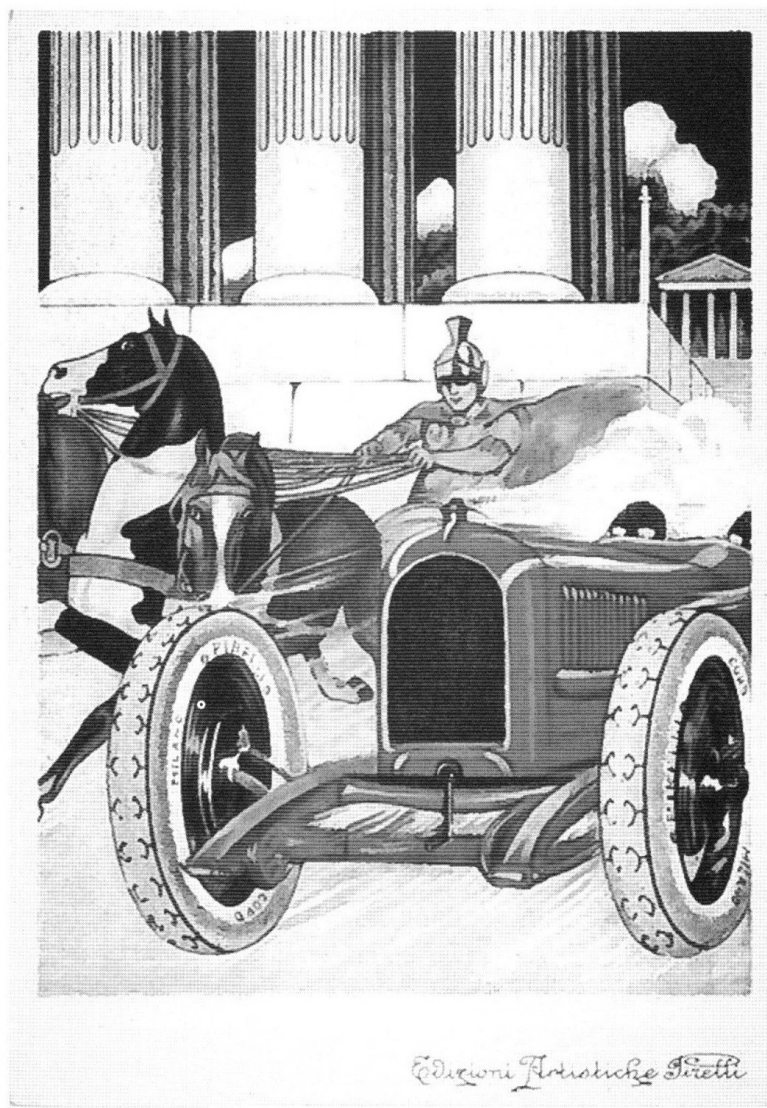
delle indicazioni precise? In 25 anni il rompicapo non era stato risolto ed ormai ci si rassegnava a ritenerlo un mistero irrisolvibile. Improvvisamente però si apriva uno spiraglio che consentiva di fare luce sull'enigma. Nei primi mesi del 2014 da Bologna ricevevo la richiesta delle pubblicazioni sul Marchese de Sterlich da parte del Sig. Guido Folli, il quale, una volta ricevute, si affrettava a contattarmi per comunicarmi che nella sua collezione di automobilia erano presenti delle cartoline degli anni '20 realizzate dalla Pirelli per pubblicizzare il pneumatico modello Cord. Una delle cartoline era molto somigliante



Avvento dei cavalli motore:
Palazzo de Sterlich, Penne



Francesco Paolo Bellante.
Seconda metà anni '20
(Archivio Storico
Comune di Penne)



Pubblicità del pneumatico Pirelli Cord, anni '20. (Archivio Guido Folli Bologna).

al dipinto presente all'interno del palazzo Aliprandi-de Sterlich. Con squisita cortesia il Sig. Folli mi inviava l'immagine e, sbalordito, constatavo l'estrema somiglianza dei due disegni. Erano infatti molto pochi i par-

ticolari diversi fra la cartolina ed il dipinto. Dopo un quarto di secolo il rebus era svelato. Il Marchese de Sterlich aveva fatto riprodurre dall'artista locale la pubblicità Pirelli. E se fosse stato il contrario?

La perdita di Caterina

Nel 1908 scomparve la terza sorella di Diego de Sterlich, Caterina. Era nata a Penne il primo agosto 1893. Diego non aveva ancora 10 anni. Era l'ennesimo lutto che colpiva quel Casato. E non sarebbe stato l'ultimo. La giovane era ospite di un Convitto a Roma dove riceveva l'educazione che all'epoca si imponeva ad una ragazza di nobile famiglia. Dal "Corriere Abruzzese" di Teramo si apprende che Caterina si era ammalata tre mesi prima e che, nonostante le amorevoli cure della madre, aveva dovuto soccombere al terribile morbo. L'intera Città di Penne sentì il dovere di partecipare al grave lutto dei de Sterlich Aliprandi e per l'occasione la famiglia, ad esequie avvenute, fece realizzare una pubblicazione con la quale volle ringraziare quanti le si erano stretti intorno. In essa fu inserito uno struggente componimento del giovane Diego. Fu questo il primo di tanti scritti composti dal Marchese Volante il quale, in età matura, fece realizzare dei timbri che sintetizzavano alcune sue passioni: poetastro, erborista, inventore ed ex corridore auto.



Fotografia di Caterina de Sterlich
(Archivio Mario Costantini)

**MARCHESE
de STERLICH**
Cavaliere
DIEGO
64029 SILVI MARINA
Abruzzo della Storica e Nobile
Provincia di Teramo
EX CORRIDORE AUTO
ERBORISTA - POETASTRO - INVENTORE

Timbro del Marchese de Sterlich

CATERINA !

È un mese, oggi, che ti chiamo e cerco, lagrimando. E tu non rispondi. Dove sei? Lo so, lo so dove.... dormi in pace.... Ed io sono rimasto solo, senza di te, senza l'unica sorellina, la sola superstite di Maria e Adelaide. E la mamma e il babbo ed il caro prozio, segretamente, piangono.

Se tu non fossi morta, saremmo stati lieti, tutti; invece, siamo così tristi!... Ma Dio non avrebbe potuto farti restar quaggiù, con noi? E piango.

Piango anche adesso, su queste pagine, che portano il tuo nome, che lodano la tua bontà. Ne sono grato ora, ne sarò grato di più, un giorno, alle anime gentili, che, scrivendo, pensarono non a te sola, ma anche ai nostri cari ed al tuo fratellino.

Penne, 14 Aprile 1908.

DIEGO.

LA MILLE MIGLIA AL TRAGUARDO DI GIULIANOVA

LE NOTE DELLA "LEGGENDA VALACCA", ACCOGLIERANNO I BOLIDI D'ACCIAIO

Un omaggio diverso e più gentile non poteva offrire la patria di Gaetano Braga.

Giulianova, 18

Ancora pochi giorni e poi, balzando dalla notte bresciana, il rombante carosello millemigliesco si lancerà sulle strade d'Italia all'inseguimento del lauro della vittoria, nella XVI edizione della corsa più affascinante del mondo.

Quest'anno anche le vette, le valli e i lidi d'Abruzzo, risuoneranno del canto maschio e potente dei suoi cento e cento motori: e dai Simbruini al Gran sasso, dal Pescara al Tronto, tutto il nostro popolo forte e generoso si raccoglierà ai margini del nastro d'asfalto per recare agli atleti in gara un appassionato incitamento e il suo affettuoso saluto.

Il merito di questa realizzazione va incondizionatamente al Marchese Diego De Sterlich - Aliprandi, presidente della Commissione Sportiva dell'Automobile Club di Teramo, valoroso asso del volante ed autentico abruzzese, la cui figura è troppo nota perchè vi sia bisogno di illustrarne le doti di sportivo convinto e appassionato, di provetto organizzatore e di animatore entusiastico e volitivo. E veramente ammirevole è l'impegno con cui ogni centro, grande e piccolo, della Regione, ha cercato di assecondare i suoi sforzi, tesi a creare alla manifestazione una cornice degna della tradizionale ospitalità aprutina.

Naturalmente, la città di Giulianova non ha voluto essere da meno delle altre consorelle; anzi, nel suo slancio cordiale e generoso ha desiderato che, al concorrente primo arrivato al traguardo giuliese, oltre al premio in danaro, fosse destinato un omaggio che, transcendendo l'ormai consueto ed arido motivo delle cifre, ancorchè cospicuo, parlasse all'ospite un linguaggio di alto significato morale, palesandogli anche i valori spirituali e gli aspetti artistici di questa dolce terra abruzzese, madre feconda di glorie imperiture e di spiriti immortali.

E quale omaggio degno della sua memoria, di cui è gelosa custode, avrebbe potuto offrire la patria di Gaetano Braga?

L'idea brillante e gentile di apprestare una edizione speciale del brano più celebre fra le messe, le romanze, le otto opere e la musica da camera create dal genio musicale del grande concertista di violoncello e compositore giuliese, germogliata nell'animo sensibile e delicato della marchesa Wekla De Sterlich - Aliprandi, valente ed appassionata artista lirica, è stata accolta con sincero entusiasmo dal sindaco che ne ha chiesta ed ottenuta l'approvazione in sede di assemblea cittadina. È stato così deliberato di dotare il traguardo giuliese, oltre che della somma di L. 50.000 quale premio in danaro, di una edizione speciale della "Leggenda Valacca", di Gaetano Braga, in ricchissima veste, corredata da una artistica pergamena e completata con note illustrative e immagini fotografiche atte a porre in risalto le multiformi bellezze della "Posillipo d'Abruzzo". Concezione ideale che accomuna le manifestazioni dell'arte e dello sport con accenti di toccante poesia, fondendole ed esaltandole in una sintesi di superamento, ov'è racchiusa l'eterna essenza di lotta e di conquista che urge nell'umanità ansiosa e creatrice.

Nella di più significativo e di maggiormente degno di tale gesto, intimo impulso della semplice anima abruzzese, pratica e sentimentale, egualmente volta a quei problemi del corpo e dello spirito che, tendendo entrambi al perfezionamento della personalità umana, possono ben armonizzarsi in un nobile equilibrio di passioni e di intenti. così come il lamento del violoncello, il più umano degli strumenti musicali, quello che è capace di rendere ogni espressione del sentimento, può ben accordarsi con palpiti di cuori e di motori, avvinti in un supremo anelito di vittoria e di vita.

GIULIO BACHER

da "Il Messaggero di Roma", Martedì 14 Aprile 1949.

La leggenda valacca

Il Marchese de Sterlich, anche dopo aver abbandonato lo sport automobilistico attivo, continuò comunque a mantenere i contatti con quel mondo al quale aveva dato tutto. Nel 1949, dopo circa due decenni da quando aveva smesso di gareggiare, rivestiva presso l'Automobil Club di Teramo il ruolo di Presidente della Commissione Sportiva. In quell'anno la Mille Miglia sarebbe passata in Abruzzo grazie ad i buoni auspici del nobile pennese. Tutte le località toccate dall'importante manifestazione si erano impegnate nel dare la massima collaborazione, per far sì che i concorrenti potessero apprezzare la proverbiale ospitalità del popolo abruzzese. Fra tutte merita una menzione la città di Giulianova (Teramo). Il Marchese de Sterlich fece in modo che in quel centro si organizzasse una manifestazione di contorno nella quale sarebbe stata coinvolta la Marchesa Wekla Fumo de Sterlich Aliprandi, valente ed appassionata artista lirica, da lui nel frattempo impalmata dopo la scomparsa nel 1947 della prima moglie Dirce Cassini.

Per l'occasione gli amministratori comunali stanziarono la cospicua somma per l'epoca di lire cinquantamila, da assegnare al concorrente primo arrivato al traguardo giuliese. Inoltre fu allestita un'edizione speciale della "Leggenda valacca", romanza da salotto di Gaetano Braga (Giulianova 1829-Milano 1907), compositore e virtuoso di violoncello, famoso in Europa. La romanza era incentrata su una storia d'amore e di morte. Oltre al premio in denaro sarebbe stata assegnata un'artistica pergamena realizzata in occasione dell'edizione speciale della "Leggenda valacca", la cui protagonista non poteva che essere la Marchesa Wekla Fumo de Sterlich Aliprandi.

La Maserati tipo 26 telaio 14



La Baronessa Maria Antonietta Avanzo affianco alla Maserati tipo 26 telaio 14, ex de Sterlich (Archivio Luca Malin)

Nella pubblicazione "Le Maserati del Marchese de Sterlich" era stata ricostruita la storia dei modelli tipo 26 B, telaio 15 e telaio 33, di proprietà del nobile pennese, grazie al fatto che le vetture erano dotate di targa. Ciò aveva reso pos-

sibile effettuare una ricerca presso il PRA. Risultava incompleta l'acquisizione di dati riguardanti la tipo 26 telaio 14, priva di targa. La biposto corsa risultava essere la prima tipo 26 prodotta nel 1927. Inizialmente di proprietà delle Officine Alfieri Maserati, era stata nello stesso anno acquistata da Diego de Sterlich e da questi ceduta alla Baronessa Maria Antonietta Avanzo. Una recente pubblicazione dedicata a questo straordinario personaggio che Gabriele D'Annunzio chiamava "nerissima Nerissa" ha permesso di approfondire con successo l'argomento, consentendo l'acquisizione di nuovi dati. Il volume contiene l'immagine della Maserati tipo 26 della Baronessa Avanzo, targata Roma 6514. Una ricerca effettuata presso il PRA ha confermato che la biposto è la tipo 26, telaio e motore 14. Trattasi quindi della vettura del Marchese de Sterlich, il quale però non figura come precedente proprietario. La cosa può essere spiegata nel seguente modo. Il PRA, acronimo di Pubblico Registro Automobilistico, venne istituito nel 1927, con Regio Decreto Legge n° 436 del

REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

ROMA

Sede provinciale di

UFFICIO DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO

Identificazione e caratteristiche dell'autoveicolo

N. della licenza di circolazione 6514

N. del motore 14

Data del rilascio della licenza di circolazione

Potenza del motore in HP 21

L'abbrica produttrice

3/10/27

Maserati

N. del telaio 14

Specie della carrozzeria

Cassa

Data del certificato d'origine

Destinazione attuale

Priv

Per le vetture e autobus — Numero dei posti 2

Per gli autocarri

Peso a vuoto Q^uPortata in Q^u

Se sia ausiliario militare

Per le trattorie stradali — Peso lordo del veicolo che sono autorizzato a rimorchiare Q^uNumero
d'ordine

ISCRIZIONE DELLA PROPRIETÀ E ANNOTAZIONE DEI SUOI TRASFERIMENTI

I

Add 25 APR 1928 Reg. Reg. n. 5399 Fascicolo n. 32

Sulla base della licenza di circolazione n. 6514

rilasciata il 3/10/27 si iscrive la proprietà del

l'autoveicolo a favore di Donna Maria Antonietta Manganelli

Reg. di S. Giovanni L.

ROMA

Valore dichiarato L. 100000 e Data apponimento a n.

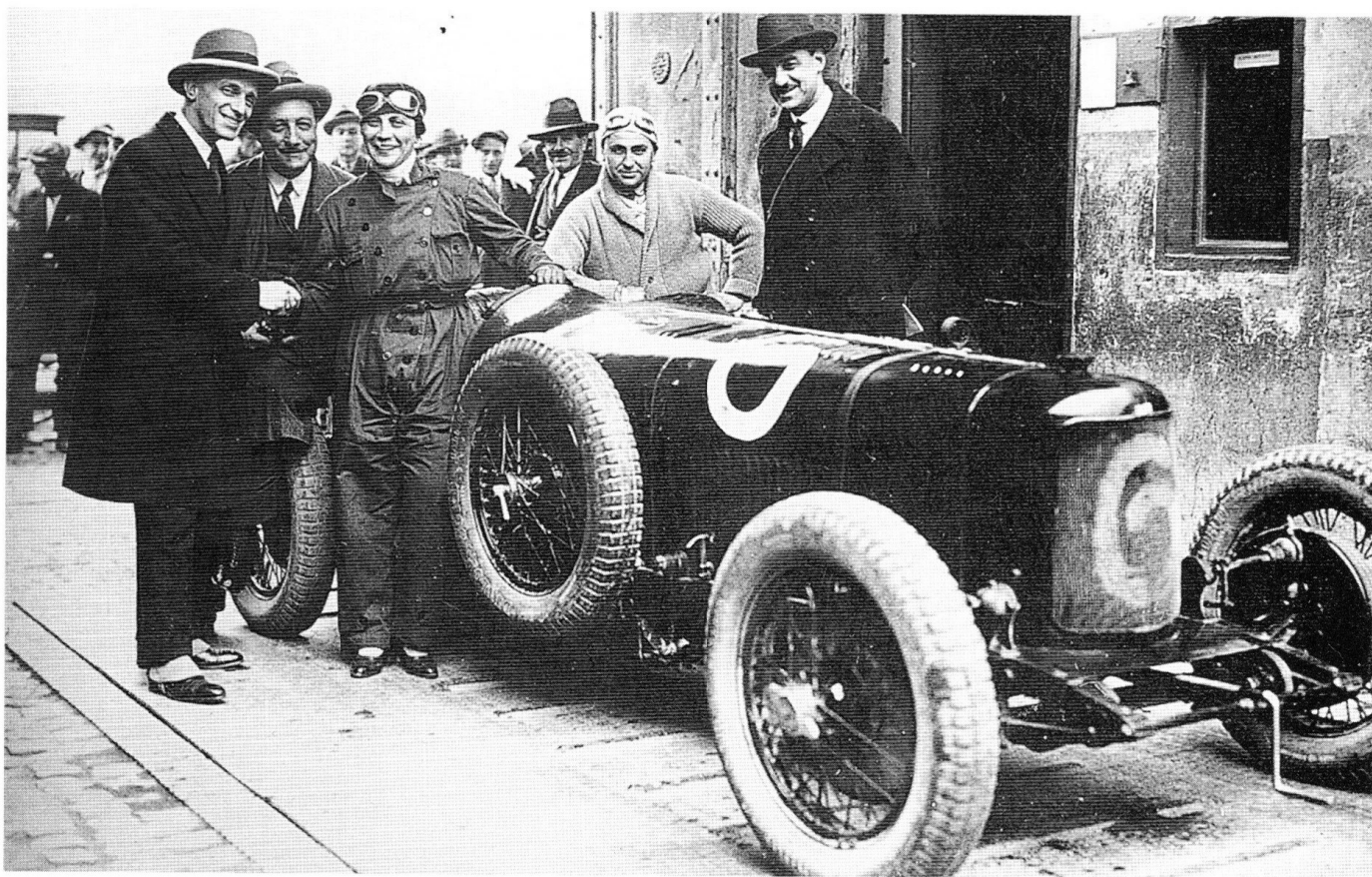


CONSERVATORE

[Signature]

15 marzo, reso esecutivo dal R. D. del 29 luglio n° 1814. Lo scopo del provvedimento era quello di eliminare dubbi ed incertezze sulla proprietà dei veicoli. Da quel momento in poi tutti gli autoveicoli sarebbero stati identificati con un numero progressivo, corrispondente a quello della licenza di circolazione. Il PRA era ed è ancora oggi organiz-

zato per ambiti provinciali. L'acquisto della tipo 26, telaio 14, da parte del Marchese Volante, era avvenuto quindi prima della istituzione del PRA. In effetti nel 1926 erano stati prodotti solo i telai 11, 12 e 13, mentre il telaio 14 sarebbe stato il primo realizzato nel 1927. Il 14 aprile 1929 Diego de Sterlich ne rientrava nuovamente in possesso.



3ª Coppa Gallenga, 29 gennaio 1928. La Baronessa Maria Antonietta Avanzo con la Maserati tipo 26, ex de Sterlich, assistita dal meccanico-collaudatore Guerino Bertocchi.

Vettura n° 14 - (Baronessa Anasco)

proprietà March Desterlich. il 14-4-29

Motore N° 14 - cilindrata 1500 -

Blocco cilindri in alluminio con canne riportate Valvole in acciaio express
pistoni Borgo a 3 segmenti normali.

Alberi di distribuzione con cannes profilo 118° - 124° Valvole in acciaio
Express molle delle valvole tipo Perry.

Compressore tipo 26 con pale lunghe mm 115.

Cambio tipo 26 a quattro velocità

Scatola differenziale in bronzo con cubi inchiodati. freni posteriori
Perrot a 3 ganasce con lambrico in acciaio e leva Perrot sulla
canne.

Assale anteriore Perrot stampato con freni anteriori Perrot.
Piastrina con perno sotto l'assale per attacco sospensioni.

Radiatore acqua tipo primitivo

Volume medio camera di scoppio cm³ 50

Rapporto di compressione. 4.72 (Dati presi 1-2-1927)

Un ricordo del Marchese de Sterlich

Un anno dopo la scomparsa del Marchese Diego de Sterlich Aliprandi, avvenuta a Teramo il 30 agosto 1976, su un foglio locale veniva pubblicato un articolo del giornalista Gianni Gaspari. L'autore era in grado di fare una perfetta sintesi della vicen-

da umana e sportiva di un personaggio che, dagli sfarzi che gli erano derivati dal rango e dalle immense disponibilità economiche, aveva poi vissuto con dignità un'esistenza non priva di difficoltà d'ogni genere. A quello scritto il compito di chiudere una storia che ancora oggi non finisce mai di stupirci.



RICORDO DI DIEGO DE STERLICH

I protagonisti si dividono solitamente in tre categorie, quelli che parlano subito e sempre di ciò che hanno fatto, visto e vissuto; quelli che ne parlano a distanza di tempo; quelli che non ne vogliono parlare. Diego de Sterlich apparteneva alla terza categoria: amava poco ricordare il passato, al quale era comunque legatissimo, chiudendosi spesso in un riserbo che poteva apparire sdegnoso, ma che era forse un modo di esprimere un segreto pudore; preferiva invece pensare al domani, divorato da una inappagata ed inappagabile ansia di futuro. E' anche per questo che, nonostante i 78 anni e gli acciacchi da tempo noti, la sua morte un anno fa ci colse un po' di sorpresa; perché a dispetto dell'età e della

malattia de Sterlich era riuscito a non far immaginare l'evento come una cosa probabile e vicina, esorcizzando la vecchiaia (e la povertà nella quale era caduto dopo una ricchezza leggendaria) con un inesausto bisogno di fare, di leggere, di scrivere, di inventare, di promuovere iniziative con uno slancio incredibile per un ottantenne duramente minato nel fisico; minato e tuttavia sostenuto da quell'ottimismo che in lui ha sempre soffocato il pessimismo della ragione. Ai giovani oggi il suo nome dice poco o nulla; ai padri e soprattutto ai nonni risuona invece con una eco mitica. Figlio unico di una nobilissima famiglia, considerata agli inizi del secolo la più ricca d'Abruzzo, de Sterlich si fece subito notare per una maniera di vivere che allora non doveva apparire troppo "normale"; geniale e generoso, eccentrico ed estroverso, bizzarro ed avventuroso, de Sterlich non ubbidiva alle leggi, ma seguiva l'istinto, sceglieva i luoghi e le persone da frequentare, senza farseli imporre e spendeva denaro senza alcun freno. Era capace di regalare case o terreni a persone conosciute da pochi minuti e di alzarsi magari a mezzanotte per andare a prendere un caffè a Roma. Questo suo spirito irrequieto e ribelle non poteva tenerlo lontano dallo sport: dopo un approccio con le corse dei cavalli, trovò il suo grande amore nell'allora nascente automobilismo sportivo, del quale divenne in

poco tempo una delle colonne, aggiudicandosi dal '22 al '24 prestigiose competizioni internazionali. Nel '25 per salvare la Maserati da una situazione difficilissima, non esitò a giocarsi tremila ettari di terreno. Ettari, oltretutto, che nemmeno conosceva. Una volta, sulla Tiburtina, finì con l'auto in un campo rovinando diverse piante; ai contadini volle risarcire subito la somma da consegnare al proprietario del terreno per il danno provocato e quando sentì dire che i soldi dovevano essere portati al Marchese de Sterlich nemmeno si presentò. Le sue mani sono state sempre bucate; prima, durante e dopo la guerra ha continuato a regalare e a donare: tutti i suoi palazzi sono finiti così ad Amministrazioni Comunali, ad Enti e ad Istituti di beneficenza. Di questi episodi e di tutti gli altri, anche più famosi, che hanno punteggiato la sua esistenza, de Sterlich, come dicevamo, non voleva parlare. Nemmeno per trovarvi in qualche modo un risarcimento ora che la vita, per l'atto finale, gli aveva crudelmente riservato la stagione più dolorosa. E anche nei suoi ultimi anni non esitava a privarsi delle ultime briciole che gli restavano, fossero una caramella, due sigarette o una bottiglia di vino, per offrirle al primo venuto, forse anche per sfuggire all'inevitabile ricatto della pietà di chi, dopo averne sentito tanto parlare, lo vedeva ora così vecchio e dimesso. Ma è proprio in questo difficile crepu-

scolo che de Sterlich ha forse meglio rivelato la sua origine nobiliare, il suo "sangue blu", accettando la povertà dopo il lusso, continuando a guardare l'orizzonte con immutata fiducia, calandosi con filosofia in una realtà diversa. Nei mesi che hanno preceduto la sua fine, abbiamo avuto modo di frequentarlo spesso, raccogliendone gli ultimi umori e gli ultimi giudizi. Parlava con una voce gentile, mentre gli occhi vispi inseguivano sempre qualcosa, attraversati dal lampo di una arguta ironia temperata dalla comprensione e da una umanità senza confini. Diceva che la sua vita era una miniera da scavare; ma sarebbe stato altresì uno scavo nel tempo, e questo non lo entusiasmava. Solo di rado dalla nebbia del passato tirava fuori qualche ricordo, qualche ritaglio ingiallito dei giornali dell'epoca che parlavano delle sue imprese. Ma era solo un attimo: il ritaglio tornava al suo posto e lui riprendeva i fili del monologo interrotto. Diceva che dalla vita bisogna prendere il massimo, ma bisogna restituire almeno il 95%. Lui, forse, ha restituito anche qualcosa in più. Ecco come, dopo aver perduto tutto quello che aveva, ha potuto chiudere in attivo il suo bilancio ideale.

GIANNI GASPARI

da "La voce pretuziana"

Anno VI - n° 1, 1977

BIBLIOGRAFIA

MASERATI DI LUCA DAL MONTE

Le grandi storie dell'auto vol. 10

Ed. La Gazzetta dello Sport e Quattroruote

MASERATI, UN SECOLO DI STORIA

DI G. CANCELIERI, L. DAL MONTE,

C. DE AGOSTINI, L. RAMACIOTTI

G. Nada Ed. - 2013

DIEGO DE STERLICH ALIPRANDI,

IL MARCHESE VOLANTE

DI PEPPINO VALERII

Auto d'Epoca Aprile 1989

MASERATI, UNA STORIA NELLA STORIA

DI LUIGI ORSINI E FRANCO ZAGARI

Emmetigrafica Editrice 1980

BREVE STORIA DELLA SOCIETÀ OPERAIA

DI M.S. "DIEGO ALIPRANDI"

DI CANDIDO GRECO

Ed. Arti Grafiche Cantagallo – Penne 2006

DIATTO DI SERGIO MASSARO

Ed. Publicar 1999

COPPA DI NATALE, STORIA DI UOMINI

E DI AUTOMOBILI D'UN TEMPO

DI MARIO SEMPRONI

Ed. S.O.M.S. – Penne 2008

LE MASERATI DEL MARCHESE DE STERLICH

DI MARIO SEMPRONI

Ed. Arti Grafiche Cantagallo – Penne 2012

IL TEATRO COMUNALE DI PENNE

DI MARIO SEMPRONI

Ed. Arti Grafiche Cantagallo – Penne 2013

I RICORDI DI UNA PENNE CHE NON C'È PIÙ

DI FRANCESCO LUIGI BARLAAM

Ed. Arti Grafiche Cantagallo - Penne 2010

I PREFETTI DEL REGNO

NEL VENTENNIO FASCISTA

DI ALBERTO CIFELLI

Scuola Superiore Amministrazione dell'Interno -
Roma 1999

PENNE, UN PROFILO ICONOGRAFICO

DI MARIO COSTANTINI

Ed. Archeoclub di Penne – 1992

INDOMITA, LA STRAORDINARIA VITA

DI MARIA ANTONIETTA AVANZO

DI LUCA MALIN

Progetto Obliviomachia - 2013

IL CIRCUITO DI PESCARA

DI FRANCESCO SANTUCCIONE E PAOLO SMOGLICA

Editrice GECO - 2003



Bologna - Officine Alfieri Maserati, 1934. Da sinistra: Bindo, Ettore, Ernesto e Mario Maserati



Modena - Officine Alfieri Maserati, oggi (Foto: Patrizia Grande)

INDICE

Prefazione.....	pag.	4
Premessa	"	6
Alfieri e Diego	"	7
Alfieri Maserati	"	10
Diego de Sterlich Aliprandi	"	16
Brevi cenni biografici su Dirce Cassini	"	20
Il Marchese de Sterlich prima della Maserati	"	25
Gli Aliprandi ed i de Sterlich	"	31
Barone Diego Aliprandi	"	33
Diego de Sterlich e i Maserati	"	35
La nascita della Maserati	"	37
<i>Appendice</i>	"	39
I possedimenti del Marchese de Sterlich Aliprandi	"	40
Il Marchese burlone	"	42
Il mistero... risolto	"	44
La perdita di Caterina	"	46
La leggenda valacca	"	49
La Maserati tipo 26 telaio 14	"	50
Un ricordo del Marchese de Sterlich	"	54
Bibliografia	"	57

