

domenica 22 luglio 2001

Italia

rUnità 13

Sì, un mito, un mito grande. Una specie di cavaliere solitario che pareva uscito pari pari dal Medioevo. Una leggenda, Tazio Nuvolari che, ancora nel 1947, vinceva una Mille Miglia e che poi, fino al luglio dello stesso anno, infilava un clamoroso successo dopo l'altro. Allora non c'erano aggeggi elettronici sulle macchine da corsa, non si comunicava in cuffia la posizione dell'avversario e le vittorie o le sconfitte non erano mai per un millesimo di secondo. Come nel ciclismo, quando uno andava via, andava via e basta. Se era necessario, il pilota scendeva e, al lato della strada, riparava da solo lo spinterogeno della macchina che si era bagnato per la pioggia. Ma nell'Italia agricola e povera di quel periodo, i bolidi scatenati che arrivavano in mezzo alla polvere, sembravano promettere modernità, progresso, ricchezza per tutti. La gente, sudata, affannata, con un gran sorriso stampato sulla bocca, accorreva dai campi per vedere quei «pazzi» che filavano via come il vento e si sentiva in qualche modo gratificata.

Canzoni, fotografie, vecchi filmati del «Luca», gli articoli straordinari della «Gazzetta dello Sport» e degli altri giornali, libri, riviste, monumenti e il Museo di Mantova, sono solo l'omaggio dovuto a «Nivola», al «Mantovano volante». Ossia a Tazio. Sì, era un uomo di altri tempi. Un uomo di quando si cantava «Se potessi avere mille lire al mese» e Amedeo Nazzari era il «bello» del cinema. «Lui», intanto, il cavalier Benito Mussolini, conquistava l'impero a spese degli etiopici, usando persino i gas asfissianti e continuava a raccontare balle sulla nostra potenza militare e sugli «otto milioni di baionette». C'era bisogno di miti, eccome. Per far sognare e tener buoni gli italiani che avevano i soliti e antichi problemi di sopravvivenza, mentre gli oppositori erano già finiti in galera o al confino di polizia. E allora giù con il povero Carnera, i grandi campioni di Pozzo, Nuvolari: i tanto pubblicizzati raid aerei, oltre alle solite paludi Pontine bonificate. E tutti, campioni compresi, dovevano alzare il braccio nel saluto fascista. Questi erano gli ordini. Difficile raccontare un po' la storia di Nuvolari, del campione, di quel mago delle curve, di quel Dio dei motori. C'erano già Enzo Ferrari, il «Cavallino rampante», l'Alfa Romeo, la Maserati, l'Auto Union, la Mercedes, la Fiat, la Ferrari, la Abarth e c'erano le Bugatti, le gomme di grandi marche, le benzine famose, l'olio per motori, l'auto Chiribiri e tante, tante altre cose che, viste con gli occhi di oggi fanno sorridere di tenerezza.

Le cose che riguardano «Nivola», i fatti, gli incidenti, le gare a dir poco spericolate e folli, paiono tutti aneddoti nati dal mito e creati per il mito. Ma non è così. Son tutte cose vere. E quei funerali di Tazio, morto a sessant'anni, l'11 agosto del 1953, avvelenato dai vapori di benzina. Il suo casco depresso sul feretro, assieme a un volante d'auto e la bara appoggiata sulla macchina del meccanico Amedeo Bignami, coperta da un grappolo di bandiere tricolori. L'auto, nel silenzio più assoluto della folla assiepata ai lati della strada, aveva cominciato a muoversi con fatica, spinta a braccia da dodici grandi piloti: Ascari, Villoresi, Bracco, Fangio, Castagnetto, Masetti, Valenzano, Maglioli, Kling, Lang, Compagnoni e Neubauer. Nuvolari era nato a Casteldario, in provincia di Mantova nel 1892. Era un bimbo fragile e mingherlino, ma forte come un filo d'acciaio. Il padre Arturo Nuvolari lo adorava, mentre la madre Elisa Zorzi preferiva le figlie Artura e Marianna. Come scrive il biografo Luigi Zanoli, «Tazio era nero come un coleottero, taciturno, ombroso, sempre indaffarato in operazioni strane, come lavorare a una trappola di sua invenzione per lepri e conigli selvatici, o costruire trapezi d'acrobata nel solaio della vecchia casa adibita a palestra». Il gusto per la sfida, la voglia di fare sport in qualche modo, era venuta a Nuvolari dal padre e dallo zio che erano stati corridori ciclisti. Lo zio Giuseppe era stato campione d'Italia e campione d'Europa e aveva una vera e propria mania per i motori, le auto, le moto. Appunto insieme allo zio Giuseppe, Tazio aveva guidato per pochi metri una «Bianchi» ma era finito in un fosso. Aveva appena undici anni. A diciannove ne aveva combinata un'altra delle sue. Nei pressi di casa, in piena campagna, era precipitato un aereo Bleriot, tutto legno, tela, gomme e tubi. Il ragazzo aveva acquistato i rottami, aveva riassembleato, con grande pazienza, quel trabiccolo, ma non era riuscito a farlo volare. Allora aveva fatto mettere l'aereo sul letto di casa, si era legato con una fune al sedile. Poi aveva chiesto di essere spinto nel vuoto. L'aereo non era partito ugualmente e anzi, dopo lo schianto nel cortile, si era incendiato e Tazio si era salvato all'ultimo momento.

Allo scoppio della guerra '15-'18, il ragazzo viene richiamato al fronte e assegnato ad una unità di ambulanza. Lui fa l'autista e scopre, di essere molto versato nella guida. Corre da una zona all'altra, tra le buche e le cannonate, trasportando feriti. Quando torna a casa ormai ha deciso: si occuperà di motori e di gare. Il padre lo aiuta. Comincia a correre con la moto. La prima gara alla quale partecipa è in sella ad una «Della Ferrera». Si è iscritto con il nome di Giorgio Nuvolari perché quello strano nome, Tazio, lo imbarazza un po'. Anche la sua prima patente di corridore, la numero 217 del Moto club d'Italia, è rilasciata nel 1920, è intestata a Giorgio Nuvolari. Tazio, in quel periodo, aveva ventisette anni. Dunque, non era più giovanissimo. Dovrà passare ancora del tempo prima che diventi famoso. Lo sarà, in pratica, a quasi quarant'anni. L'ultima sua corsa, tra l'altro, è data il 10 aprile 1950 e si svolgerà a Palermo, sul monte Pellegrino. In quei giorni Nuvolari ha 58 anni. Il momento magico della sua carriera, una carriera irripetibile, straordinaria e che lo farà conoscere in tutto il mondo, dura non più di dieci anni: tra il 1930 e il 1940.

E vediamo, anche dalle cifre, le sue vittorie, le sue gare, il suo curriculum sportivo. Ha partecipato a 277 corse, di cui 80 in motoci-



Quando passava Nuvolari Il mito della Mille Miglia

WLADIMIRO SETTIMELLI



è successo

1947, tramonta l'Uomo Qualunque La guerra fredda divide il mondo

Nel 1947 un fenomeno del tutto particolare è la nascita e la fine del movimento dell'«Uomo qualunque» di Guglielmo Giannini. Nato a Pozzuoli nel 1891 Giannini aveva fondato prima un settimanale satirico che si chiamava, appunto, «L'uomo qualunque» e poi un «movimento» con questo stesso nome. Nella sua organizzazione erano confluiti i monarchici e tutti gli ex fascisti. Questo partito aveva una specie di programma basato essenzialmente sull'anticomunismo e antisocialismo, sulla presa in giro della Resistenza e degli antifascisti. Si riconosceva in slogan del tipo: «Abbasso tutti». Il momento rimaneva difficilissimo e l'Italia non era ancora uscita dalla tragedia della guerra, ma l'Uomo Qualunque aveva, stranamente, molti mezzi economici. Alle elezioni per la Costituente e nelle amministrative dello stesso anno, ottenne un notevole successo. Chi pagava? Chi forniva mezzi all'Uomo qualunque? De Gasperi e la Dc, o direttamente gli americani per recuperare voti a destra in funzione anticomunista? Non è mai stato possibile trovare uno straccio di prova in questo senso. Certo-era noto- gli americani, attraverso cospicui finanziamenti, aiutavano tutti coloro che si battevano «con-

tro il pericolo comunista». Più tardi lo ammetteranno tranquillamente ma Giannini, ad un certo momento, sparirà dalla scena. E proprio nel 1947 si notano i primi segni di crisi. Nel 1948 il partito di Giannini riuscì a far eleggere solo cinque rappresentanti e tra questi non c'era lui, il fondatore. Si candiderà ancora, nelle liste Dc e in quelle monarchiche, nel 1953 e nel 1958, ma non riuscirà a essere eletto. Morirà a Roma nel 1960.

L'altro avvenimento di una gravità estrema è la fine dei governi di unità nazionale usciti dalla Resistenza. Il mondo, ormai, è diviso in due e la guerra fredda turba e sconvolge gli assetti politici ed economici di interi paesi. Alcide De Gasperi, con la costituzione del IV gabinetto, esclude completamente le sinistre dal potere. Il presidente del Consiglio è stato in America dove lo ha ricevuto il presidente Harry Truman che ha consegnato allo statista 50 milioni di dollari come rimborso per le spese della permanenza dei soldati americani in Italia. Il 14 gennaio, la Export-Import Bank ha anche consegnato al governo italiano un prestito di altri cento milioni di dollari. Da quel momento, l'Italia diverrà, in pratica, un paese a «sovranità limitata».

Il brivido della prima gara
l'amicizia con Ferrari
e le corse spericolate
Il ritratto di un campione
che è diventato leggenda

Tra storia e costume

Racconti d'estate, racconti di grandi fatti di cronaca, di costume, di politica. Fausto Coppi e la Dama Bianca, il caso Montesi e l'uccisione del bandito Giuliano, l'affondamento dell'Andrea Doria e la strage di Bologna.

Non c'è nulla in comune con questi eventi. Diciamo che è una questione di date.

Il filo che li lega infatti è solo l'estate. Ve li stiamo riproponendo senza un ordine cronologico, ma andando un po' a balzi, muovendoci avanti e indietro. Nella puntata precedente vi abbiamo raccontato della tragedia dell'Andrea Doria, la splendida ammiraglia, gioiello dei cantieri di Genova, che colò a picco nel 1956 come il Titanic. Oggi vi raccontiamo di una specie di cavaliere solitario, del suo eroe dei motori e delle corse che infiammarono gli animi degli italiani tra gli anni Trenta e Quaranta. Si chiamava Tazio Nuvolari.

due personaggi, burberi e ombrosi, ebbero anche liti memorabili, ma rimasero sempre legatissimi. Insomma, si stimavano. Nel notissimo «Tazio Nuvolari Museo» di Gianni Franceschi (dal quale abbiamo pescato tante notizie) c'è uno splendido scritto di Ferrari su Tazio. Ne riproduciamo alcuni passi e il racconto del loro primo incontro. Scrive Ferrari: «Il mio primo incontro con Nuvolari risale al 1924. Fu davanti alla basilica di Sant'Apollinare in Classe, sulla strada ravennate dove avevamo sistemato i box per il secondo circuito del Savoia. Alla partenza, ricordo, non avevo dato troppo credito a quel magolino, ma durante la corsa mi avvidi che era l'unico concorrente capace di minacciare la mia marcia. Io ero sull'Alfa 3 litri, lui su una Chiribiri. E in quest'ordine tagliammo il traguardo. La medesima classifica si ripeté poche settimane dopo al Circuito del Polesine. Diventammo amici. Cinque anni dopo, Tazio Nuvolari entrò nella scuderia Ferrari della quale doveva divenire in breve il portabandiera...».

Ma Tazio aveva un segreto nella guida? Un modo tutto suo di condurre le auto in gara? Sul segreto di quel mingherlino lì ne sono state scritte di tutti i colori. Ecco il racconto di Ferrari che una volta, per scoprire quel segreto, volle salire in auto con Tazio. Accadde nel 1931 al Circuito delle Tre Province. Scrive Ferrari: «Gli chiesi di portarmi per un tratto sull'Alfa 1750 che la mia scuderia gli aveva dato. Era la prima volta che Nuvolari disputava quella corsa ed era guardingo perché mi aveva visto al volante di un'Alfa di tipo nuovo, una 2300 otto cilindri più potente della sua. Comunque non fece obiezioni: sali, mi disse. Alla prima curva ebbi la sensazione precisa che Tazio l'avesse presa sbagliata e che saremmo finiti nel fosso. Mi irrigidii in attesa dell'urto. Invece ci ritrovammo all'imbocco del rettilineo successivo con la macchina in linea. Lo guarda: il suo volto scabro era sereno, normale, non di chi è fortunatamente scampato a un testacoda...». Ferrari continua a raccontare che Nuvolari teneva, un po' prima della curva, l'acceleratore a tavola e subito dopo aver curvato, faceva ripartire l'auto in derapage sulle quattro ruote. Per lui, spiegherà ancora Ferrari, le curve erano una risorsa, non il contrario. La gente lo sapeva e tutti accorrevano proprio sulle curve per vedere il «colpo di reni» di Tazio.

Il campione ha corso in tutto il mondo ed è rimasto ferito, contuso, ustionato in decine di incidenti. In moto ha gareggiato per tutte le grandi case di allora: Bianchi, Norton, Della Ferrara, Ansaldo, Sarolea, Garelli, Indian, BSA, Fongri e altre. Ha corso su ogni tipo di auto: sulla Diatto, sulla Bugatti, sulle Chiribiri, sulle Bianchi, sulle Om 2000, sulle Talbot, sulle Maserati, sulle Cistalia, sulle Fiat, sulle Ferrari, sulle Abarth, per tante volte sulle Auto Union, dopo essere stato assunto dalla casa tedesca per un certo periodo. Poi, decine e decine di volte sulla straordinaria Alfa Romeo.

I giornali del dopoguerra riportarono una sua risposta ad un gerarca nazista, quando era in Germania... Il gerarca aveva domandato a Tazio: «Lei non ha paura di morire in pista?». Tazio aveva risposto «Lei dove crede di morire?». L'altro aveva risposto «Nel mio letto», e Nuvolari di rimando «Allora non ha paura ad andare a letto tutte le sere?». Tazio ha corso nei premi più importanti dell'epoca vincendo molte, moltissime volte. Ha corso nella Targa Florio; nella celeberrima Mille Miglia; a Le Mans; nel Circuito di San Remo; nel Gran Premio di Marsiglia; nel Giro di Sicilia; nel Gran Premio di Tripoli; sul circuito di Nurburgring; nella Coppa Vanderbilt a Roosevelt Field (Usa); nel Gran Premio Masaryk di Brno, in Cecoslovacchia; nel Gran Premio di Germania; nel Gran Premio di Montecarlo. Ha preso parte al Circuito di Modena; al Gran Premio della Svizzera; al Gran Premio d'Ungheria a Budapest; al Gran Premio di Nizza; al Gran Premio di Donington in Inghilterra; al Gran Premio del Belgio; al Gran Premio di Belgrado; alla Gara del Bois de Boulogne a Parigi; alla Coppa della Consuma; al Gran Premio di Spagna.

In Italia, ovviamente, ha partecipato a tutte le gare indette nelle varie città e nelle varie regioni. Memorabili, comunque, le sue partecipazioni alle Mille Miglia con la auto che traversava tutta l'Italia da Nord a Sud e viceversa, richiamando sulle strade folle incredibili. La gara, unica al mondo con quella formula, venne definitivamente sospesa per sempre, nel 1957, dopo un tragico incidente a Mantova che costò la vita a undici persone. La Ferrari di Alfonso De Portago, ad una curva era piombata sugli spettatori.

C'è persino chi ha fatto i conti in tasca a Nuvolari. Il campione guadagnò cifre enormi per l'epoca. Soprattutto con le gare all'estero. Nelle gare italiane intascò qualcosa come 215mila lire. Allora, in Italia, andava di gran moda la canzoncina «Se potessi avere mille lire al mese...». La scuderia Ferrari, inoltre, lo stipendiava con 1500 lire al mese. La Coppa Vanderbilt, vinta in America portò in tasca a Nuvolari 25mila dollari.

Lui comunque adorava la bella vita. Si era comprato la casa dove era nato, una casa a Mantova, aveva una splendida villa a Roma, ai Parioli, viaggiava solo su belle macchine, scendeva solo nei grandi alberghi e aveva l'aereo personale.

Nella sede dell'Automobil Club di Londra c'è un busto con una semplice scritta: «Il campione». Senza nome e cognome. Il campione era solo lui, Nuvolari. C'è un suo monumento anche a Casteldario, in provincia di Mantova, suo paese natale, uno a Mantova città e un terzo a Roma, all'Eur, davanti al Palazzo dello Sport. La scritta dice «A Tazio Nuvolari, l'ultimo dei grandi piloti antichi ed il primo dei piloti moderni 1892-1953. La città di Mantova nel quindicesimo anniversario pose in Roma 1968».

Naturalmente, vi furono sempre rapporti strettissimi fra Tazio, il grande Enzo Ferrari, il mago di Maranello e le rispettive famiglie. I