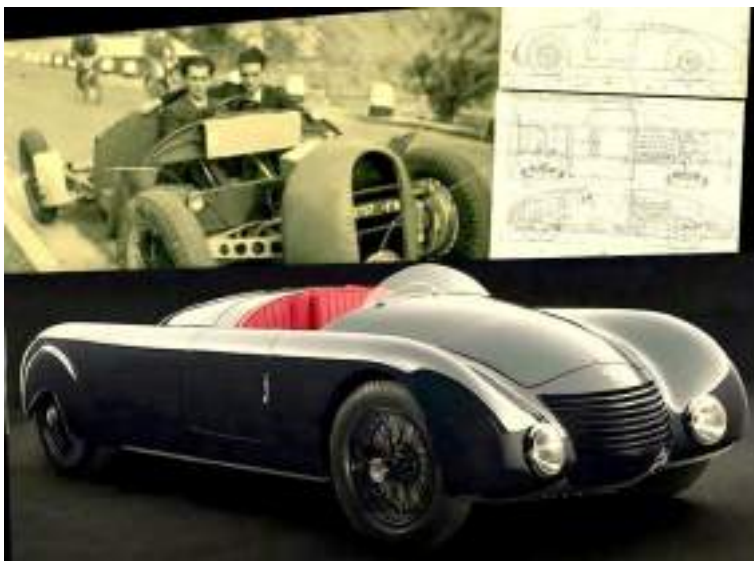


## ARJ - ALFA ROMEO JANKOVITS - La Storia



Possiamo immaginare che fra le molte prestigiose automobili in esposizione nel famoso Technik Museum Sinsheim nel Baden-Wuerttemberg molte fra loro abbiano una storia da raccontare. Ma probabilmente la storia più insolita riguarda la Alfa Romeo Jankovits – ARJ – altrimenti nota come Alfa Aerospider or Alfa Romeo 6C Aerodinamica Spider, la

prima automobile che il visitatore incontra non appena entra nel padiglione del museo. Si tratta di un veicolo unico, straordinario, una macchina del futuro concepita e realizzata con almeno venti anni di anticipo sui tempi.

Alzi la mano chi di voi la conosce! La quasi sconosciuta ARJ racconta una storia fascinosa e intrigante che inizia nei primi anni trenta nella città di Fiume (l'attuale Rijeka), nella provincia del Quarnaro, all'epoca una provincia italiana, oggi parte della Repubblica di Croazia. Protagonisti due fratelli: Eugenio (Gino) e Oscar Ferruccio Jankovits, due giovani di talento, con grande capacità e un solido sostegno finanziario che assieme progettaron e costruirono la macchina destinata a passare alla storia come una delle più importanti realizzazioni dell'automobilismo mondiale.

La famiglia "Jankowits", originaria dell'Ungheria, si era trasferita a Fiume verso la fine del 1800. All'epoca, Fiume era un fiorente porto dell'impero Austro-Ungarico, un crogiuolo di italiani, austriaci, germanici, ungheresi e genti provenienti da varie zone dei Balcani. Dopo la prima guerra mondiale, Fiume e l'Istria vennero annesse all'Italia. La grafia del cognome della famiglia divenne prima Jankovic e infine Jankovits sotto l'amministrazione italiana.

## ***Due geni promettenti***

Eugenio-Gino nacque nel 1911, il fratello Oscar un anno dopo. Il padre Matteo morì poco dopo il ritorno a casa dalla Grande Guerra. I due fratelli vennero cresciuti nella famiglia benestante del nonno Eugen Fabich, un uomo con una posizione finanziaria molto solida, un importante commerciante in legnami, con una propria segheria, e uno dei maggiori fornitori di legname per la costruzione del Canale di Suez in Egitto.

Terminate le scuole superiori, i due giovani si iscrissero al Politecnico di Torino, Eugenio alla facoltà di ingegneria, Oscar ad architettura. Avevano entrambi la passione per i motori, le automobili e la velocità, una passione condivisa in famiglia. Quella era l'epoca delle grandi prestazioni delle auto da corsa. Il loro eroe era Tazio Nuvolari. Il loro sogno, e la loro visione, era di costruire una nuova, speciale vettura,



una macchina sportiva che superasse ogni altra in prestazione e bellezza. Con questo irrefrenabile impulso di costruire qualcosa di completamente diverso, convinsero nonno Eugen ad investire in un garage dove essi avrebbero potuto sperimentare e lavorare sulle loro idee e progetti. E così fu che in centro a Fiume, in Via Ciotta 27, fu realizzata l' "Autorimessa Lampo ". Era la più grande e moderna

autorimessa dell'intera regione; vi lavoravano artigiani altamente qualificati, meccanici, carrozzieri, tappezzeri, specialisti di pneumatici. Aveva cento posti macchina e pompe di benzina che erogavano carburante di marche diverse; era la concessionaria esclusiva Alfa Romeo e OM (Officine Meccaniche Brescia) per l'intera regione istriana.



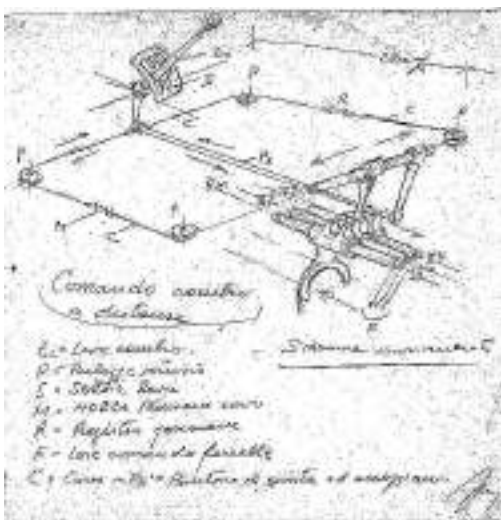
Nell'impossibilità di conciliare gli studi a Torino e il lavoro nel garage a Fiume, i fratelli decisero di lasciare il Politecnico (con grande disappunto del nonno...) per dedicarsi completamente al loro progetto. Era tutt'altro che un compito facile, ma erano appassionati, determinati e totalmente impegnati nella causa. Era il 1933. L'avventura stava per cominciare.

## L' Inizio

I primi disegni sono datati 1935 e lasciano vedere la vettura completa, una supercar aerodinamica stradale con un unico sedile centrale a tre posti, guida centrale e motore posteriore bialbero. La prima idea era stata di utilizzare il grande motore OM ma, sebbene lo spazio fosse sufficiente per alloggiarlo, alla fine optarono per il motore Alfa Romeo 2300 6C Pescara.

Il compito di Eugenio era di sviluppare e assemblare le parti meccaniche del telaio/motore Alfa Romeo N. 700.316 : il telaio era dotato di sospensioni indipendenti progettate con quadrilateri, balestre trasversali, barre di torsione, ammortizzatori idraulici, e una carreggiata posteriore modificata un po' più stretta dell'originale. C'era inoltre un cambio Alfa 6C 2300 modificato, un differenziale della Lancia Lambda, sospensioni posteriori Ford 8V modificate e quattro freni a tamburo con parti Lockheed provenienti da una Buick del 1938, sterzo centrale e un sedile a panca per tre persone con il conducente seduto al centro. Una delle maggiori modifiche interessò la leva del cambio che fu ridisegnata in modo da essere in posizione anteriore rispetto alla posizione del motore posteriore situato alle spalle del conducente. La velocità massima prevista era di 160 km/h.

Non appena ebbero completato il telaio con un equipaggiamento rudimentale per la circolazione su strada e con targa numero FM 2757, Eugenio e Oscar si dedicarono alle prove su strada per poi procedere alle necessarie modifiche e alla messa a punto.



1937





Oscar, autore dell'originale e insolito design, sovrintendeva i lavori della eccezionale carrozzeria aerodinamica in acciaio eseguiti dagli artigiani carrozzieri nel garage Lampo.

Quando la macchina fu finalmente completata, era il 1939, ne emerse una granturismo spider dalla linea ribassata, dalla bellezza mozzafiato, come non si era mai visto prima. Il sogno era diventato realtà!

L'automobile aveva un parabrezza in tre parti, tergicristalli, paraurti, indicatori di direzione, specchietto retrovisore, luci rosse posteriori, grandi fari simili a occhi di lucertola, grandi coppe sopra le ruote a raggi. Era prevista anche una capote ma questa non fu mai realizzata.



## ***La Guerra***

Era il 1939 e soffiavano venti di guerra. Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, l'Italia si alleò con la Germania. Eugenio, tenente della divisione motorizzata, fu spedito in Russia. Oscar finì nell'artiglieria anti-aerea a Pisa. La loro macchina rimase in garage.

Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 i due fratelli, illesi ma provati nel fisico, ritornarono miracolosamente a casa, ma Italia e Germania non erano più alleate e, per rappresaglia, la Germania occupò tutto il territorio italiano. A Fiume il garage Lampo fu requisito dalle truppe tedesche e gli Jankovits furono obbligati a lavorare alla manutenzione dei veicoli dell'esercito di occupazione. Nel frattempo, la loro automobile rimase accuratamente nascosta sotto un telone in un magazzino-deposito di pneumatici usati dove sempre più copertoni venivano ammucchiati.

Quando i tedeschi furono costretti a ritirarsi, subentrarono le truppe jugoslave del Maresciallo Tito che presero il controllo della città e di tutta la regione. Questa volta, il garage Lampo fu confiscato dagli jugoslavi: stesso potere, stessa arroganza. Nel garage, altri pneumatici furono aggiunti sopra il telone che nascondeva il prototipo. Intanto, il tribunale militare di Tito giudicava Eugenio reo di collaborazionismo con il nemico tedesco e lo condannava a una singolare forma di prigionia part-time: dal momento che era un ottimo meccanico, gli fu ordinato di lavorare per loro nel garage durante il giorno e presentarsi alla prigione la sera.

Durante l'occupazione tedesca la vita era stata alquanto difficile per la popolazione italiana, ma sotto il regime comunista di Tito la situazione era diventata non solo difficile ma anche pericolosa, durante la quale molte persone sparivano improvvisamente per finire nelle foibe. Un gran numero di italiani – più o meno volontariamente – lasciarono quelle terre per sempre, anche se ciò significava abbandonare tutto ciò che possedevano. Tutto questo fa parte di quella dolorosa serie di eventi che si sono verificati nel dopoguerra ai confini orientali dell'Italia.

Contemporaneamente, Oscar Jankovits si trovava a viaggiare per lavoro attraverso l'Italia settentrionale, evitando così le difficoltà che stava affrontando il fratello. Quando arrivò a Trieste, si adoperò per far uscire da Fiume la sua famiglia e quella di Eugenio il quale – tuttora nella sua condizione di semi-prigionia – stava cercando un modo per fuggire dalla città rinominata Rijeka dagli jugoslavi.





## La Fuga



L'occasione si presentò la vigilia di Natale del 24 dicembre 1946. Eugenio ottenne un permesso speciale della durata di sette giorni, cioè fino al 31 dicembre, per recarsi in macchina a Trieste, presumibilmente per acquistare pezzi di ricambio. Il funzionario che compilò il modulo trascrisse i dettagli tecnici della macchina senza però averla mai vista. Quella sera invece di rientrare in prigione Eugenio tirò fuori l'auto dal nascondiglio e si lanciò in una fuga a 160 km all'ora lungo la tortuosa strada Fiume – Trieste. Era una fredda notte della vigilia di Natale, al confine con l'Italia le guardie erano all'interno della loro postazione, al riparo dal freddo. Giunta

al posto di controllo l'Alfa accelerò e a tutta velocità e a fari spenti attraversò il confine. Colti di sorpresa, i militari saltarono fuori sparando una raffica di colpi che fortunatamente mancarono il guidatore ma non le ruote e la coda della carrozzeria..

Eugenio arrivò a Trieste semi congelato, sui cerchioni e con un paio di pneumatici distrutti, ma sano e salvo.

Le famiglie si trovarono finalmente riunite ma avevano perso tutto: per loro iniziava una nuova, dura vita di profughi.

A Trieste l'automobile fu registrata con targa TS 16804 il 13 febbraio 1947. Nel frattempo, la città e l'area circostante erano diventate un territorio libero indicato come Zona A, amministrato da un Governo Militare Alleato formato da forze britanniche e statunitensi. Durante l'amministrazione alleata l'Alfa ebbe la nuova targa TS 10652.

Cassa di proprietà del veicolo		Via Roma n. 31	Tip. 508	Distribuzione	N. cilindri 4	Plac. e peso gr. -
592	6	10.2.47	10.2.47	16804 TS	557,10	auto
Cassa di proprietà del veicolo		Via Rodolfo n. 172	Tip. -	Distribuzione Alfa	N. cilindri 6	Plac. e peso gr. -
593	10652	11.2.47	11.2.47	10652 TS	557,10	auto
Cassa di proprietà del veicolo		Via Rodolfo n. 172	Tip. -	Distribuzione Alfa	N. cilindri 6	Plac. e peso gr. -

Registro Serie (automobili)  
Vol. N. 160  
Foglio N. 16804

TS 10652

# AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

Sede Provinciale di TRAPANI

UFFICIO DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO

## Identificazione e caratteristiche dell'autoveicolo

N. della licenza di circolazione 16804 T3 N. del motore 700316  
Data del rilascio della licenza di circolazione: 12.2.49 Potenza del motore in HP 22  
Fabbrica produttrice Alfa Romeo N. del telaio 700316  
Data del certificato di origine fin. 2757 FM Specie della carrozzeria aperta  
Tipo \_\_\_\_\_ (eventualmente) Serie di fabbricazione \_\_\_\_\_  
Destinazione attuale privata  
Per le vetture ed autobus - Numero dei posti 3

Per gli autocarri { Peso a vuoto QII \_\_\_\_\_  
Portata in QII \_\_\_\_\_  
Se sia in possesso del brevetto di conformità \_\_\_\_\_

Per le trattorie stradali - Peso lordo del veicolo che sono autorizzate a rinverchiare QII \_\_\_\_\_

Numero d'ordine	ISCRIZIONE DELLA PROPRIETÀ E ANNOTAZIONE DEI SUOI TRASFERIMENTI
1.	<p>Add. 13.2.1949 Rep. Reg. 542. Fase. 6 si trascrive la licenza di circolazione n. 16804 T3 del 12.2.49, l'atto motorio del motorio Luciani Vladimir di Trieste del 7.2.49 rep. n. 5951 rep. il 10.2.49 al n. 3221 Mod. 5. Vol. 66 con fee 66.10. e la richiesta di immatricolazione del 10.2.49, in base ai quali documenti si annota la proprietà dell'autoveicolo a favore di Tankovits Oscar e Eugenio fu Matteo, Trieste, via Fiodorova n. 3. Rilasciato il foglio complementare con le relative annotazioni. IL CONSERVATORE DEL P.R. <u>De Luigi</u></p>
2.	<p>Add. 6.5.1950 Rp. 2416 p. 25 trascritte a favore di Ford William B. di C.V.O. J.R. Johnson Trieste, Spignaur Villa Adria per L. 395.500. - e rinnovata l'iscrizione al vol. 107 serie I. foglio 10652. DIRETTORE <u>De Luigi</u></p>



Sopravvivere come profughi era tutt'altro che facile e, molto a malincuore, gli Jankovits furono costretti a vendere la loro macchina. L'acquirente era un ufficiale americano di stanza a Trieste di nome William Ford che pagò 375.000 lire italiane in un periodo in cui il costo di una nuova Fiat 500C era di 625.000 lire (la Fiat 500C, soprannominata Topolino, era la più piccola delle utilitarie alla portata dei meno abbienti). Dopo qualche tempo, Mr. Ford caricò la macchina su una nave diretta negli Stati Uniti e per Eugenio e Oscar fu una grandissima perdita, vissuta come un lutto. Infatti quell'automobile non era semplicemente una macchina ma era diventata parte della famiglia. Non la videro mai più.

Erano stati necessari quattro anni per costruire la loro spider aerodinamica, era bastata una guerra per distruggere il loro sogno.

### ***Non Perduta ma Irreperibile***

Della macchina non si ebbe più notizia per quasi trent'anni. Da Trieste, gli Jankovits si trasferirono a Merano dove iniziarono prima un'attività nel ramo dei trasporti e successivamente entrarono a far parte di una società che aprì il Garage Centrale e che fu inoltre la prima Concessionaria per l'Italia del gruppo Volkswagen-Porsche. Nel tempo libero Eugenio costruì una piccola imbarcazione da corsa mentre Oscar realizzò un modello di barca a vela. Entrambe le imbarcazioni furono testate sul lago di Caldaro (BZ).



Qualche anno dopo, si trasferirono sul Lago di Garda, acquistarono un terreno sul quale i due fratelli progettaron e costruirono un albergo in riva al lago a Sirmione.

Nel 1978 la rivista italiana "Quattroruote" pubblicò nel numero di agosto una stuzzicante notizia ripresa da un giornale inglese in cui si raccontava di una strana, arrugginita automobile a Ballymena, Irlanda del Nord. Questa automobile aveva un unico sedile a tre posti, motore posteriore bialbero sei cilindri Alfa Romeo. Si trovava nel cortile di un certo Malcolm Templeton, concessionario Alfa Romeo per l'Irlanda del Nord. Qualcuno suggerì che poteva trattarsi del prototipo Alfa 163 del 1941, progettato dallo spagnolo Wilfredo Ricart, mai completato. In effetti c'era una qualche somiglianza nella linea delle due automobili.



Eugenio e Oscar ebbero un sussulto: non era affatto il prototipo di Ricart, ma la loro unica, irripetibile automobile che era miracolosamente riapparsa! Si misero quindi in contatto con Luigi Fusi, lo storico dell'Alfa Romeo – e fondatore del Museo Alfa Romeo di Arese – al quale esposero tutte le fasi della costruzione della macchina, supportate da documenti e disegni che Eugenio era riuscito a salvare durante gli alti e bassi della sua esistenza. Fu chiarito che nella realizzazione della vettura non vi era stato alcun

coinvolgimento della fabbrica Alfa Romeo né vi erano stati contatti con Vittorio Jano, capo progettista Alfa Romeo negli anni trenta.

Malcolm Templeton invitò i due Jankovits in Irlanda del Nord a rivedere la loro macchina ma, nonostante fossero elettrizzati dalla proposta, furono costretti a rinunciare all'incontro per inaspettate difficoltà dell'ultimo momento.

Ma che ne era stato della macchina una volta approdata negli Stati Uniti? Dall'arrivo a New York non si seppe più nulla finché non riapparve nel 1967 in una esposizione al Vintage Car Store a Nyack, N.Y. Fu allora che il collezionista britannico Colin Crabb, l' "Indiana Jones" del ritrovamento di strani veicoli scomparsi da tempo acquistò la macchina e la spedì nel Regno Unito. Non sapeva di cosa si trattasse ma la forma lo aveva incuriosito e il motore Alfa Romeo 6C era più che sufficiente per renderla interessante.



Seguirono vari cambi di proprietà fino a quando la macchina fu venduta a Malcolm Templeton nel 1976 dove rimase dimenticata nel suo cortile per qualche tempo, senza suscitare alcun interesse. Finchè apparve l'articolo di Quattroruote nel 1978.

A quel punto una grande curiosità si diffuse nell'ambiente dei collezionisti e/o appassionati di auto storiche. Templeton fu inondato di richieste di acquisto dell'auto, tra cui quella di Luigi Fusi per conto del Museo Alfa Romeo. Tuttavia, solo nel 1989 Malcolm Templeton si decise a vendere e il nuovo acquirente fu Neil Crabb (nessun rapporto con Colin) il quale a sua volta la vendette a Phil Bennet del Rodley Car Centre a Leeds, UK.

Michael Ware, noto fotografo professionista nel campo dello sport motoristico e curatore del museo di Beaulieu dal 1966 al 2001, scattò – per la Photo Library - molte immagini dell'Alfa in condizioni disastrose.

### ***Il Ritorno in Italia***

Era il 1999 quando , dopo quasi cinquant'anni , l'Alfa fece il suo ritorno in Italia. Fu allora che il concessionario IVECO per la zona di Rimini-Forlì, Nazario Bacchi, acquistò l'auto ridotta a rottame e si adoperò per rintracciare i fratelli Jankovits e iniziare il restauro dal momento che non sapeva da che parte cominciare, come egli stesso ammise. Non fu una ricerca facile – estesa perfino in Ungheria e in Croazia - ma finalmente riuscì a contattare la famiglia a Sirmione. Purtroppo Eugenio era

morto nel 1993. Oscar, felice di sapere che l'Alfa era tornata in Italia, dalla sua casa di Sirmione collaborò attivamente con Nazario Bacchi fornendogli informazioni, documenti e quant'altro ritenuto necessario. Il restauro richiese quattro anni di intenso e accurato lavoro che Oscar purtroppo non riuscì a vedere perché morì prima della conclusione, nel



novembre 2000. Furono i figli di Eugenio, Enrico e Marisa, che continuarono la collaborazione con Bacchi per ulteriori dettagli. A restauro ultimato – del quale Bacchi era estremamente orgoglioso - Enrico e Marisa furono invitati a vedere il risultato: fu per loro un momento di grande emozione, potevano finalmente vedere e toccare una leggenda ...



Ancora una nota a proposito del restauro: in assenza di appunti sul colore originale della macchina e avendo dimenticato di chiederlo a Oscar Jankovits, Nazario Bacchi optò per un azzurro metallizzato dal momento che aveva rinvenuto una traccia di quel colore nel baule, sotto vari strati di pittura. I sedili e la tappezzeria li rifece in "Navy Blue". Enrico Jankovits ricorda che suo padre raccontava di sedili rivestiti di ottima pelle color rosso vino mentre la sorella ricordava vagamente che lo zio Oscar menzionava un colore grigio canna di fucile per la carrozzeria, un colore molto di moda negli anni quaranta.

Il grande debutto dell'Alfa avvenne a Forlì durante la manifestazione dedicata ai veicoli d'epoca denominata "Old Time Show" il 14 febbraio 2005, dove i visitatori reagirono con ammirazione e meraviglia. Da allora curiosità e interesse intorno all'origine di questo veicolo diedero il via a ricerche e relativi articoli su riviste e su internet, nonché a numerosi forum sempre su internet. Purtroppo molte delle notizie apparse non provenivano da fonti affidabili, spesso venivano aggiunti dettagli mai confermati da documentazione in possesso della famiglia, o dall'Alfa Romeo o da altri personaggi di rilievo. Ne' vi erano tracce di eventuali documenti lasciati da Vittorio Jano, capo progettista dell'Alfa Romeo, morto nel 1965. L'unico elemento che gli Jankovits potevano condividere con Jano era una comune origine ungherese.

Dispiace constatare che tutto ciò che viene messo in rete, per quanto obsoleto o impreciso, rimanga per sempre a disposizione di qualsiasi lettore che vi si imbatta.

Qualche tempo dopo Nazario Bacchi vendette la macchina tramite un intermediario senza conoscere il nome dell'acquirente. Ma prima però aveva apportato una modifica che riteneva essenziale, spostando i pedali un po' in avanti, poiché un guidatore di media statura non poteva sedersi comodamente in uno spazio così ristretto e senza sedili scorrevoli (infatti, sia Eugenio che Oscar non raggiungevano il metro e settanta di altezza).



L'Alfa uscì nuovamente di scena fino al maggio 2008, quando fu presentata al prestigioso Concorso d'Eleganza di Villa d'Este sul lago di Como, restaurata come auto da corsa dal suo attuale proprietario, il professore tedesco Georg Gebhard.

Mi trovavo fra i visitatori in quella splendida cornice e per la prima volta appresi qualche notizia, seppure vaga, su questa strana macchina. Nella sua nuova livrea, l'Alfa Jankovits (rinominata Aerospider) era in un colore blu-verde scuro, con un piccolo parabrezza tipo corsa, sedili e interni in pelle rosso-Ferrari, ruote a raggi a vista e un nuovissimo tubo di scarico.

Restaurata al suo massimo splendore, l'Alfa è oggi presente nei vari concorsi di eleganza in giro per il mondo, quando non è in esposizione al Museo. Ma non solo: è stata vista gareggiare anche al Goodwood Festival of Speed. E' stata inoltre fra le Alfa Romeo protagoniste della prestigiosa retrospettiva "Mythos Alfa Romeo" al Sinsheim Museum dal settembre 2019 all'autunno 2020.

Dopo il lungo periodo di oblio e indifferenza, Eugenio e Oscar Jankovits sarebbero certamente molto orgogliosi di vedere che il loro sogno aerodinamico materializzato più di ottanta anni fa è più reale che mai e continua a meravigliare il pubblico.



## **Finale**

Questa è la vera storia di una straordinaria, pionieristica automobile, un prototipo che ha attraversato la Storia riuscendo a sfuggire a Hitler e a Tito, e dei suoi ugualmente straordinari inventori. Una storia con un suo lato umano che ha accomunato il destino di due promettenti geni della meccanica obbligati a rinunciare al loro sogno a causa della guerra e delle sue sfortunate conseguenze.

Gli avvenimenti sono stati ricostruiti sulla base di attente ricerche, ricorrendo a fatti, fotografie e documenti in possesso di Enrico Jankovits, erede di Eugenio, e il solo membro della famiglia sopravvissuto. A Enrico va il mio sentito ringraziamento per il suo validissimo aiuto. Per concludere, questo testo annulla tutte le varie improbabili interpretazioni sulle origini dell'elegante bolide di Fiume e dei suoi costruttori che tuttora si possono incontrare sia in rete che su qualche rivista specializzata.

## **Appendice**

Sebbene questa intrigante storia finisca qui, c'è un seguito piuttosto insolito: è diventata un lavoro teatrale messo in scena dal Dramma Italiano di Fiume (parte del Teatro Nazionale Croato) sia a Fiume/Rijeka – recitato in italiano con didascalie in croato - che a Trieste, al Politeama Rossetti, durante la stagione 2020-2021. Una storia dimenticata riemersa a Fiume da documenti preservati all' Archivio di Stato e grazie alle approfondite ricerche effettuate da Zoran Petrovic.



E' stata quindi la penna di Laura Marchig, brillante intellettuale fiumana autrice di racconti, poesie, saggi, a trasformare magistralmente la storia in una pièce di successo, malgrado la sfida di trattare con soggetti quali aerodinamica, trasmissioni, sospensioni, motori, viti e bulloni, ammortizzatori e molto altro.



La sera della Prima a Fiume ci fu un raduno di collezionisti e appassionati di Alfa Romeo di fronte al teatro dove erano esposte vetture Alfa Romeo portate dall' Alfisti Club di Pisino/Pazin e dall'Alfa Romeo Emotion Factory di Fiume/Rijeka. Anche gli attori arrivarono a teatro a bordo delle Alfa Romeo dei collezionisti.



Ho avuto il piacere di vedere questa opera teatrale a Trieste nell'estate 2021 e posso assicurare che l'emozione e la passione che si creavano sul palcoscenico si diffondevano fra un attento pubblico ed erano quasi palpabili man mano che la storia si dipanava.



*Carla Fiocchi - FIVA Legislation Commission Member*