CARLO GNECCHI RUSCONE STUDIOSO DI STORIA

Con la dipartita di Carlo Gnecchi Ruscone (1939-2026), recentemente defunto, il numero esiguo dei consoci dell'Associazione studi storici di Inzago e della Martesana non solo si è ridotto, ma ha perso uno dei fondatori dell'associazione stessa, che, fin dal 2007, anno della fondazione, ha notevolmente contribuito ad organizzare iniziative culturali. Infatti grazie alla signorile ospitalità di Carlo Gnecchi e della sua famiglia, la nostra associazione, anni or sono, nella villa Gnecchi Ruscone, ha organizzato, con il patrocinio del Comune di Inzago, vari eventi culturali. In tale dimora storica inzaghese appartenuta, tra la fine del medioevo e i primi secoli dell'età moderna, ai nobili Raverta, ai Piantanida, e, tra le fine del Settecento e agli inizi del Novecento, ai Franchetti di Ponte, estimati e notabili di ragguardevole importanza per il borgo di Inzago, memorabili convegni e concerti hanno deliziato il pubblico partecipante ad essi. Carlo Gnecchi ha più volte favorito ricerche storiche per la pubblicazione di studi di storia locale e per tesi di laurea in storia contemporanea, permettendo la consultazione di carte dell'archivio storico famigliare. Come appassionato di storia locale, Carlo Gnecchi ha scritto per la rivista *Storia in Martesana* le pagine di *Testimonianze sforzesche nella villa Gnecchi Ruscone di Inzago* e quelle riguardanti suo padre, che fu il primo sindaco inzaghese nel dopoguerra e riconosciuto "Giusto fra i giusti" dalla comunità ebraica milanese per essersi adoperato, come consigliere dell'Opera S. Vincenzo, ad aiutare cittadini italiani di religione ebraica durante le leggi razziali del regime fascista; si tratta delle pagine intitolate *Piero Gnecchi Ruscone e la sua opera caritativa e sociale.* Voglio ricordare in particolare la predilizione di Carlo per la lettura di saggi storici e romanzi riguardanti il personaggio di Lucia Marliani, che fu la moglie di Ambrogio Raverta, capitano del contado della Martesana nella seconda metà del XV secolo, ma pure la cortigiana favorita del duca di Milano Galeazzo Maria Sforza assassinato nel 1476, fratello maggiore del più celebre Lodovico Maria Sforza detto "Il Moro". Un busto di epoca rinascimentale che si suppone raffigurante tale personaggio femminile dalle vicende esistenziali romanzesche e a cui si sono dedicati un paio di convegni in villa Gnecchi Ruscone con gli interventi dei relatori registrati, trascritti e inseriti nella già menzionata rivista on line *Storia in Martesana,* si può ammirare nel porticato adiacente al cortile d'onore con ingresso da piazza Quintino Di Vona. Con Carlo Gnecchi ho personalmente condiviso nuove proposte di denominazioni di vie inoltrate all'amministrazione comunale di Inzago e concordato visite guidate alla villa dove furono raccolti vari cimeli del progetto "Museo delle carrozze e dei viaggi nell'Ottocento" presso le Scuderie della Villa Reale di Monza. Grazie a foto d'epoca degli album ottocenteschi e della prima metà del Novecento è stato possibile allestire una mostra dedicata ai notabili inzaghesi dell'età umbertina e giolittiana e del dopoguerra e pure un'esposizione di documenti e cimeli risorgimentali. Grande appassionato di cavalli e delle carrozze d'epoca dette dalle redini lunghe, rinnovò i fasti, per così dire, delle diligenze ottocentesche degli avi Franchetti di Ponte, come fece pure lo zio Francesco Gnecchi, che, negli anni '20 e '30 del secolo scorso, fu custode della tradizione carrozziera milanese. Carlo Gnecchi fu presidente del Gruppo Italiano attacchi dal 2001 al 2006 ed apprezzato giudice internazionale nei concorsi CIAT. Scrisse i pregevoli libri, riccamente illustrati, *Carrozze*. *Tradizione ed eleganza delle redini lunghe"* e *Carrozze. Storia, tradizione e sport.* Spettacolose, negli anni '80 del secolo scorso, le processioni della sagra tradizionale paesana della seconda metà di ottobre che videro la statua settecentesca della Madonna del S. Rosario sfilare su un carro trainato da bianchi cavalli alle redini di Carlo Gnecchi elegantissimo "cocchiere".

DARIO RIVA (presidente dell'Associazione studi storici di Inzago e della Martesana)

CARLO GNECCHI RUSCONE

CARROZZE

• TRADIZIONE ED ELEGANZA DELLE REDINI LUNGHE •

presentato da
S.A.R. IL PRINCIPE FILIPPO, DUCA DI EDIMBURGO



Società Milanese Redini Lunghe


Carlo Gnecchi - Ruscone
Carrozze & Redini Lunghe
Storia, tradizione e sport

IN MORTE DI CARLO GNECCHI RUSCONE

Nella notte fra 15 e 16 agosto 2026 è mancato all'ospedale di Treviglio Carlo Gnecchi Ruscone, di anni 87.
Era figlio di Piero ed Emiliana Dozzio; Inzago ricorda con riconoscenza l'architetto Piero, il padre, che nei giorni successivi al 25 aprile 1945, unitamente a monsignor Giacomo Passoni, contribuì quale capo del locale Comitato di Liberazione Nazionale (CLN) a superare quel confuso periodo senza grossi traumi per la cittadinanza, compreso l'incruento allontanamento delle truppe tedesche, divenendo poi sindaco.
Carlo fu un grande appassionato di carrozze, rinnovando i fasti per così dire familiari delle 'redini lunghe' ovvero delle Diligenze Franchetti (la nonna materna nasce Franchetti da Ponte) e dello zio Gianfranco Gnecchi conservatore tra le due guerre della tradizione carrozziera milanese.
Fu presidente del Gruppo Italiano Attacchi dal 2001 al 2006, raccogliendo l'eredità di Piero Cinquini, del conte Carlo Moroni e di Mario Appiani. Fu apprezzato giudice nazionale ed internazionale nei concorsi di attacchi (CN, CAI-CAIO) e nei concorsi internazionali di tradizione (CIAT).
Dopo aver tradotto il libro *'Competition Carriage Driving'* di SAR il duca di Edimburgo, scrisse di suo pugno alcuni fondamentali libri sulla storia delle carrozze, con particolare riferimento agli attacchi sportivi, ovvero le carrozze guidate dal proprietario *('équipages de maitre')*, ed all'arte carrozziera lombarda.
Questi interessi gli hanno consentito di riunire nella bella casa di Inzago una pregevole collezione di carrozze, finimenti, livree, ed accessori del passato.
Appassionato di vela, da giovane regatò con il fratello Stefano nella classe *Fireball*, classe che promosse e che conobbe un certo successo fra i soci della Lega Navale milanese. Sempre l'attenzione per il passato lo portò a restaurare ed armare, a santa Margherita, un 'leudo', piccola e bella imbarcazione tradizionale ligure.

MARIO APPIANI (socio dell'Associazione Studi Storici di Inzago e della Martesana)



Carlo guida i due Gelder attaccati ad un carro portante la Madonna del rosario, durante una processione.

La cultura della Tradizione e dell'Eleganza

Testo e foto di Carlo Gnecchi Ruscone, Giudice Internazionale di Tradizione,Presidente Società Milanese Redini Lunghe, Responsabile per il Settore Tradizione del Gruppo Italiano Attacchi, Autore del libro " CARROZZE - Tradizione ed Eleganza delle Redini Lunghe"



Lo stile di guida "a 2 mani" è un controsenso storico

3A LETTERA APERTA DI CARLO GNECCHI-RUSCONE[1]

Dal 2008, anno di pubblicazione della 2a LETTERA APERTA, devo riconoscere che molti guidatori di tutta Europa hanno fatto grandi progressi nella Presentazione: sia per quanto riguarda la qualità delle carrozze, dei cavalli e dei finimenti.

Per quanto riguarda invece l'equipaggio , bisogna riconoscere che, mediamente, è stato migliorato l'abbigliamento, ma non altrettanto si può dire per quanto riguarda lo stile di guida.

T&E = TRADIZIONE & ELEGANZA

E' indubbio che attualmente in Europa lo stile di guida più diffuso e praticato, sia dagli autodidatti che nei Concorsi Attacchi sportivi, sia quello "a 2 mani "(o Western,) perchè è certamente il più facile e spontaneo, ed inoltre permette di eseguire le evoluzioni con una maggiore velocità.

Ma che tale guida "a 2 mani" sia consentita anche nei cosiddetti "Concorsi

[1] (Ricordo di aver pubblicato, inviandole alle Associazioni ed alle Riviste di Attacchi di tutta Europa: nell'Agosto 2005 la 1a Lettera Aperta con il seguente soggetto:" Il Concorso Attacchi di Tradizione di oggi è veramente fedele alla Tradizione?" e nel Luglio 2008 la 2a Lettera Aperta con titolo: "La Tradizione della Guida all'Inglese")



Attacchi di Tradizione" è un controsenso, perchè questo stile di guida non solo non è fedele, ma addirittura è contrario alla Tradizione Classica di fine '800 (*"Guida all'Inglese"*), introdotta da Edwin Howlett nel suo libro "Driving Lessons", pubblicato nel 1893, 120 anni fa.

Ma se è vero che l'inelegante stile di guida "a 2 mani" è il più diffuso, è altrettanto vero che una élite di guidatori europei, più virtuosi e più coltivati, che praticano la cultura della guida al più alto livello, non lo approvano, e praticano invece (pur senza per ora essere legati da alcuna organizzazione tra loro) il più difficile stile di guida classico, detto "*all'inglese*".

Negli ultimi trent'anni del secolo scorso abbiamo partecipato con grande gioia alla riscoperta dell'antica tradizione delle carrozze che era scomparsa quasi ovunque per effetto della sostituzione del cavallo con il cavallo-motore, dovuto alla seconda guerra mondiale e all'inevitabile progresso della tecnologia.

Continuavano a esistere naturalmente le storiche carrozze esposte nei gloriosi Musei delle grandi città come Lisbona, Vienna e Londra, quale testimonianza di un passato sontuoso e romantico, ma esse giacevano allineate come cimeli di un tempo passato, e davano il senso della staticità e dell'immobilismo.

Altra cosa è stata la rinascita, nel dopoguerra, da parte dei collezionisti e degli sportivi, della pratica della guida del cavallo attaccato, che ha comportato la riscoperta di chi era ancora esperto nella difficile tecnica della costruzione, della manutenzione, del restauro e della guida delle carrozze.

Ciò ha portato anche alla rinascita dell'attività degli artigiani: carrozzieri, sellai, palafrenieri, stallieri e di tutto il mondo che stava dietro sia alla nobile attività sportiva del *cavallo montato* che a quella *dell'arte della guida delle carrozze.*

E' stata una storia molto difficile da ricostruire, soprattutto in alcuni paesi come l'Italia, dove questa pratica era stata completamente interrotta a causa della guerra.





3. Fermata scorretta - (Carriage Journal 2008)
4. Posizione corretta - gomiti aderenti al busto eretto

Sarebbe veramente un **controsenso storico** se oggi si dovesse constatare che, col rifiorire di tutte queste attività e di queste arti relative alle carrozze, fosse stato dimenticato lo stile di guida classico, per averlo sostituito con uno stile, certamente più facile ed istintivo, ma non certo fedele alla tradizione.

Ed altrettanto dicasi per altri gravi errori che spesso sono contenuti nei regolamenti, quali :

- il premiare **la velocità** (perchè la velocità va inevitabilmente a scapito della qualità della guida), e
- il permettere, anche saltuariamente, l'andatura del **galoppo**, perchè entrambe queste pratiche sono riservate al mondo delle corse ma sono contrarie alla nostra Tradizione.

Invito perciò tutti i guidatori che praticano tutte le discipline degli attacchi (*concours de tradition, reunions amicales et attelage de loisir*) alla guida di singoli, pariglie e tiri a quattro, a voler correggere questi errori.

Ma che tale stile di guida "a 2 mani" sia consentito anche nei Concorsi Attacchi (cosiddetti) di Tradizione è inaccettabile perchè la Tradizione non può e non deve essere falsificata.

VEDIAMO COSA CI RACCONTA LA STORIA

Sappiamo che la guida "all'inglese" nacque alla fine dell'800 per opera del cocchiere inglese Edwin Howlett, e si diffuse per mezzo del suo libro "*Leçons de guides*", pubblicato nel 1893 (esattamente 120 anni fa). Questa tecnica di guida, che si è imposta in Europa Occidentale e negli USA, ha avuto il pregio di unificare i molti altri stili di guida che co-esistevano fino a quel momento nei diversi paesi e nelle diverse regioni.

E' interessante sottolineare la circostanza che tutti questi diversi stili di guida (che prevedevano ciascuno un differente modo di collocare le singole redini nella mano sinistra) avevano comunque, tutti





5. La celebre "Aurora" di Guido Reni - Roma - 1614
6. Pendola francese - 1780

ed inequivocabilmente in comune, il sistema di impugnare le redini nella sola mano sinistra.
(come risulta da molti esempi tratti dall'iconografia classica di tutte le epoche)

Ciò è vero non solo per la guida dei carri e delle carrozze ma anche per il cavallo montato, così come risulta da tutti i testi letterari antichi di Arti Equestri[2], dall'iconografia arcaica e dai trattati dell'Arte di Attaccare di fine '800, come ad esempio: C.te de Comminges "*Dressage et Menage*" (1897), Faverot de Kerbrech "*L'Art de conduire et d'atteler*" (1903), C.Volpini "*L'Arte di guidare i cavalli*" (1915)

Il motivo è molto semplice: La mano sinistra tiene le redini, perchè la destra, fin dalla più remota antichità, è impegnata per impugnare le armi (lancia, spada, ecc.) o semplicemente la frusta.
Possiamo quindi affermare che se noi oggi consideriamo la guida "classica" come la medesima cosa della guida "*all'inglese*", per la verità quest'ultima nasce solo a fine Ottocento, mentre la guida "classica" (con le redini nella sola mano sinistra) è molto più antica perchè esisteva già nel periodo arcaico.

La guida "*classica*" non ha origine solamente dalla Cultura, dalla Tradizione e dall'Eleganza, che risalgono alla più remota antichità, ma pure dall'Educazione (così come lo star bene a tavola).
Ogni forma di educazione va insegnata fin da bambini, ma per questo occorrono buoni maestri.
Da oltre cento anni l'attaccare non è più una necessità, ma uno svago ed un piacere, e può essere anche un'arte se praticata in modo raffinato, evitando la velocità e seguendo gli esempi virtuosi.



[2] Citiamo alcuni esempi: Ad iniziare dal 1500 a.C. (Kikkuli " L'arte di governare e allenare i cavalli", continuando con l'antica Grecia di Senofonte "Dell'Equitazione", poi nei trattati medioevali di Equitazione accademica, nata a Napoli con Federico Grisone "Gli Ordini di cavalcare" (1550) e G.B.Pignatelli, ed in seguito i francesi Pluvinel (1600), de la Guérinière (1715), la Scuola spagnola di equitazione di Vienna (1729) e il Cadre Noir di Saumur (1825).



7. XI secolo - Archivio Abbazia di Montecassino
8. 1470 - Terracotta invetriata di Bartolomeo Di Giovanni

Oggigiorno la guida "di Tradizione" e la guida "di competizione" sono discipline completamente differenti.
Chi vorrà apprendere la cultura e la tecnica della guida "all'inglese" e puntare all'eccellenza, sarà ripagato dalla grande soddisfazione di saper guidare in un modo più raffinato ed elegante rispetto alla guida "da competizione" che privilegia la velocità e non si preoccupa dello stile.

CONSIDERAZIONI FINALI

Non sembri strano che questo invito al "risanamento" dei Concorsi di Tradizione parta proprio dall'Italia, perchè l'Italia non è conosciuta solo per i grandi costruttori di carrozze nei secoli passati, ma è stata la culla e la patria dell'Equitazione Classica. Ricordiamo Grisone e Pignatelli e più recentemente Federico Caprilli.
Ma anche, per quanto riguarda l'arte della guida, non possiamo non citare il mitico negoziante di cavalli milanese Carlo Valerio, che ha certamente superato in maestria Edwin Howlett, colui che ha portato l'Arte della Guida al massimo grado di perfezione.