



Nella seconda metà dei favolosi anni '60 un giovane palermitano irruppe sulla scena automobilistica nazionale, diventando in breve uno spauracchio per tutti. La domenica gran pilota, i restanti giorni medico di gran fama, professore universitario, Rettore, uomo politico. Cronaca di una vita sempre sotto i riflettori.

Il Dr. Latteri & Mr. Codones

di Giuseppe Valerio

"Carneade, chi era costui?". La più classica delle citazioni manzoniane applicata a Ferdinando Latteri vale fino ad un certo punto se non aggiungiamo anche il tocco scientifico del "tutto è relativo" di Einstein. Molti potrebbero anche non ricordare le gesta del pilota siciliano che invece è stato un vero e proprio punto di riferimento durante la sua breve ma molto intensa carriera.

La storia di Ferdinando Latteri è piuttosto complessa: visto che è ospite di questa rivista significa che ha avuto a che fare con le corse in automobile, ma in questo ambito è noto soltanto agli appassionati, mentre in realtà l'ex pilota Ferdinando Latteri, alias "Codones", alias "Pugaciuff", è un uomo abituato a stare sotto i riflettori, al centro delle cronache. Palermitano di nascita, vive da molti anni a Catania, è un chirurgo di fama, un uomo politico in vista nonché ex rettore dell'Università di Catania. Poche parole per sintetizzare una vita fatta di tantissime e disparate esperienze e un quotidiano fatto di giornate lavorative anche di quattordici ore.

Ferdinando Latteri è stato però anche un pilota molto noto, non solo in Sicilia, tra il 1965 ed il 1969. Un periodo forse troppo bre-

Per gli sportivi siciliani, palermitani in particolare, la Targa Florio era l'appuntamento dell'anno. Ricorda Ferdinando Latteri, nella foto sopra, al volante della Porsche 906 durante l'edizione del 1966 e, sotto, giovanissimo in tuta, che "non si era conclusa l'edizione in corso che già provavamo lungo il tracciato in vista della successiva" (foto archivio Ferdinando Latteri)





Ferdinando Latteri in una immagine recente, ritratto all'interno del Palazzo dell'Università di Catania, della quale è stato Rettore. **Sotto**, la particolarissima Ferrari Gto del pilota palermitano durante la Targa Florio del 1965. Si tratta di una rara 4 litri, telaio 3765 LM, che in origine montava il motore 330 tipo 163/566. Dopo averla rilevata, Latteri fece montare un motore 3 litri Testa Rossa e un nuovo cambio a cinque marce (foto archivio Ferdinando Latteri)

ve che lo pone inevitabilmente tra le meteore dell'automobilismo nazionale anche se il suo fulgore è stato davvero brillantissimo. Nel breve volgere di sei anni l'ex Magnifico Rettore dell'Università di Catania è stato un valentissimo pilota di auto da corsa, uno da titoloni sui giornali e contratti di collaborazione con grandi case automobilistiche come Ferrari, Porsche, Alfa Romeo ma anche con piccole realtà come la Serenissima che, per un periodo ancora più breve, del pilota palermitano fece uno dei suoi più ascoltati colaudatori.

La passione del giovane Ferdinando per i motori non ha una data di nascita certa: "Era l'ambiente di quegli anni. Avevo circa 20 anni e si respirava un'aria più leggera, diversa. Non c'erano esasperazioni e le corse in auto erano molto popolari, dunque chi ne aveva la possibilità si cimentava con molti meno problemi di quanti non se ne incontrino oggi".

Latteri fa il suo esordio nel 1964, ma già dopo neanche un anno è capace di ottenere una sensazionale vittoria nella cronoscalata del Monte Pellegrino: "Conoscevo quella strada - spiega Latteri - centimetro per centimetro perché l'avevo percorsa in allenamento migliaia di volte. Ciò che non conoscevo erano le mie potenzialità. In quell'occasione mi fu chiaro, davvero senza presunzione, di potere guidare una macchina da corsa al limite, con un approccio realmente da professionista."

A quella edizione della Monte Pellegrino partecipava, in veste di favorito, anche Nino Vaccarella che all'epoca era già un campione celebrato in tutto il mondo per avere trionfato in competizioni importantissime come la 24 ore di Le Mans, la 12 ore di Sebring, la Targa Florio o la 1000 Km del Nurburgring. Latteri fu capace, non solo di battere il campione palermitano, impre- →



sa già straordinaria, ma anche di stabilire il nuovo record della corsa, impresa che diede molto lustro e soprattutto grande credibilità velocistica e professionale alla sua prestazione. "Si può vincere in molti modi, può anche accadere che il tuo avversario possa incorrere in qualche problema, o semplicemente in una giornata storta; puoi vincere anche solo per fortuna, ma se stabilisci anche il nuovo record del percorso, significa che sei andato davvero più forte di tutti, che hai superato l'ultimo limite conosciuto. Quell'impresa mi fece conoscere agli sportivi italiani ma ebbe soprattutto la valenza di farmi capire che stavo avendo l'approccio giusto con le gare".

In quegli anni corre con una particolarissima Ferrari GTO: si tratta della "330", telaio 3765 LM che in origine montava un motore 4 litri tipo 163/566. Nel 1965 le viene montato un motore 3000 cc. Testa Rossa (0796 TR) più un nuovo cambio a 5 marce. Con questa vettura partecipa con Capuano alla Targa Florio 1965, ma si ritira, quindi vince di seguito alla già citata Monte Pellegrino, alla cronoscalata della Sila e a quella di Termini Imerese.

Non tutti però si entusiasmano per le partecipazioni alle gare dell'astro nascente. Quella era un'epoca molto pericolosa per i piloti e la loro incolumità era costantemente a rischio; le auto, le gare erano pericolose e l'incidente grave era sempre in agguato. In particolare donna Concetta, la mamma di Ferdinando, viveva sentimenti molto contrastanti: se da una parte soffriva per la scelta da corridore del figlio e sperava che smettesse presto, d'altro canto era molto orgogliosa dei suoi risultati conseguiti in pista, tanto che la custode storica di tanta memoria è stata proprio lei che ancora oggi conserva gelosamente fotografie e ritagli di giornali che celebrano le imprese sportive del figliolo.

Per garantirsi, in parte, l'anonimato e per far stare un po' meno in apprensione la madre, Latteri fece la scelta – molto comune all'epoca – di correre sotto pseudonimo. Ecco che, spulciando gli elenchi di partenza delle principali gare, passa quasi sempre inosservata a prima vista la presenza di "Pugaciuff" o di "Codones", sotto le spoglie dei quali si nascondeva proprio il professor Latteri. Guardando invece gli ordini d'arrivo, si nota come "Pugaciuff-Latteri-Codones" fosse spesso in cima alla lista, vincente e autore del nuovo record.

"Quella di utilizzare degli pseudonimi era una moda, direi meglio una goliardia, molto in voga a quei tempi – spiega Latteri – ma che era una semplice testimonianza del clima idilliaco che si respi-



Ancora una immagine della Targa Florio 1965. Latteri, in coppia col fraterno amico Ignazio Capuano, non ebbe grande fortuna in quella occasione. **Sotto**, il pilota palermitano ritratto in piena velocità nella vittoriosa Ascoli-Colle S. Marco del 1969, al volante della speciale Dino 206 gruppo 7, dotata di motore 6 cilindri a quattro valvole e carrozzeria della 212 Montagna, con la quale affrontò la sua ultima vera stagione agonistica nel 1969 (foto archivio Ferdinando Latteri)





Nel 1967 Ferdinando Latteri utilizzò una Ferrari Dino 206 S tre valvole, **in alto**, durante la Targa Florio. Una lunga serie di problemi al cambio ne limitò le prestazioni e di conseguenza i risultati. Diversa la musica nel 1969, la speciale Dino 4 valvole di Latteri era perfettamente efficiente e consentì al giovane pilota siciliano di ben figurare in numerose cronoscalate di valore internazionale, come alla Cesana-Sestriere, **in basso** (foto archivio Ferdinando Latteri)



rava allora. Sì, lo dico senza voler passare a tutti i costi per un nostalgico, ma davvero c'era un clima più sereno, forse anche nella società in generale". Inutile chiedergli una spiegazione in merito alla scelta di un pseudonimo bizzarro come "Codones": "Non voleva dire assolutamente nulla", spiega sorridendo, ma resta il dubbio all'interlocutore che si tratti di una sorta di "segreto", una goliardata con i vecchi amici di un tempo che ancora oggi non è lecito rivelare.

Queste sono solo le parole, i fatti dicono che dopo quell'exploit alla Monte Pellegrino, la carriera di Latteri sembra non conoscere più ostacoli. Diventa uno dei piloti di punta della Scuderia Pegaso, assieme al fraterno amico Ignazio Capuano, e si inserisce stabilmente nell'élite dei piloti più vittoriosi. Nel 1966 Latteri collauda la Serenissima, ma all'aerodromo di Modena, a causa del bloccaggio dell'acceleratore ha un incidente. Le conseguenze non sono gravi ma ricordare quell'episodio porta Latteri a fare una considerazione importante: "Ormai mi sentivo un pilota professionista, all'epoca ero ancora uno studente universitario, ma l'essermi sperimentato in pista, grazie anche ai risultati ottenuti, mi fornì l'approccio giusto con le competizioni. Dunque, io sostengo che il pilota professionista molto raramente commette degli errori, perché conosce qual è il suo limite e non lo supera, se l'approccio che ha con le gare e l'auto da corsa è realmente quello di un professionista. Ho avuto tre incidenti di una certa entità durante la mia carriera: a Modena, con la Serenissima, la causa fu il blocco dell'acceleratore, a Valledlunga con la Ferrari Dino, mi si ruppero i freni, a Imola con la Porsche cedette di schianto, senza preavviso alcuno, una sospensione.

Grazie al suo approccio serio e professionale e alle sue ormai conclamate doti di guida, Latteri riesce ad ottenere la fiducia di importanti team manager che lo fanno correre con l'assistenza riservata ai piloti ufficiali: "Io avevo scelto il filone-Ferrari e infatti mi venne affidata anche una speciale Dino a 6 cilindri, quattro valvole, ultra-leggera, per le prove del campionato della montagna, mentre il amico fraterno, Ignazio Capuano, anch'egli pilota piuttosto noto, preferiva le Porsche".

In questa maniera i due "cognati volanti" (Capuano aveva sposato una sorella di Latteri), nelle gare che potevano disputare in coppia, ebbero modo di dividere il sediolino di vetture oggi ricercatissime dai collezionisti di tutto il mondo: ad esempio la Porsche 906 con cui disputarono la Targa Florio del 1966 o la Ferrari Dino 206 S tre valvole che utilizzarono sempre sulle Madonie nel 1967. Proprio il 1967 fu un anno interlocutorio, grandi vittorie, la Trapani-Monte Erice, con relativo record del tracciato, secondo posto alla Coppa della Sila, e grandi delusioni, visto che la Ferrari Dino 206 S del pilota palermitano soffriva costantemente di gravi problemi al cambio che ne limitavano il rendimento. Latteri resta comunque uno dei piloti di riferimento della Pegaso.

Nel 1968 la consacrazione e il dramma. La stagione, sempre al volante della Dino tre valvole e iniezione, cui sono stati risolti i problemi al cambio, è un susseguirsi di grandi prestazioni lungo tutto lo stivale. Nel mese di giugno trionfa alla Coppa Gallenga, sul circuito di Valledlunga, schiantando la resistenza di un nugolo di Porsche; in agosto vince e stabilisce il nuovo record nella cronoscalata di Montefiascone, pochi giorni dopo avere dominato alla Alcamo-Monte Bonifato ed essere giunto secondo dietro Lualdi alle Svolte di Popoli. Ancora con Lualdi, il primo settembre, Latteri è protagonista di un avvincente duello alla Caprino-Spiazzi. Questa volta vince il palermitano che stabilisce anche il nuovo record del percorso. Una settimana dopo, vince ancora stabilendo il nuovo record anche alla Coppa Nissena.

In tutto questo viaggiare su e giù per l'Italia, lo studente in medicina Ferdinando Latteri, trova anche il tempo per laurearsi.

Una delle gare più importanti della stagione è la 500 Chilo- →



metri di Imola. Latteri partecipa in coppia con "Black & White", pseudonimo del palermitano Francesco Troia, al volante di una Porsche Carrera 6. Nel corso del settantunesimo giro, mentre insegue i primi, nel tratto in discesa che precede la curva della Rivazza, sulla Porsche del siciliano cede di schianto la sospensione. Testimoni oculari riferirono di avere visto la vettura scartare improvvisamente sulla sinistra, finire fuori strada e centrare in pieno un cancelletto in ferro tra pilastri di cemento. L'urto è terrificante, l'auto si spezza in due, Latteri viene sbalzato fuori, riesce a percorrere sui suoi piedi alcuni passi poi sviene. Le ferite riportate sono piuttosto gravi e il 1968 agonistico del forte pilota palermitano finisce lì.

Latteri si cura, si riprende e decide di tornare al volante. Nel giugno del 1969 si iscrive alla gara di casa, la Monte Pellegrino. In prova l'alfiere della Pegaso ottiene il miglior tempo, segno che l'incidente di Imola non ha lasciato strascichi. In gara ancora un problema al cambio lo blocca sul più bello. La buona notizia è che Ferdinando Latteri è tornato ad essere un pilota, quella cattiva è che in cuor suo ha già deciso di smettere, ma prima di farlo definitivamente vuole tornare a vincere come prima. Per farlo si dota di una vettura davvero speciale, si tratta del prototipo Ferrari Dino gruppo 7, telaio e motore quattro valvole della Dino 206 S aggiornati, carrozzeria della 212 che spadroneggia con Peter Schetty nel Campionato Europeo della Montagna. L'esordio è alla Monti Iblei, dove problemi al cambio costringono Latteri al secondo posto alle spalle dell'amico Mariano Spatafora, su Abarth 2 litri.

La Trapani-Monte Erice del 1967, in alto, fu una delle rare soddisfazioni di quell'anno per il pilota palermitano. La Dino ebbe qualche problema di troppo durante l'intera stagione, ma quando si riusciva a farla andare, Latteri, sotto, al termine di un'altra cronoscalata nello stesso anno, ci metteva del suo, come a Trapani, e per gli avversari non c'era scampo (foto archivio Ferdinando Latteri)





Al termine della stagione 1969, Ferdinando Latteri abbandonò, ancora giovanissimo, l'attività agonistica per dedicarsi a tempo pieno alla sua professione medica che tante soddisfazioni gli ha regalato nel corso degli anni. Prima di appendere definitivamente il casco al chiodo, però, ancora due partecipazioni alla amata Targa Florio, nel 1970, con Nino Todaro e la Porsche 906, **nella foto in alto**, e nel 1971, sempre con Todaro ma con una splendida Alfa Romeo 33 3 litri, **sotto** (Actualfoto)

Arriva la prima vittoria a Sansepolcro, nella S.Giustino-Trabaria: Latteri domina, infliggendo distacchi pesanti agli avversari, primo tra tutti (anzi proprio secondo!) Mimi Scola con l'Abarth.

In agosto il pilota della Pegaso partecipa alla Cesana-Sestriere, una classica della Montagna, dove trova i migliori specialisti. Non vince ma è protagonista assoluto, battuto solo dall'imprendibile Schetty con la Ferrari ufficiale e dalle due Abarth ufficiali di Arturo Merzario e Johannes Ortner. Altre due classiche della montagna sono la Ascoli-Colle San Marco e le Svolte di Popoli, dove il forte palermitano vince anche grazie ad un mezzo meccanico ormai perfetto, ulteriormente migliorato da lievi modifiche al retrotreno per potere utilizzare pneumatici Firestone molto performanti. La storia di Ferdinando Latteri pilota, di fatto, finisce qui. Ci saranno altre sporadiche esibizioni (la Targa Florio del 1970 con la Porsche di Todaro e quella del 1971 con una spettacolare Alfa 33-3 semi ufficiale) vissute però col l'animo del gentleman driver. Poi la chiusura definitiva con un mondo che gli ha dato tanto, ma che ha rischiato anche di prendersi tutto.

Torna a fare quello che era predestinato a fare, cioè il medico e avvia una nuova fase della sua vita, lontana dalle piste ma pur sempre sotto i riflettori, anche se per tutt'altri motivi.

Da allora è rimasto sempre piuttosto schivo riguardo questo suo passato da gran pilota, anche quando, durante una visita all'Università di Catania, qualche anno fa, a ricordargli quel grande passato è il presidente della Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo in persona. Ma Latteri resta fermo nel suo proposito, ribadisce la grande passione per le auto ma spiega: "Non amo guardare al passato, visto che nella mia vita ho potuto fare tante cose. Quella è stata una fase della mia storia molto eccitante, se volete, forse irripetibile, ma è stata, appunto, soltanto una fase. Quando ho deciso di smettere, nel 1969, non ho avuto rimpianti, avevo altri traguardi da raggiungere, altri impegni, forse più importanti, forse no". Ci pensa meglio, e dopo un attimo confessa ad alta voce più a se stesso che al suo interlocutore: "In verità, quella di smettere con le corse è stata una scelta di vita personale, dolorosissima però. Va bene così, comunque".

