

Una notte magica per la Mille Miglia

Organizzata dall'Automobile
Club Verona una serata di gala
a Palazzo Barbieri.

di Danilo Castellarin





L'Automobile Club Verona ha organizzato una bella festa a Palazzo Barbieri, sede del municipio di Verona, per il passaggio della Mille Miglia la sera di giovedì 14 maggio. La rievocazione storica è entrata in città con un corteo di 380 auto d'epoca che, partite da Brescia, sono state accolte con tutti gli onori nella città scaligera. Anche il sindaco Flavio Tosi ha preso parte alle prime fasi della cerimonia. Severissima la selezione per la gara. Basti dire le domande di ammissione sono state più di 1200 e solo 380 gli ammessi. L'Automobile Club Verona, che già lo scorso anno aveva organizzato una bella serata di gala nel loggiato della Gran Guardia, quest'anno ha spinto sull'acceleratore riuscendo ad ottenere niente meno che Palazzo Barbieri, dove centinaia di persone hanno preso parte alla cena organizzata a un costo accessibile (25 euro) godendo insieme a tutti gli appassionati lo spettacolo irripetibile della storia dell'auto, dal 1927 al 1957. «Verona ha una grande tradizione motoristica con pionieri come Enrico Bernardi, gare famose e piloti eccellenti», ha detto Adriano Baso, presidente provinciale dell'Acì, «per questo meritava una serata eccezionale». Eccezionale anche il percorso, inedito per il 2009: le auto sono arrivate da Corso Milano, attraversando poi ponte Risorgimento, costeggiando il fiume e l'Arsenale, ancora a destra per attraversare ponte Castelvecchio, aperto per l'occasione, corso Cavour, corso Porta Borsari, Piazza Erbe, via Cairoli, lungadige Rubele, stradone San Fermo e infine piazza Bra. Qui sono sfilati il principe Bernardo d'Olanda, il primo ministro olandese Jan Peter Balkenede, il sindaco di Mosca Jurij Luzkhov e Flavio Tosi che intorno alle 20 ha girato in Bra a bordo di una Ferrari nera messa a disposizione da Renzo Bressanelli della Ineco. Fra i campioni del volante, David Coulthard e Mika Hakkinen, due volte campione del mondo di F.1 su McLaren, nel 1998 e 1999, pri-

EVENTI

ma della grande abbuffata di titoli di Michael Schumacher su Ferrari, durata ininterrottamente dal 2000 al 2004 compresi. Contento anche Adriano Baso, presidente dell'Automobile Club Verona che ha ringraziato il sindaco Tosi e l'assessore Sboarina per aver aperto le sale di Palazzo Barbieri alla festa di benvenuto alla Mille Miglia. Anche perché a Verona e provincia sono più di 3.000 i collezionisti di auto e moto d'epoca. Molti di loro hanno in garage più di un'automobile. Per questo si calcola che siano almeno 5.000 i veicoli storici scaligeri.

Non tutti da Mille Miglia, intendiamoci. Per partecipare alla celebre gara bresciana (6.000 euro la tassa d'iscrizione) bisogna possedere un'auto con un pedigree lungo un chilometro e soprattutto prodotta dal 1927 al 1957, ossia gli anni in cui si disputò l'edizione di velocità sul tragitto, più volte cambiato nel percorso ma sempre identico nella destinazione, Brescia-Roma-Brescia.

Numerosi i club veronesi che uniscono questi appassionati. Il primo ad essere fondato è stato, a metà degli anni Sessanta, il Veteran Car Club Enrico Bernardi, che porta il nome del pioniere veronese che, a fine Ottocento, inventò il primo motore a scoppio alimentato a benzina. In città è molto attivo l'Historic cars club che sabato e domenica scorsi ha organizzato il Gran pre-



Adriano Baso, presidente ACI Verona

mio Città di Verona. A Legnago c'è un altro Veteran Car Club che sabato 11 luglio organizzerà un defilé d'eleganza per auto d'epoca. A Bardolino c'è il Benacus, con altri 160 soci. Insomma una realtà vivace, che ogni anno organizza molte manifestazioni con Ferrari, Maserati, Cisitalia, Lancia, Alfa, Abarth, Healey, Jaguar, MG, Triumph e molte altre.

Negli uffici postali è andato a ruba anche il francobollo emesso in serie limitata e appositamente dedicato alla Mille Miglia.

Molte le Bugatti (ha vinto proprio una di queste!) e massiccia la partecipazione delle britanniche Aston Martin, Bentley e Jaguar, con livrea verde scuro. La vettura più vecchia in gara era invece una OM Superba del 1925 (OM significa Officine Meccaniche). Fu proprio

una OM a vincere la prima Mille Miglia che si disputò nel 1927 e fu vinta da Giuseppe Morandi, asso del volante di Castiglione delle Stiviere. Nella sede del Club auto e moto storiche castiglione, è stato presentato nei giorni scorsi il libro a lui dedicato scritto da Cesare De Agostini e Fabrizio Rossi (Fondazione Negri editore). Il volume, di grande formato e corredato di foto inedite, ripercorre il periodo pionieristico dell'automobilismo, le strade polverose, i pericoli incombenti, le auto ruvide e imprevedibili contro le quali i piloti lottavano con forza fisica, non solo con ingegno e temerarietà. Morandi si misurò contro assi del calibro di Nuvolari e Varzi, spesso imponendosi sul loro talento, ma preferendo evitare, per il suo carattere schivo, il clamore della popolarità e la grancassa dell'Istituto Luce. Fu proprio questa sua riservatezza, quasi una modestia strutturale, a permettergli di resistere alle malie di Enzo Ferrari che più volte lo chiamò nella sua scuderia, invano. Insomma, un uomo e un pilota da scoprire. In Bra sempre emozionanti le Alfa Romeo, casa con la quale Enzo Ferrari si fece le ossa come direttore sportivo della prima «Scuderia Ferrari» negli anni Trenta, prima di creare i bolidi rossi con il cavallino nero su campo giallo, come sempre i più applauditi. L'unico veronese in gara era Paolo Galio su Austin



Healey «Silverstone» di 2.500 cc del 1949 con Andrea Ederle come navigatore. «Ho avverato il sogno della mia vita. Le selezioni sono state durissime. E poche ore prima della partenza ho dovuto superare alcune strettoie burocratiche perché alcuni commissari tecnici contestavano le gomme della mia Healey, dopo la partenza ho accusato problemi di surriscaldamento, ma alla fine ho concluso onorevolmente la maratona piazzandomi 117° su 380 vetture in gara ». Gli storici dell'auto hanno rievocato la magica epopea della Mille Miglia e delle sue edizioni più famose, le due vittorie di Nuvolari, Campari, Pintacuda, Marzotto e le quattro di Biondetti. Negli anni Cinquanta il coinvolgimento popolare era maestoso. Nel 1951 vennero riammesse anche le auto tedesche, fino allora escluse per scontare una sorta di «penale sportiva» dopo la guerra. Il pubblico non le accolse con simpatia. Nel 1952 furono 607 le domande di iscrizione, tutte accettate senza alcun criterio di selezione, come avveniva in tutte le gare internazionali di pari fama: dal Rally di Montecarlo alla 24 Ore di Le Mans.

Nel 1953 Nuvolari morì a Mantova e da allora venne istituito il Gran Premio Nuvolari, ossia una gara nella gara per chi riusciva a percorrere il tratto finale nel minor tempo possibile. Nel 1955 Stirling Moss segnò il record assoluto, impiegando su Mercedes poco più di 10 ore per fare 1.600 chilometri, media 157 orari, sulle strade di allora. Ma a un veneto appartiene il record di velocità pura nel primo tratto della competizione, ossia Brescia-Verona. Fu infatti il conte Paolo Marzotto, il più giovane della dinastia tessile di Valdagno, a raggiungere Verona a 198 di media, fiancheggiando a 250 i robusti alberi della statale 11 e forando poco dopo il Vago quando era primo assoluto. Non fosse capitato quell'imprevisto, probabilmente la vittoria nell'edizione 1955 sarebbe stata sua e non di Stirling Moss su Mercedes.

