



Storia tematica della Sicilia



Ai box della Targa Florio 1969

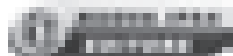
Salvatore Requirez

Cento volti di un Mito

TARGA FLORIO

un fenomeno sportivo, sociale, culturale

Prefazione di
Angelo Pizzuto
Presidente ACI Palermo



REFERENZE FOTOGRAFICHE

Pur non essendo un libro dichiaratamente fotografico, questo volume non si esime dal tentativo, invero improbo, di ricostruire in oltre cento immagini la storia di una corsa ricchissima di fatti e personaggi. Tutte le foto appartengono alla collezione dell'autore che nella sequenza ha volutamente indugiato su alcune edizioni iconograficamente molto rappresentative della grandezza dell'evento, come ad esempio, quella del 1922, usufruendo della disponibilità dell'agenzia Roll e degli scatti di uno dei padri della Targa, Louis Meurisse. Un ringraziamento sentito va a tutti coloro che hanno messo a disposizione, nel tempo, gli elementi della raccolta, ma un ricordo particolare merita Vittorio Giordano, appassionato sincero, il cui sensibile contributo al patrimonio di conoscenza comune non deve essere dimenticato, così come quello di Vincenzo Prestigiacoimo e del compianto Nino Aquila.



RINGRAZIAMENTI

Grazie ad Angelo Pizzuto, Presidente dell'A.C. Palermo, e a tutti i consiglieri del glorioso sodalizio, a Ninni Vaccarella, ad Antonino Auccello, Presidente del Veteran Car Club *Panormus*, ad Enzo Manzo e al suo prodotto di grande impegno Targapedia.com, al mago d'inventiva Ciccio Liberto, ai maestri Salvo Manuli e Gianni Petta, al Registro Italiano Alfa Romeo, al Ferrari Club *Gilles Villeneuve* Palermo, al Porsche Club Sicilia, a Daniele Spataro e alla Scuderia Monte Pellegrino, ad Armando Floridia, Presidente dell'Associazione Piloti della Targa Florio. Un sentito grazie ai curatori dei musei che perpetuano la memoria della Targa Florio: Antonino Venturella (Campofelice di Roccella), Michele Gargano (Collesano), Antonino Catanzaro (Cerda), Nuccio Salemi (Termini Imerese).

Grazie ancora alla Fondazione Targa Florio, a Nino Gagliano e all'Accademia Pergusea, a Costanza Afan de Rivera Costaguti e Giuseppe Giaconia barone di Migaido e a tutti coloro che, anche inconsapevolmente, mi hanno suggerito nuovi ambiti di interesse conoscitivo, altri aspetti da sondare e differenti e stimolanti argomenti nelle tante sfaccettature di quel meraviglioso diamante che è la Storia della Targa Florio.

A loro, sportivi e non, e all'indimenticabile Silvana Paladino questo libro è dedicato.

L'editore ringrazia i detentori del Copyright delle immagini pubblicate. In caso di irreperibilità degli aventi diritto o di involontaria omissione, si resta a disposizione per regolare le spettanze d'uso.

Tutti i diritti riservati

Progetto grafico di Ugo Sepi - La copertina è di Antonio Polizzotto

Il disegno in alto è di R. Vullo

© 2016, Nuova Ipsa Editore srl, Palermo

www.nuovaipsa.com • e-mail: info@nuovaipsa.it

ISBN 978-88-7676-645-9

Prefazione

Un'epopea divenuta leggendaria quella dei Florio, una famiglia di imprenditori che conquistò fama e ammirazione in Europa e nel Mediterraneo, tanto potente nel mondo economico internazionale da meritare rispetto e considerazione dalle case regnanti e dalle più blasonate dinastie della ricca Europa nobile e industriale. Una storia che si intreccia tra la capacità pionieristica dei Florio di saper cogliere il momento di un'epoca che si affacciava alla modernità e coltivare l'idea rivoluzionaria di mettere insieme tanti mondi attraverso una gara di automobili che per la prima volta attirasse la noblesse e le teste coronate di tutta Europa alla partenza di un evento sportivo, divenuto nel tempo, la corsa più antica del mondo: la "Targa Florio".

Un nome, un evento che non soltanto testimonia l'evoluzione di un secolo di automobilismo e, quindi, delle tecnologie legate allo sviluppo di un settore industriale che ha profondamente cambiato la vita dell'uomo e la sua mobilità, ma che ha rappresentato la storia e la cultura di un territorio che attraverso la Targa Florio ha conosciuto il massimo splendore ma anche, in alcune fasi, un lento declino. Corsi e ricorsi storici, legati ad un luogo simbolo di rara bellezza, le Madonie, oggi cuore di un grande parco naturale che, sotto l'egida dell'UNESCO, protegge le sue straordinarie rarità, ne onora le peculiarità ricordando al mondo quanto queste montagne siano preziose.

Dal genio imprenditoriale dei Florio e dalla loro passione per l'arte e l'architettura che nacque, così come testimoniano gli scritti di tanti storici e cronisti dell'epoca, il paesaggio liberty di una città, Palermo, in forte espansione urbanistica e culturale, palestra dei più importanti architetti come Giachery e Basile che proprio attraverso le commesse della famiglia fecero fiorire uno stile ammirato in tutto il mondo ancora oggi. E poi, ancora, negozi, fabbriche di varia natura, attività editoriali con la fondazione di un giornale (il quotidiano palermitano *L'Ora*), l'espansione degli interessi alla più qualificata produzione di vino (il famoso Marsala) e alla conduzione di una flotta commerciale tra le più grandi d'Europa.

E, infine, quella grande intuizione, nata dalla caparbietà di un giovane imprenditore che aveva la velocità nella sua mente prima ancora che nel suo corpo, e che di essa fece ragione di vita contro tutto e tutti, realizzando una visione, un'utopia, un sogno: la TARGA FLORIO.

Una corsa automobilistica attraverso la quale si sono consacrati tanti campioni (Cagno, Nazzaro, Nuvolari, Varzi, Villoresi, Moss, Gendebien, Maglioli, Vaccarella, Pucci e molti altri), tanti uomini geniali (Vincenzo Lancia, Ernesto Ceirano, Enzo Ferrari, Ferdinand Porsche, Carlo Abarth, Vittorio Jano, Ettore Bugatti, Alfieri Maserati) e tante case automobilistiche (Ferrari, Porsche, Maserati, Lancia, Mercedes e

Alfa Romeo tra le altre) che in Targa si sono definitivamente affermate spesso uscendo dalla mediocrità per raggiungere quell'eccellenza fondamentale per continuare una sfida durata un secolo. Un fenomeno sociale, culturale e sportivo che ha unito tante generazioni di siciliani e non solo: non c'è giovane o vecchio in terra di Sicilia che non abbia un episodio, un aneddoto, una storia da raccontare su episodi di Targa Florio tramandati e spesso arricchiti con fatti sospesi tra la leggenda e la realtà. Una corsa che metteva alla prova non soltanto l'abilità di guida di veicoli che, specie all'inizio, erano inguidabili e rudimentali, ma che forgiava la tempra e il carattere di tanti piloti che dopo le esperienze in Targa Florio hanno spiccato il volo nell'olimpo dell'automobilismo forti dell'esperienza in una palestra difficile, unica e appagante.

Cento edizioni e non sentirle: sono quelle di una gara che ha saputo adattarsi al mondo che cambiava, anche quando nel 1977 cessò di essere una grande competizione su strada per trasformarsi in qualcosa di nuovo, di più moderno: la versione rally. Una corsa che si è saputa adattare alla storia che ne ha mutato la natura, alle alterne vicende dell'Automobile Club di Palermo, che la organizza, e alla percorribilità dei circuiti madoniti che, in gran parte, oggi non esistono più.

Eppure la Targa è ancora viva, pronta a regalare le stesse emozioni di quando, per la prima volta nel 1906, si alzò quel tricolore che ne segnò l'inizio e che da allora non si è più fermato, dando certezze, prospettiva e speranza nel futuro ad una terra e a quella parte di popolo siciliano che crede ancora che attraverso la Targa Florio il riscatto sia possibile.

E allora buon centesimo compleanno Targa Florio e grazie per quello che ha rappresentato per tutti noi!

Angelo Pizzuto
Presidente
Automobile Club Palermo

Cento e non sentirle

Sono cento le edizioni della Targa Florio corse in centodieci anni di vita. Non tutte belle, non tutte grandi, non tutte in linea con la storia di una corsa unica, magica, imprevedibile, magnifica. Se contiamo le manifestazioni storiche, rievocative, turistiche o semicompetitive che si sono disputate, utilizzandone il nome, negli ultimi trent'anni, il conto, si allunga di diverse decine, anche qui, con enormi differenze qualitative nell'ambito specifico. Ma piuttosto che lasciarmi confondere dall'ondata revivalistica che non sempre ha portato lustro all'appellativo che la ispira, preferisco interrogarmi sul perché, con ostinazione inossidabile, la Targa Florio si è tanto radicata nel cuore e nei ricordi della gente che ancora, dopo oltre quarant'anni, aspetta di rivivere, senza mai demordere, le emozioni assaporate nelle edizioni valide per il Campionato Mondiale. La risposta è semplice, forse intuitiva: la Targa Florio era una corsa speciale. La Targa Florio era un fenomeno non solo sportivo, ma sociale, fortemente popolare, una pagina di costume che divenne rito per il popolo madonita (e non solo) e appuntamento irrinunciabile per gli addetti ai lavori di mezzo mondo. Ma non basta. Ciò che sembra sfuggire ai più, compresi alcuni avventurosi organizzatori, è che la corsa di Florio, vuoi per il lungo arco temporale in cui si espresse, vuoi per il blasone derivato dal successo immediato che la coronò tra gli appuntamenti principe del calendario annuale, aveva addentellati fortissimi con la Storia (della sua terra e del Paese) e con le dinamiche internazionali. In altre parole per circa settant'anni del secolo scorso la Targa Florio è stata il riflesso della Storia d'Italia, come lo fu, più brevemente, la Mille Miglia, rappresentando uno degli avvenimenti più attesi capaci di mobilitare attenzioni cosmopolite. Chi li ha vissuti o chi conosce quelli più lontani nel tempo non può dimenticarli né può celare, oggi, un velo se non di tristezza, di comprensibile disagio che sa di delusione, di amara constatazione che i fasti di un tempo faticano a tornare. Ma questa constatazione non può disarmarci. Uomini capaci ci sono stati e ci sono ancora. Il loro è compito non facile, anzi irto di insidie e difficoltà che in passato non c'erano. Al loro fianco bisogna lavorare, ognuno per la sua parte, in un'opera volta a comunicare la percezione precisa di cosa era la Targa Florio. Quale deve essere il suo corretto ricordo. Questo vogliono gli appassionati quando notano che persino l'articolo 23 della legge regionale 9 agosto 2002 n° 9 che la riconosce patrimonio storico culturale rimane sostanzialmente inosservato. Questo vuole chi, per affetto, spera che il nome di una corsa unica non si perda nell'oblio. Ecco perché in queste pagine voglio offrire alla comune memoria tutti gli aspetti di ordine sportivo, sociale, politico e culturale che fecero della Targa Florio lo specchio del suo tempo.



1. La storia nella Storia



L'inventore della corsa Vincenzo Florio, ritratto a Parigi negli anni Venti.

1906 L'inizio

La genesi della Targa Florio ha una matrice psicologica prima che storica. Nasce da un piccolo scontro tra titani che risale al 1901. *L'Unione Automobilistica Veneta* preparava, al contempo, la nuova edizione della Padova - Bovolenta, gara internazionale di velocità su un rettilineo di dieci chilometri, e il Gran Premio *Coppa d'Italia* di trecento chilometri complessivi da coprire sul circuito Padova - Castelfranco - Cittadella - Padova su strade, tra le pochissime, capaci di promettere una spettacolare prova tra gli interpreti del neonato sport automobilistico. Per il terzo anno consecutivo quelle strade ne avrebbero ospitato i pionieri decisi a darsi battaglia per agguantare la vittoria che era stata appannaggio di autentici eroi dell'epoca come Gasté, che con un triciclo *Soncin* aveva battuto sia il quadriciclo *Prinetti & Stucchi* di Ettore Bugatti che la *FIAT 6 HP* di Vincenzo Lancia, e come Ugobaldo Tonietti che nel giugno proprio di quell'anno, con una *Panhard 30 HP*, aveva appena battuto lo stesso Gasté.

Vincenzo Florio nel 1901 aveva 17 anni e guidava da tempo, molto sportivamente, una *FIAT 12 HP* uguale a quella del fratello Ignazio, cliente tra i preferiti di Giovanni Agnelli. E quando, perciò, il giovanotto si convinse di andare a Torino presso il patron della FIAT si sentiva abbastanza accreditato. In fondo chi era Giovanni Agnelli? Il sindaco di Villar Perosa, va bene, ma pure il padrone di una "fabbrichetta" di appena due anni di vita, mentre lui, sul groppone, portava l'eredità della *Navigazione Generale Italiana*, la più grande compagnia di marina mercantile, fondata dal padre e di cui il fratello Ignazio deteneva il pacchetto di maggioranza. In realtà l'incontro andò male. Agnelli, che nonostante i suoi 45 anni aveva una certa esperienza sportiva (aveva appena concluso il Giro d'Italia automobilistico organizzato dal *Corriere della Sera* lungo il massacrante circuito Torino - Alessandria - Genova - Chiavari - La Spezia - Pisa - Firenze - Siena - Grosseto - Civitavecchia - Roma - Terni - Perugia - Gubbio - Rimini - Faenza - Bologna - Padova - Brescia - Milano di ben 1642 chilometri e vinto da Felice Nazzaro al volante di una sua vettura a motore 4 cilindri e di 3.800 cc) quando si vide di fronte quello sbarbatello che gli chiedeva la più aggiornata delle sue auto da corsa saltò sulla sedia e si fece il segno della croce. Non importava che fosse stato Nazzaro a consigliarlo dopo il diligente apprendistato lungo i viali della villa all'Olivuzza dove Felice curava i mostri ospiti degli *hangar*. Nemmeno col permesso della madre e col consenso del fratello pagante gliela avrebbe concessa... *Se ne pentirà!* Aveva risposto Vincenzino punto nell'orgoglio di chi sentiva non solo un uomo fatto ma padrone di tutti i segreti degli adulti. Agnelli non capì quale *sportman* aveva davanti!