

■ VINCENZO FLORIO: «CONTINUE LA MIA OPERA PERCHÉ L'HO CREATA PER SFIDARE IL TEMPO»

# La Targa Florio diventa ecologica tra vecchie glorie e bolidi elettrici

Gabriele D'Annunzio regalò una tartarughina d'oro a Nuvolari, sfidandolo a partecipare alla gara siciliana. «Quando corro, corro per vincere» rispose il campione. E la vinse due volte.

IERI E OGGI

In pista una Fiat 501 degli anni Venti e prototipi a energia solare

Diego Luigi Marin

■ Sulle strade della Sicilia in questi giorni si può incontrare una lunga e variopinta teoria di vetture, scoppiettanti modelli anteguerra e fasciose glorie del motorsport, modernissime auto elettriche e ibride accanto a curiosi e rilucenti prototipi. Il motivo? Presto detto: la Targa Florio è tornata, decisa a far rivivere i fasti del passato.

La storia comincia nel 1906 quando Vincenzo Florio, rampollo di ricchissima famiglia palermitana, decide per scommessa di dar vita a quella che diventerà presto una delle più note e difficili corse automobilistiche del mondo: fino al 1977, 61 edizioni entrate nella leggenda del motorismo sportivo. Passati gli anni d'oro, la Florio è tornata sotto forma di rally per 32 edizioni, seguite negli ultimi due anni da altrettante gare di regolarità vissute un po' sottotraccia.

Oggi, ampiamente riveduta e adeguata ai tempi, la manifestazione si rilancia nel segno della sostenibilità, alla ricerca di nuovo prestigio e di vasta risonanza grazie a nuovi elementi d'interesse, capaci non solo di coinvolgere le case automobilistiche, le istituzioni e l'imprenditoria locale, ma anche e soprattutto di coinvolgere un ampio seguito di pubblico, diventando un volano per la promozione dell'intera regione.

Divenuta Eco Targa Florio, strizza l'occhio all'ambiente e si fa in tre per coniugare il glamour e lo spirito di una tradizione di valore con l'innovazione che guarda dritta al futuro dell'auto. È il clou del programma che si dipana in un suggestivo terzetto di gare di regolarità: "Green Prix", "Classic" e "Ferrari Tribute", con il prologo palermitano rappresentato dal 6° Eco Mobility International Forum sui temi della mobilità prossima

ventura. Successivamente, domenica 2 ottobre, di nuovo nel capoluogo siciliano, la chiusura della cinque giorni motoristica con le premiazioni di rito.

Promossa dalla Fondazione Targa Florio col contributo della delegazione Aci di Palermo e la regia organizzativa di **Mac Group** (che segue anche la Mille Miglia), la kermesse tiene fede al ruolo di vetrina tecnico scientifica, nonché di laboratorio di sperimentazione di nuove soluzioni di mobilità. Nel corso delle sessioni del Forum sono state svelate le anteprime di veicoli a propulsione ibrida e solare, ma anche novità tecniche per la filiera produttiva. Si sono visti due prototipi di «botticella elettrica», carrozze hi-tech candidate a sostituire i cocchi trainati da cavalli che accompagnano i turisti nei tour della capitale e gli avveniristici veicoli sportivi elettrici Hi-Zev, progettati dal centro laziale di ricerca e sviluppo Pomos. E forse si è intravisto un possibile futuro per la riconversione di Termini Imerese. Daniela Zisa, presidente della Fondazione Targa Florio, dice dal convegno è emersa una Sicilia «naturalmente votata alla produzione di energia rinnovabile, biocombustibili in primis, che può rappresentare un sicuro punto di riferimento».

I percorsi di gara ricalcano il celebre tracciato delle Piccole Madonie e si allungano a disegnare un giro di Sicilia che da Floriopoli, passando per Enna, Piazza Armerina e Ragusa Ibla prima, Noto, Siracusa, Catania e Taormina poi, riporta a Palermo. Nel mezzo, la sessione cronometrata in pista a Pergusa, la risalita sull'Etna, l'attraversamento del Parco dei Nebrodi e l'immane transito per Cefalù.

Con "Green Prix", la rinnovata Eco Targa Florio diventa un singolare cimento tra mezzi con alimenta-

zioni alternative: una prova valida per il campionato internazionale Fia Alternative Energy Cup, che è anche una palestra di esercizio per soluzioni da trasferire nel quotidiano, nonché per mostrare modelli inediti ai quali dipartimenti di ricerca e Case costruttrici possono legare il proprio volano promozionale. Così, nella lista dei partecipanti, troviamo un quartetto di auto a biodiesel e altrettante bifuel gpl-benzina che fanno corona a un poker di ibride, tra cui una filante barchetta P538 H con batterie al litio e una sport prototipo di Picchio Engineering. Non mancano veicoli elettrici ben rodati, dalla Citroën C Zero alla Micro-Vett su carrozzeria Abarth 500, lo scorso anno vincitrice assoluta di categoria del mondiale Fia costruttori. E c'è anche un prototipo a energia solare sviluppato dal centro di ricerche Pomos.

Ma a celebrare l'epopea sportiva di una corsa entrata nel mito, catalizzando l'interesse più vivo dei tanti appassionati, sono le 46 magnifiche vetture iscritte all'Eco Targa Florio "Classic", gara di regolarità riservata alle automobili costruite fino al 1977: la Porsche 550/1500RS del 1954, soprannominata "ammazzagiganti" per le vittorie contro auto ben più potenti. La sua evoluzione, il modello 550A Spyder, con uno chassis più rigido e leggero, due anni più tardi trionfò a sorpresa nella Targa Florio. Le Bugatti Type 30 e Type 44, rispettivamente classe 1926 e 1929, rappresentano la casa che dominò ininterrottamente dal '25 al '29 con la Type 35; la Lancia Aurelia B20 che, nella versione Speciale Coupè finì ai primi tre posti nel 1952; la Porsche 718 Rsk-R del 1960, parente dei modelli che quello stesso anno e nell'edizione precedente si aggiudicarono la gara. Prima nell'albo d'oro della Targa Florio è Porsche, con 11 vit-

torie, davanti ad Alfa Romeo, 10, e a Ferrari a 7. Fra loro Porsche e Alfa, come ha tenuto a sottolineare il presidente di **Mac Group** Sandro **Binelli**, «già danno il loro fattivo supporto alla manifestazione e potranno contribuire a farla crescere in prospettiva».

Chissà che ciò coincida col desiderio di veder gareggiare nella rievocazione le vetture protagoniste dei trionfi sportivi, a cominciare dall'Alfa Romeo 8C che Tazio Nuvolari portò alla vittoria nel '31 e nel '32, passando per la Ferrari 250 Gt Testa Rossa spyder, che fece sua l'edizione del '58, per giungere alla Porsche 904 Carrera Gts protagonista nel '64 di una doppietta e all'Alfa Romeo 33/3 sport prototipo, sul gradino più alto del podio nel '71 grazie ad Antoine Hezemans e Nino Vaccarella. Quest'ultimo, quattro anni più tardi si ripeterà insieme ad Arturo Merzario con l'Alfa Romeo 33Tt12 spyder. Tre piloti tutti presenti all'appello dell'Eco Targa Florio: Hezemans al volante di una Zagato Junior del 1971, Merzario su Giulia Giardinetta del '72 della Scuderia del Portello, mentre Vaccarella ha scelto l'attualissima Ferrari California per cimentarsi nel "Ferrari Tribute", accanto ad altri 46 equipaggi internazionali (al via ci sono 19 paesi) con vetture che coprono un periodo di oltre cinquant'anni: dalla contemporanea Gto, giù fino al 1957, anno d'immatricolazione della 250 Gt Berlinetta che insieme alle più giovani Coupè e Cabriolet forma l'ammirabilissimo terzetto delle Rosse più agée.

La palma della più antica dell'intero parco parenti spetta alla Fiat 501 Ss TF del 1922, insieme alle altre vetture anteguerra Diatto 20 S, di tre anni più giovane, l'Invicta 3 litri Open Tourer del '28, la Mg J2 datata 1933 e le coeve Ss 100 e Lancia Astura, entrambe su strada dal lontano 1938.

