

IL FASTO E IL DECLINO DELLA TARGA FLORIO

A cura dello storico della Targa Florio Dott.Nino Colombo in esclusiva per il sito [Www.Targa-Florio.Net](http://www.Targa-Florio.Net)

2a Parte



Dal 1933, la Targa subì molte mortificazioni che la condussero al declino sino al 1940. Fino a quell'anno Vincenzo Florio aveva gestito in proprio la corsa con notevole dispendio economico. A causa del depauperamento dell'impero economico della famiglia Florio, il Cavaliere non ce la faceva più ad assolvere da solo all'organizzazione della Targa. Inoltre certi suoi amici, che egli aveva aiutato in passato, gli puntarono l'indice tacciandolo di dissipazione di beni

utili alla Targa, come se fosse stata creata da loro. In questo contesto l'organizzazione venne rilevata dal R.A.C.I. (Real Automobile Club d'Italia). Nel 1933 siamo in pieno regime fascista e le gerarchie, consapevoli del successo dello sport automobilistico, vollero assoggettare anche questo settore al regime impadronendosi dell'Automobile Club Italia, utilizzando le sue strutture quale veicolo propagandistico della politica. I vertici furono rimossi e sostituiti con propri uomini. Anche la Targa Florio dovette chinarsi al regime fascista e il sovrapporsi di altri interessi estranei allo sport portarono da qui in poi fino al 1940 al declino della Targa e ancor peggio all'isolamento di Vincenzo Florio, tanto da scegliere di andare a vivere a Tripoli. In questo clima autoritario si svolse il 28 maggio 1933 la XXIV edizione. Gli iscritti furono soltanto dodici e nessuna casa costruttrice ufficiale, nessun pilota di prestigio. Gli spettatori disertarono le tribune. Vinse l'Alfa Romeo di Brivio. La Targa Florio ormai adottata dal regime fascista non era più la corsa voluta da Vincenzo Florio, non aveva più l'anima che l'aveva creata: la passione. Era diventata una manifestazione politica ed il 20 maggio 1934, quando si celebravano le nozze d'argento della Targa Florio, non bastò la presenza alle tribune di Floriopoli del Principe Umberto di Savoia a dare prestigio alla gara. Don Vincenzo Florio non volle partecipare alla manifestazione e con la morte nel cuore si trasferì a Tripoli. A mio parere questo è stato il punto più basso della storia della Targa Florio.

Negli anni seguenti 1935 e 1936 la grande gara corse il rischio di essere cancellata dal calendario internazionale delle manifestazioni sportive e solo la pressione degli sportivi siciliani riuscirono a convincere il R.A.C.I. ad organizzare la corsa.

Furono due edizioni senza gloria sportiva in una cornice di pubblico piuttosto scarso e deluso. Nel 1935 vinse Brivio su Alfa Romeo chiudendo così il predominio dell'Alfa Romeo che durava dal 1930. Nel 1936 vinse Magistri con una Lancia Augusta. In quell'anno la Targa Florio lasciava il suo teatro naturale, le Madonie, per spostarsi nel Reale Parco della Favorita di Palermo. Un circuito di appena Km.5,260, stretto tanto che era vietato il sorpasso in uno dei due vialoni. Con questa forzatura il R.A.C.I. volle sganciare il nome di Vincenzo Florio, ormai invisibile al regime fascista, dalla grande corsa qual'era la Targa Florio. Nelle quattro edizioni dal 1937 al 1940 disputate nel Parco della Favorita fu vincitrice la Maserati, aprendo il suo ciclo di vittorie consecutive. Nel 1937, la prima vittoria della Casa del Tridente avvenne per merito di Severi, nel 1938 per opera di Rocco, nel 1939 e nel 1940 per la perizia di Gigi Villorosi. Furono edizioni molto squallide sotto il profilo sportivo ma servirono al regime fascista per la sua propaganda politica. Nel 1941 un ulteriore colpo di grazia fu assestato alla gloriosa Targa Florio: il terreno e gli impianti delle tribune vennero venduti a proprietari terrieri del luogo con una clausola capestro che non potevano essere utilizzate per far disputare la grande corsa. Don Vincenzo Florio né fu colpito profondamente da tale fatto e vedeva svanire la "sua" creatura dopo tutti i sacrifici fatti negli anni passati. Intanto in Europa cresceva la resistenza al regime nazi-fascista e si preparava alla seconda guerra mondiale che restituì libertà e democrazia alle popolazioni del vecchio continente.

Anche Vincenzo Florio e sua moglie Donna Lucia, di già perseguitati dal regime, subirono la più tremenda delle calunnie : la menzogna, e l'umiliazione della privazione della libertà. Questo è un episodio poco raccontato e poco conosciuto dalla gente ed ho voluto citarlo per rendere onore alla Famiglia Florio e soprattutto a VINCENZO FLORIO e a Donna LUCIA. Lo splendore della città di Palermo di fine secolo ed inizio lo si deve alla Famiglia Florio. Palermo era diventata un posto alla moda, le famiglie reali inglesi, greche ,d'Italia, gli imperatori di Germania si fermavano volentieri in città quando facevano le crociere nel Mediterraneo. Villa Florio così come altre nobili dimore erano meta obbligatoria di ricevimento e pranzi di gala. Molti notabili palermitani, contagiati dalla febbre di progresso che aleggiava intorno alla famiglia Florio, si dedicarono con slancio insieme a loro alla costruzione del Teatro Politeama e successivamente al Teatro Massimo. Per moltissimo tempo il teatro Massimo e i Florio furono il simbolo della città. Se l'artista Ernesto Basile ed i suoi collaboratori trasformarono la città di Palermo in uno dei centri più vivaci del Liberty italiano si deve ai Florio e a Don Vincenzo Florio. E Vincenzo Florio, oltre alle sue attività di imprenditore, con la Targa Florio ha fatto conoscere la Sua Sicilia, con le sue bellezze naturali, a tutto il mondo ed il suo modo di fare aveva una forte influenza non solo sulla nobiltà ma soprattutto sulla povera gente che aiutò in tutti modi e in tutti i momenti. Finito il conflitto bellico, l'Italia ridotta in macerie stentava a riprendersi. Il Cavaliere era ritornato a vivere nella sua amata Palermo. La gioventù della nobiltà palermitana era in fermento e si prodigavano in diverse iniziative. Un gruppo di essi, amanti delle corse, si proposero a Vincenzo Florio di potere organizzare la gloriosa Targa Florio per farla rivivere. Il principe Raimondo Lanza di Trabia, nipote prediletto del Cavaliere, molto intraprendente, il barone Stefano La Motta, dal carattere pacato, il barone Luigi Bordonaro e il barone Antonio Pucci, futuri piloti di successo, il marchese Carletto Pottino, il barone Mimi Tramontana, i fratelli baroni Bernardo e Mario Cammarata, il conte Giuseppe De Sarzana. Vincenzo Florio fu molto scettico della proposta ricevuta per via delle tribune non più di sua proprietà. Ma quei giovani pieni di grande vitalità non si arresero e qualche settimana dopo, il nipote Raimondo Lanza di Trabia insieme al barone Stefano La Motta, ritornarono dal Cavaliere con una nuova proposta : far rivivere la Targa Florio con il Giro di Sicilia come avvenne nel 1912. Questa volta Don Vincenzo, che nel suo cuore non si era mai spenta l'idea di riprendere a svolgere la Sua gara, fu d'accordo di mettere la Targa Florio in palio con lo svolgimento del Giro di Sicilia, anche perché questa era l'occasione per ammodernare le strade dell'isola . Nel frattempo la Sicilia era divenuta Regione a statuto speciale ed aveva un suo Parlamento. Né parlarono con il Primo Presidente della Regione Siciliana On. Alessi che diede il suo assenso. Questa fiorente e vitale gioventù palermitana si mise a lavorare ed il 3 - 4 aprile 1948 si svolse in due tappe il Giro di Sicilia-Targa Florio, sul percorso identico a quello del 1931, sulla distanza di Km. 1088 con partenza ed arrivo al Foro Italico di Palermo. Il fascino della Targa richiamò numerosi partecipanti ed in ottantotto presero il via ma solo in trentatré arrivarono al traguardo. Vinse l'equipaggio Biondetti-Troubetzkoi su Ferrari 166, secondo Piero Taruffi su Cisitalia con un distacco di sedici minuti. Questa fu la prima vittoria della Ferrari in Targa Florio. Numerosissima la folla che ai lati delle strade della Sicilia accompagnava per tutta la durata della gara i concorrenti. Lo stesso entusiasmo dei siciliani si ripeté nelle edizioni del 1949 e 1950. Il Giro di Sicilia-XXXIII Targa Florio si svolse il 19 - 20 del 1949. Vennero migliorate le condizioni delle strade, il regolamento restava immutato, erano ammesse due categorie di vetture le Sport e le Turismo, suddivise nelle rispettive classi. L'interesse per il Giro di Sicilia era cresciuto ed i costruttori ed i preparatori vi parteciparono con delle novità. Fra esse, quella della Frazer- Nash britannica. Questa vettura era derivata dalla BMW 2000 6 cilindri a tre carburatori con telaio tubolare e con le sospensioni posteriori a barre di torsione. A guidarla era Dorino Serafini che in Inghilterra godeva di ottima stima e simpatia per i suoi trascorsi motociclistici. Altra novità era la OSCA 1100 ,costruita dai fratelli Maserati, che nel frattempo si erano messi in proprio abbandonando la fabbrica dell'Ing. Orsi.

Ancora c'era una A.M.P. 2000 sport, di cui allora si sapeva soltanto essere stata realizzata in una officina di Napoli, guidata da Giovanni Rocco che aveva già vinto la Targa nel 1938 sul circuito della Favorita. Altro debutto era costituito dalla Fiat-Stanguellini 1100 guidata da Nuccio Bertone. Altra interessante novità era costituita dalla << Testadoro 750 >> realizzata da Ugo Puma ed Elio Zagato. La Ferrari era presente con cinque duemila Sport, affidate a Franco Cortese, Biondetti, entrato nella squadra ufficiale dopo la vittoria dell'anno precedente, Giovannino Bracco con al suo fianco il suo allievo prediletto Umberto Maglioli, il conte Bruno Sterzi ed il romano Roberto Vallone. Della gara doveva far parte Tazio Nuvolari con Emilio Romano su Maserati ma una incomprensione tra i due non rese possibile la sua partenza. La gara, come nella tradizione, fu agguerritissima ed alla fine vinse a tempo di record Biondetti.

Il 2 aprile 1950 si svolse la XXXIV edizione della Targa e 10° Giro di Sicilia. Fu una corsa di enorme portata internazionale sia per numero degli iscritti che per qualità delle marche presenti e dei piloti. Quell'anno per la volta venne tenuta a battesimo una nuova categoria la Gran Turismo. Ciò si era reso necessario per stabilire le differenze al concetto di macchina di serie. Malgrado il maltempo, fu una corsa bellissima ed emozionante dal principio alla fine con prestazioni velocistiche molto elevate, con primati assoluti e di classe notevoli. Uno dei maggiori eventi fu la partecipazione di Tazio Nuvolari con una Abarth 1100 messagli a disposizione dallo stesso Carlo Abarth, con poche possibilità di vittoria assoluta ma poteva competere per quella di classe. Altri piloti, Alberto Ascari su Ferrari 2300, Bracco e Villoresi con una Ferrari 166 Sport, Biondetti con una Jaguar 3500 Spyder. Tra la sorpresa generale vinse L'Alfa Romeo dei fratelli Mario e Franco Bornigia. Vincenzo Florio ritemprato dal successo delle due edizioni del Giro di Sicilia, durante la premiazione prese la parola e dopo aver elogiato il lavoro svolto da suo nipote Raimondo Lanza di Trabia coadiuvato dai suoi amici La Motta, Pucci ed altri, annunciò solennemente il ritorno, a partire dall'anno seguente, della Targa Florio sulle Madonie sul Piccolo Circuito. Si mise subito al lavoro e non fu facile perché dovette superare ostacoli legali, amministrativi e finanziari. Costituì il Comitato Organizzatore con pochi e validi collaboratori ed affidò, all'Avvocato Giovanni Marasà il ruolo di Direttore Generale, mentre al tedesco Corrado Dirkes, l'ispezione dell'organizzazione e il giornalista Vincenzo Gargotta a dirigere l'Ufficio Stampa. Vincenzo Florio tenne per sé l'incarico di Direttore di corsa. Sede del Comitato fu eletta la casa di Vincenzo Florio in Via Principe di Belmonte 33.

Ottenuto l'autorizzazione della CSAI, il 9 settembre 1951 si svolse la XXXV Targa Florio sotto uno splendido sole come a voler accompagnare il Cavaliere e la "Sua" creatura a nuova rinascita e fu nuova vera vita per la Targa Florio. Vincenzo Florio, quella mattina, alla partenza con la bandiera a scacchi in mano di Direttore di corsa, si godeva euforico e felice il panorama della sua resuscitata "Floriopoli". Se ne stava in maniche di camicia di seta bianca con cravatta scura e le celebri bretelle. Portava in testa un cappello di paglia fiorentino. Aveva ormai raggiunto l'età di sessantotto anni, ma era come se ne avesse venti. Le tribolazioni della fine degli anni trenta e quaranta erano ormai un brutto ricordo. Alla partenza si schierarono ventisei vetture: tre Ferrari barchetta 4100, 2360, 2000 cm³ con Bracco, Cornacchia, Raffaelli, le Ferrari 2000 di Bordonaro, Stagnoli, Mancini, Tramontana, Pottino. Due Frazer-Nash di Cortese e l'inglese Mathieson, l'A.M.P. di Rocco, la Maserati di Bernabei, la Stanguellini 1100 di Peppino Rossi e l'Abarth di Emilio Romano. Tra tutte spiccava la grossa Ferrari 4100 Spyder di Bracco ma non sembrava tagliata per le strade della Targa. La gara si svolse sul duello tra Bracco e Cortese, che alla fine vinse con tre minuti di vantaggio sulla Ferrari.

Le congratulazioni per la ripresa della Targa sulle Madonie arrivarono da tutta Europa e la CSAI inseriva nel calendario internazionale la XXXVI edizione per il 29 giugno 1952. I protagonisti quel giorno furono Felice Bonetto con la Lancia Aurelia B 20 e Giulio Cabianca con l'Osca 1350. Erano presenti quarantatre vetture di tutte le marche. Due le novità meccaniche presenti, una costituita dalla Fiat 8 V Zagato di Ovidio Capelli e l'altra dalla Osca 1350 di Giulio Cabianca. La Zagato montava un gioiello di motore 8 V di 2000 cm³ mentre l'Osca era l'oggetto misterioso, perché si sapeva più niente che poco.

Le Ferrari erano la 2360 di Bracco, la 2740 di Tom Cole, un americano che portava il sigaro sempre in bocca anche quando guidava, la 2360 di Taso Mathieson, la 2560 del barone Luigi Bordonaro, le 2000 di Mimi Tramontana e Mancini. Figuravano inoltre l'Alfa Romeo di 3500 cm³ di Mario Bornigia e la Maserati 2000 di Pedini, la Frazer Nash di Cortese e una Talbot 4500 cm³ di Pierre Levegh. Un vero successo. Alle dieci in punto la gara parti. Vinse la Lancia occupando i primi tre posti. La vittoria arrise a Felice Bonetto soprannominato "il pirata", con un drammatico finale per via della mancanza di benzina alla sua auto. Prima venne aiutato da Cabianca, che nel corso del settimo giro si era fermato per una rottura del semiasse nel rettilineo di Buonfornello, di nuovo rimasto a secco si aiutò prima col motorino d'avviamento e successivamente con la forza delle braccia spinse la Lancia sino a tagliare il traguardo stabilendo il primato assoluto sulla distanza di Km. 576 del Piccolo Circuito delle Madonie che era detenuto da Tazio Nuvolari stabilito nel 1932. Il successo della Lancia si ripeté nel 1953 per mezzo della berlinetta D 20 3 litri Gran Turismo Aurelia guidata da Umberto Maglioli, allievo prediletto di Giovannino Bracco, e nel 1954 con la stupenda, non solo a vedersi, D 24 Spyder Sport di 3284 cm³ che sprigionava 265 CV a 6500 giri, guidata dall'Ing. Piero Taruffi. Nel 1953 Umberto Maglioli, pur essendo un debuttante, si trovò subito a suo agio sulle strade delle Madonie come se le conoscesse da tempo. Durante la gara era tra i primi in testa quando, con molta astuzia, seppe approfittare di una uscita di strada del favorito Taruffi avvenuta sotto Bivio Sclafani all'ultimo giro.

Nel 1954, invece, fu Piero Taruffi a rifarsi della sfortuna dell'anno prima. La sua vittoria fu limpida e chiara, ottenuta dopo una condotta di guida meticolosa metro dopo metro, impiegando la vettura al meglio delle sue possibilità. Un episodio che mi tocca personalmente voglio riportarlo non per protagonismo ma per significare che la Targa Florio oltre ad essere un grande evento sportivo era soprattutto un incontro tra le Genti.

In quell'anno ero un bambino e mia madre racconta: abitavamo in una casa che si affacciava sul percorso della Targa e più precisamente alla curva di S.M. Gesu'. Nei giorni precedenti la gara i piloti svolgevano delle prove libere sul circuito. In uno di questi, al sentire il rombo della macchina sfuggo alla custodia di mia madre e corro al bordo della strada ad applaudire il passaggio del pilota. Questi, dopo la curva si ferma nello spiazzo antistante il Convento dei Frati Cappuccini, scendendo dalla macchina mi si avvicina e mi prende in braccio. Nel frattempo mia madre accortasi della mia assenza in casa si precipita fuori in strada e mi vede in braccio al pilota e temendo il peggio di essere investito, quando un signore nostro vicino di casa che assistette alla scena, la rassicura subito dicendo che non era successo niente e che anzi dovevo ritenermi fortunato perché quel pilota non era altro che niente meno che il grande Piero Taruffi. Questi rassicurò mia madre e riferì che aveva provato tanta tenerezza nel vedere sul ciglio della strada questo bimbo che applaudiva tanto da fermarsi e regalargli un abbraccio. Mia madre, anch'essa appassionata della Targa Florio, fu presa da emozione al cospetto di un grande campione e riveritolo le auspicò la vittoria ricordandolo nelle sue preghiere e Taruffi vinse la Targa Florio. Vincenzo Florio si riteneva soddisfatto di come andavano le cose per la Targa tornata ai fasti di un tempo. Tuttavia, il Cavaliere sentiva che la sua corsa poteva aspirare a qualcosa di più se non altro per il suo glorioso passato e le sue invidiabili caratteristiche. Questo qualcosa era il Campionato Mondiale Marche istituito nel 1952.

Continua...

BIBLIOGRAFIA:

Fonte d'informazione e documentazione per la composizione del presente testo è stata la rivista "Rapiditas" organo ufficiale della Targa Florio dal 1906 al 1930.

Ed inoltre le riviste:

"Auto Italiana" - Roma, "Autosprint" - Bologna, "Motor" - Roma.

Ed inoltre sono stati consultati i libri:

"La Favolosa Targa Florio" di Giovanni Canestrini - Ed. LEA - 1965

"Targa Florio" di W.F. Bradley - Ed. GT Foulis & C. Ltd. - Londra 1965

"La Targa Florio" di Alvarez Garcia - Ed. Novecento - 1986

"La Leggendaria Targa Florio" di Pino Fondi - Ed. Nada Editore - 1989

"Alfa Romeo" di David Owen - Ed. Acanthus - 1985