Firenze, 11 giugno 2018

**THE ELEGANCE OF SPEED**

DALL’11 GIUGNO AL 16 SETTEMBRE LA STORIA DELL’AUTOMOBILE A FIRENZE E IN TOSCANA ATTRAVERSO GLI SCATTI INEDITI DELL’ARCHIVIO FOTO LOCCHI

*Nuvolari è bruno di colore,   
Nuvolari ha la maschera tagliente  
Nuvolari ha la bocca sempre chiusa,   
di morire non gli importa niente...*

Così cantava Lucio Dalla del mitico pilota di quando ancora l’Italia era solcata dalla *Mille Miglia* fra due ali di folla entusiasta che dovette pagare, anch’essa, il suo tributo di morte.

Molto prima Marinetti e i suoi sodali avevano affermato “che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova; la bellezza della velocità. Un automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... un automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia”. Da maschile che era ai tempi del Manifesto Futurista presto l’automobile cambiò genere meglio unendo alla velocità il tema dell’eleganza. D'altronde il concetto fu definitivamente sancito dal detto *Donne e motori* con quello che ne consegue.

Delle gare sulle strade più belle della Toscana ma anche dei Concorsi di eleganza al Giardino di Boboli, del coraggio, del fascino femminile, del rombo assordante e dell’odore pungente di benzina, dello stridio delle gomme esasperate in curva, dell’affermarsi della moda italiana, della Firenze fra il 1934 e il ’65 racconta “**The elegance of speed**”, la mostra che raccoglie nelle sale di **Palazzo Pitti**, grazie alla volontà di **Eike D. Schmidt, direttore delle Gallerie degli Uffizi,** novanta scatti tratti dall’**Archivio Foto Locchi**.

La mostra, diretta da **Alessandra Griffo** e curata da **Alessandro Bruni**, **Erika Ghilardi** e **Matteo Parigi Bini**, ripercorre le tappe di una vicenda tutta toscana; secondo **Eike Schmidt** *“viene spontaneo, guardando le foto dei primi bolidi, osservandone il design e la sua evoluzione, con le curve della scocca che si fanno via via sempre più morbide e slanciate, pensare a quello che stava accadendo nel mondo della scultura contemporanea, e alla sua interazione estetica con l’industria automobilistica. Ma quale dei due campi guarda all’altro? Difficile determinare, specie nel periodo futurista, a quanto ammonti il debito del Boccioni di* Forme uniche della continuità nello spazio *(1913) verso gli esemplari di locomozione più sofisticati prodotti in quegli anni, ad esempio l’Itala 35/45 HP – quella del raid Pechino-Parigi del 1907 - , o l’elegantissima Rolls-Royce Silver Ghost”.*

Articolata in tre sezioni, la mostra travalica l’apprezzamento dell’automobile in termini di tecnica, aerodinamica, struttura, e rievoca un periodo di grandi trasformazioni anche nella viabilità cittadina e nella storia di Firenze.

La **prima sezione** è dedicata alle **corse** che attraversavano le dolci curve del paesaggio toscano e che hanno segnato la storia dell’agonismo automobilistico. Nasce in Toscana una rete di competizioni (Circuito del Mugello, Coppa della Consuma, Circuito delle Cascine, Circuito di Firenze, Firenze-Fiesole) che accendono la passione per la velocità e per l’abilità dei piloti. Il rettilineo della Firenze-Mare diventa teatro privilegiato di record mondiali durante leggendarie gare di velocità. Nel giugno del 1935 Tazio Nuvolari, su un’Alfa Romeo bimotore preparata da Enzo Ferrari, supera i 300 km/h e sul chilometro lanciato raggiunge la strepitosa velocità di 323,175 km/h, battendo il record che pochi mesi prima Hans Stuck, assistito daitecnici della futura AUDI, aveva ottenuto a bordo di una potente Typ B (ribattezzata poi *Typ Lucca).*

Ai piloti (in mostra anche alcuni cimeli come caschi e tute, insieme a un bolide in miniatura che **Ferrari** preparò per il figlio Piero nelle officine di Maranello) è dedicata la **seconda sezione** che mostra **uomini innamorati della velocità** e dei cavalli meccanici che nel Novecento non avevano bisogno di freni, almeno quando li guidava Nuvolari, il mantovano più veloce d’Italia. Accanto a lui sfilano il raffinato Giannino Marzotto - che saliva in auto in camicia, doppiopetto e cravatta e il thailandese Principe Bira, che oltre alla Formula Uno partecipò a quattro Olimpiadi come velista. L’aristocratico Felice Trossi correva con auto e yacht senza mai perdere la sua “estrosa e scanzonata disinvoltura” e l’intrepido, scaramantico, Ascari che se ne andò il giorno in cui aveva lasciato a casa il casco che indossava sempre.

La storia di questi piloti insieme a quella della nobile Maria Teresa de Filippis detta *Pilotino*, che abbandonò le corse quando il collega che l’aveva sostituita morì in gara, è una storia del tutto particolare del Novecento in cui si vedono cambiare i costumi, i luoghi, i volti degli appassionati, le mode.

Alla moda, naturalmente quella delle **carrozzerie**, è dedicata la **terza sezione**. I concorsi di eleganza rappresentarono un momento particolare della storia delle quattro ruote destinate al mercato d’élite. Occasione di sfoggio d’eleganza in un primo momento, divennero poi una modalità di presentazione del prodotto-auto.

Firenze era la città dove Barsanti e Matteucci avevano ideato il primo motore a scoppio brevettandolo nel 1853, dove circolava la seconda automobile d'Italia (1894) e nel 1901 transitava il Giro d'Italia Automobilistico. Qui, nel giugno del 1948, nel **Giardino di Boboli** di Palazzo Pitti, si tenne il **“I Concorso d’Eleganza per Automobili”**.

Sono trascorsi pochi anni dalla fine della Seconda guerra mondiale, la neonata Repubblica Italiana cerca nel suo DNA il bagaglio di eccellenze per rinascere. Firenze con la sua cultura e bellezza, crocevia di un importante *entourage* internazionale, è il luogo ideale. L’automobile così come l’abito è uno status symbol: le vetture più belle del mondo sfilano a Boboli, luogo simbolo della storia fiorentina, proprio come nello stesso momento fa la moda a Palazzo Pitti. Le foto scattate ai più esclusivi modelli dell’epoca dai reporter della Foto Locchi per le strade del centro, mostrano un inedito spettacolo in movimento di bellezze che si esaltano a vicenda.

A corredo della mostra è stata realizzata una monografia edita da **Gruppo Editoriale** in cui sono racchiusi i 90 scatti dell’**Archivio Foto Locchi** esposti in mostra e i testi inediti a cura di Alessandro Bruni e Piero Campani, oltre a un'introduzione di Eike Schmidt.

Palazzo Pitti, Andito degli Angiolini, Piazza de’ Pitti 1, 50125 Firenze

11 giugno - 16 settembre 2018

Da martedì a domenica, ore 8.45-18.50

**Per il download di comunicato stampa, immagini e relativi crediti fotografici:**

**https://www.uffizi.it/pagine/area-stampa**

**L’ARCHIVIO FOTO LOCCHI**

L’Archivio Storico Foto Locchi è tutelato dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per il suo alto valore artistico e documentaristico, poiché raccoglie oltre cinque milioni di immagini sulla storia di Firenze e della Toscana, dagli anni Trenta ad oggi, conservate sotto forma di negativi originali. Immagini dal mondo della moda, dello sport, dello spettacolo, dei grandi fatti di cronaca poi diventati storia, ma anche frammenti che raccontano consuetudini e quotidianità di ieri e di oggi. Le fotografie in bianco e nero dell’Archivio Storico Foto Locchi testimoniano atmosfere ed emozioni di un attimo, in un susseguirsi straordinario di eventi, suggestioni e visitatori celebri provenienti da tutto il mondo. L’archivio nasce insieme all’attività dell’antica bottega fotografica Foto Locchi di cui Tullio Locchi e Silvano Corcos sono stati il fondatore e l’anima; poi negli anni la bottega è divenuta fiorente azienda con oltre 30 dipendenti, al cui obiettivo non sfuggiva nessun avvenimento cittadino degno di essere documentato. Negli anni precedenti l’avvento della televisione le tre grandi vetrine in piazza della Repubblica ebbero il ruolo di vera e propria foto-cronaca dell’epoca. Oggi Erika Ghilardi, discendente diretta della famiglia, cura e gestisce quello che può essere considerato un vero e proprio patrimonio della cultura italiana e internazionale.

Ufficio stampa:

Opera Laboratori Fiorentini – Civita

Andrea Acampa - Tel. 055 290383 – Cell. 348 175 5654 - [a.acampa@operalaboratori.com](mailto:a.acampa@operalaboratori.com)

Gianni Caverni - Tel. 055 290383 - Cell. 347 7818134 - [g.caverni@operalaboratori.com](mailto:g.caverni@operalaboratori.com)

Salvatore La Spina - Tel. 055 290383 - Cell. 331 5354957 - [s.laspina@operalaboratori.com](mailto:s.laspina@operalaboratori.com)