



ISSN 2037-5786



9 772037 578043

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% ARTICOLO 2 COMMA 20/B LEGGE 662/96 FILIALE PALERMO



ALTRIMENTI CI ARRABBIAMO!

IN ATTESA DELLA GTI ABBIAMO PROVATO LA 208 1.2 VTI ADATTA PURE AI NEO-PATENTATI
TEST/RENAULT CLIO RS E FORD FIESTA ST: GIOCHI PER ESPERTI



SPORT: TUTTI I RISULTATI E LE FOTO DELLE GARE DI AUTO, KART & MOTO



LA SALITA IN CITTÀ

IDEATA NEL 1908 DAL SOLITO FLORIO SERVÌ PER APRIRE UNA STRADA COMODA VERSO IL SANTUARIO DELLA PATRONA DI PALERMO. RIPRESE NEL '24, POI DOPO LA GUERRA PER CIRCA 30 ANNI, ED A SINGHIOZZO SINO AL '92. CORSE PER STORICHE E SLALOM HANNO TENTATO DI MANTENERNE VIVO IL RICORDO

di ENZO MANZO

Fino al 6 maggio 1924 le vie di accesso alla sommità del Monte Pellegrino ed al Santuario ivi costruito erano gli scalini in pietra incastonati lungo le scale "Vecchia e Nuova" che dalle falde della montagna permettevano ai fedeli di raggiungere il luogo simbolo della città di Palermo, e dai sentieri della "Valle del Porto" e della "Vulletta Grande". Una strada carrozzabile era stata voluta nel 1886 dal sindaco Ugo delle Favare, la sua progettazione fu affidata all'ingegnere capo del Comune Giuseppe Damiani Almeyda, ma i lavori iniziati nel 1905 furono più volte sospesi. Nel 1908 il Real Commissario Gennaro Bladier intervenne per cercare di sbloccare la situazione ma fu Vincenzo Florio, che con il suo "Comitato Panormitan" ideò la Coppa Monte Pellegrino sul tratto di strada già realizzato di circa 4,3

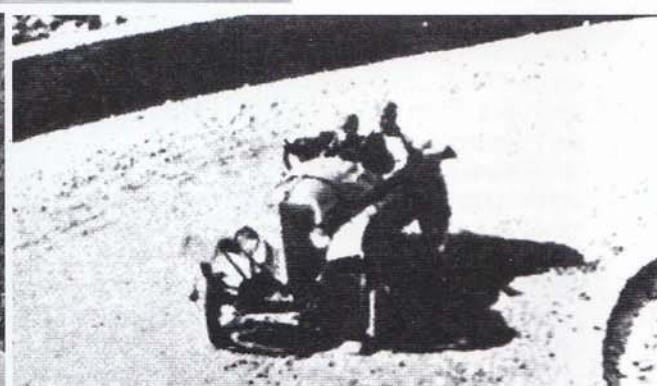
Sopra: 1950 le vetture schierate prima del via in Piazza Generale Cascino.

A destra: una classica inquadratura. Nella foto una Lancia Aurelia B20 nell'edizione del 1953 (foto Archivio Nicola Scafidi)





A sinistra: 1950, Tazio Nuvolari al via con Cisitalia. Fu quella la sua ultima corsa in carriera (Archivio Nicola Scafidi)
Sotto: 1924 nell'edizione della ripresa Florio (Steyr) corre verso la sua seconda vittoria



chilometri, a ridare la volontà necessaria per ultimare l'ambizioso progetto.

La Coppa "Monte Pellegrino" pensata da Florio si presentava come una sfida ardua e pericolosa per le pessime condizioni della strada. La presenza di un commissario nominato dal Panormitano a bordo dell'auto era necessaria per cronometrare ed omologare il risultato dell'ascensione al Monte. I nobili palermitani Conte Airoidi, Marchese De Seta, Barone Stabile, e l'inglese Norman Olsen erano tra i concorrenti che nell'autunno del 1908 accettarono la sfida. Erano tra i pochi nei primi del '900 a poter permettersi il lusso di partecipare alle gare che cominciavano ad animare il neonato sport automobilistico. La vittoria andò proprio a Florio su De Dion Bouton (tempo di 10'08"2/5). La competizione non ebbe un seguito fino all'inaugurazione presieduta da Benito Mussolini, in occasione del tricentenario della scoperta delle reliquie di Santa Rosalia, la Patrona di Palermo, della "Strada Nuova" intitolata al pro sindaco Bonanno. Il percorso si presentava suggestivo per lo spettacolare panorama che offriva a chi si avventurava per i suoi tornanti e permetteva di accedere comodamente fino alla sommità.

Vincenzo Florio riprende quindi la sua idea di una "Corsa del Monte Pellegrino" per auto e dal 14 settembre del 1924 in poi il "suo" Automobile Club Sicilia organizza cinque edizioni della gara. In via Catania 2, sede del sodalizio, venivano effettuate le operazioni di "punzonatura" delle vetture: veniva dipinto il numero di partenza sulle carrozzerie.

Il percorso partiva dal Dazio alle Falde del Monte, il traguardo era posto nel piazzale del Santuario; per un totale di poco più di 8 chilometri e mezzo.

La prima edizione della nuova competizione fu vinta nuovamente da Florio stavolta al volante di una Steyr (7'59" il suo tempo). Primo tra le vetture turismo fu Michele Ciuppa (Ansaldo) in 9'23" 2/5.

L'anno successivo vinse Beppe Albanese, accompagnato dal suo meccanico Verde, su Bugatti; Florio attardato per problemi all'accensione della sua Steyr giunse solo terzo.

L'edizione del 1926, vinta ancora da Albanese passato alla Bugatti, ammise pure le motociclette: fra queste vinse Sanseverino (Harley Davidson).

Il record di Florio del '24 fu battuto per 13" nel 1928.

La gara ribattezzata con il nome di "Salita al Monte Pellegrino" fu vinta dal Barone Amedeo Silitti (Alfa Romeo).

Dopo una pausa di nove anni la gara riprese nel 1937, il 20 agosto, con una singolare edizione in notturna chiamata "Gara in notturna al Monte Pellegrino". I 12 concorrenti dovevano affrontare un percorso più corto: 6,4 chilometri, essendo il traguardo fissato alla terrazza del castello Utveggiò. In questa occasione vinse Paolo Di Pietra (Lancia Aprilia).

La gara riprende dopo la seconda guerra mondiale, quasi per caso. Grazie all'accorta gestione dei fondi messi a disposizione dalla Regione Siciliana (Presidente Alessi) agli organizzatori del Giro di Sicilia: il Principe Raimondo Lanza di Trabia ed il barone Stefano La Motta. Rimasero non spesi ben 800.000 lire e lo stesso Alberto Alessi propose di organizzare una nuova manifestazione: riprendeva così la Cronoscalata al monte Pellegrino!

Fu il barone Stefano La Motta con la Cisitalia a vincere questa edizione stabilendo il tempo di 6'50".

In quella occasione i bus della Saia portavano il pubblico nei punti del percorso utili ad ammirare la corsa; Raimondo Lanza di Trabia, mise in palio la Coppa «Achille Varzi» per ricordare il campione deceduto la settimana prima durante le prove del GP di Berna.

Anno dopo anno la cronoscalata crebbe sempre più nella partecipazione. Nel 1950, sempre per opera di Lanza di Trabia e di La Motta, viene ingaggiato Tazio Nuvolari. Il mantovano volante, onorerà l'ultima gara della sua incredibile carriera giungendo quinto assoluto e primo della sua classe sulla Abarth Cisitalia 204A di soli 1100 cc, dietro la Ferrari 166 di Luciano

NEGLI ANNI '60 E '70 IL PERIODO DI MASSIMO SPLENDORE CON CAMPIONI E CASE UFFICIALI L'EDIZIONE NOTTURNA E QUELLA IN PISTA...



Musso ed altre tre ben più potenti sport 2 litri. Era il 10 aprile, giorno di Pasquetta, sui cofani della barchetta argentea di Nivola erano stati dipinti in segno di omaggio un coniglio ed un uovo pasquali.

La popolarità della corsa, intanto, era aumentata notevolmente, ma non era solo la gara di grandi campioni, Umberto Maglioli, Maria Teresa de Filippis, Antonio Pucci, era la gara di tutti gli appassionati. Tanta era l'affluenza del pubblico, spesso anche indisciplinato e spericolato che per regolarne l'affluenza e dissuadere l'arrivo di perditempo, fu stabilito di pagare un biglietto. Tra i plurivincitori il catanese Nicola Musmeci e il corpulento e simpatico palermitano Luigi Bordonaro, detto Lulù, che nel 1955 abbassò il record a 5'28". Nel 1962 i concorrenti raggiunsero il numero di 117! Nel 1958 vince il Principe Gaetano Starrabba di Giardinelli con la sua Ferrari 500 TRC soprannominata "la brasiliana", mentre un giovane Nino Vaccarella debutta con la sua Lancia Aurelia B20 2500, classificandosi terzo nella sua classe. Il Preside Volante vincerà l'anno successivo ad una settimana di distanza dalla salita dal versante opposto: la "Valdesi-Santa Rosalia" (inaugurando la cronoscalata dalla nuova strada panoramica che domina la borgata di Mondello). Sul Monte Pelle-

Sotto: Nino Vaccarella pronto al via con la Maserati 200 SI nel 1959 (archivio Nicola Scafidi). A destra: l'Alfa Romeo Giulia GTA (foto Giordano) nel 1972





A sinistra: le Fiat 500 erano fra le protagoniste degli anni '70 (nella foto quella di Gianni Petta)
Sotto: 1924 nell'edizione della ripresa Florio (Steyr) corre verso la sua seconda vittoria

grino Vaccarella al volante di una Maserati 200 SI, sarà il primo pilota ad infrangere il muro dei 100 km/h di media.

Seguirono anni di grande passione ed entusiasmo, anche sotto l'accorta guida dell'Automobile Club di Palermo. Case ufficiali come l'Alfa Romeo vennero a Palermo per ottenere una prestigiosa vittoria e sfidare i tanti piloti locali che dimostravano il proprio talento sui tornanti del Monte Pellegrino come sulle curve delle Madonie. A quelli già citati si aggiunsero Mimi Tramontana, Nino Todaro, Ignazio Capuano, Ferdinando Latteri, Totò Calascibetta, Pietro Lo Piccolo, Eugenio Renna.

Poi vennero le difficoltà. Nel 1973, la gara fu disputata... all'autodromo di Pergusa; del 1975 (vinse Amphicar con una Chevron in 4'37"6) si ricorda soprattutto l'incredibile indisciplinazione del pubblico.

La gara cadde nell'oblio, ma si deve alla tenacia di un team di organizzatori di sole donne ("capitanate" dalla compianta Mariella Augello), Staff 99, la rinascita della gara. Nel 1985, per "spianare la strada" e rodare l'organizzazione, si allestisce uno slalom, cui seguirà dal 1986 al 1992 (eccetto per il 1987) la cronoscalata vera e propria; ad aggiudicarsela furono due volte ciascuno il catanese Enrico Grimaldi ed il marsalese Benny Rosolia, e per una volta il comisa-



no Gianni Cassibba ed il palermitano Gianpaolo Ceraolo. Dal 1995 il Monte Pellegrino è riserva naturale. L'avventura sportiva voluta nel 1908 da Vincenzo Florio sembrava definitivamente conclusa. Salvo una parentesi fra il 2005 ed il 2007, riservata alle autostoriche.

Oggi il Monte Pellegrino è inserito in una riserva naturale; difficile immaginare una competizione di velocità pura - seppure sullo stesso tracciato vi sono disputati un paio di slalom (2008 e 29 marzo 2009) - ma è altrettanto impossibile lasciare cadere nell'oblio una storia che non è soltanto sportiva ma è legata alle tradizioni ed alla storia della Città di Palermo anche tenendo conto che la strada sia per il tracciato che per la caratteristica pavimentazione a pavé dei tornanti, cosa più unica che rara, è rimasta immutata dal 1924!

L'ALBO D'ORO

ANNO	PILOTA	VETTURA	PERCORSO IN MT.	TEMPO	MEDIA KM/H
1908	Vincenzo Florio	DeDion Buton	4.300	10'08"4	25,444
1924	Vincenzo Florio	Steyr	8.750	7'59"0	65,762
1925	Giuseppe Albanese	Bugatti	8.750	8'11"4	64,103
1926	Giuseppe Albanese	Bugatti	8.750	8'19"4	63,076
1927	Carlo Gasparin	Alfa Romeo	8.750	8'17"0	63,380
1928	Amedeo Sillitti	Alfa Romeo	8.720	7'46"2	68,568
1937*	Paolo Di Pietra	Lancia Aprilia	7.020	6'01"6	69,690
1948	Stefano La Motta	Cisitalia	8.750	6'50"0	76,829
1949	Nicola Musumeci	Maserati	8.750	6'16"2	83,732
1950	Luigi Musso	Ferrari 2000	8.750	6'13"5	84,450
1951	Nicola Musumeci	Maserati 2000	8.750	6'04"7	86,372
1952	Luigi Bordonaro	Ferrari 2560	8.750	6'11"1	84,882
1953	Umberto Maglioli	Lancia 2980	8.750	5'47"6	90,569
1954	Francesco Siracusa	Stanguellini 1100	8.750	6'06"8	85,877
1955	Luigi Bordonaro	Ferrari 3000	8.750	5'28"5	95,896
1956	Luigi Bordonaro	Ferrari 3750	8.750	5'35"0	94,030
1958	Gaetano Starabba	Ferrari 2000	8.750	5'29"4	95,628
1959	Nino Vaccarella	Maserati 2000	8.750	5'14"2	100,254
1960	Giuseppe Alotta	Maserati 2000	8.750	5'49"9	90,025
1961	Emanuele Trapani	Maserati 2000	8.750	5'32"2	94'822
1962	Antonino Todaro	Maserati 2000	8.750	8'18"5	98,901
1963	Antonino Todaro	Maserati 2000	8.750	8'21"5	97,978
1964	Mario Tropia	Ferrari 2000	8.750	5'29"7	95,541
1965	Ferdinando Latteri	Ferrari 250	8.750	5'06"4	102,807
1966	Ignazio Capuano	Porsche Carrera 6	8.750	4'51"1	108,210
1967	Nanni Galli	Alfa Romeo 33	8.750	4'44"0	110,915
1969	Pietro Lo Piccolo	Ferrari Dino	8.750	4'56"7	106,167
1970	Pietro Lo Piccolo	Ferrari Dino	8.750	4'43"7	111,189
1971	"Amphicar"	Abarth 2000	8.750	4'40"9	11,130
1972	Raffaele Restivo	Abarth 2000	8.400	4'31"0	111,189
1973	"Manuelo" (Pino Vassalo)	Abarth 2000	Pergusa	-	161,640
1975	"Amphicar"	Chevron B26	8.400	4'37"6	109,64
1976	"Amphicar"	Osella PA4	8.400	4'28"0	112,859
1986	Benny Rosolia	Osella PA9	6.700	3'36"59	110,915
1988	Giovanni Cassibba	Osella PA 9	6.700	3'38"55	110,360
1989	Benny Rosolia	Osella PA 9	8.000	4'14"16	113,310
1990	Gianpaolo Ceraolo	Osella PA/9	8.000	4'14"67	113,080
1991	Enrico Grimaldi	Osella PA9-90	8.000	4'12"87	113,925
1992	Enrico Grimaldi	Osella PA 9/90	8.000	4'13"44	113,636
2005	Storiche/ D. Guagliardo	Porsche 911 S (II R)	4.200	5'36"74	-
2006	Storiche Assoluta non prevista	4.200	-	-	-

* in notturna