studi NUOVO meridionalismo

Anno IV - n. 7/Ottobre 2018
ISSN (2464-9279)
DOCUMENTI E INTERVENTI

Lo sviluppo della motorizzazione nel Meridione attraverso la Vespa. Dopo 60 anni rivive il Trofeo del Mezzogiorno

The motorization development in Southern Italy through the Vespa. After 60 years revives the "Trofeo del Mezzogiorno"

di Giuseppe Di Palo
(idorcid.org/0000-0002-2067-063X)

Abstract: La rievocazione si è tenuta nei giorni compresi tra il 31 agosto e il 2 settembre 2018 ed è partita da Caserta per giungere a Bari, proprio come accadde nell'edizione originale del 1958. Una storia "inedita" che testimonia ulteriormente lo sviluppo della motorizzazione del Meridione.

Abstract: The reenactment was held between August 31 and September 2, 2018 with depart from Caserta to arrive in Bari, just as it did in the original edition of 1958. An "unprecedented" story that further demonstrates the development of Southern Italy motorization.

Parole chiave: Piaggio - Trofeo Vespistico del Mezzogiorno - Vespa

Key words: Piaggio - Trofeo Vespistico del Mezzogiorno - Vespa

Un evento sportivo dall'anima ludico-ricreativa, che ha visto impegnato il sottoscritto in primis sia nelle fasi organizzative che nel ruolo di presidente di gara, ma che non è stato povero di contenuti rievocativi, soprattutto a livello storico e culturale. Una vetrina promozionale per tutto il Meridione che, in 335,4 chilometri ha incantato con paesaggi mozzafiato e con la giusta valorizzazione di quelle che sono le persone del Sud.

Si tratta della rievocazione storica 1958-2018 nonché seconda edizione assoluta del Trofeo Vespistico del Mezzogiorno "Caserta-Bari", gara di regolarità a bordo di Vespa d'epoca organizzata

dal Vespa Club Maddaloni e voluta fortemente dal presidente Vincenzo d'Angelo, che, dal 31 agosto al 2 settembre 2018 (con unico giorno di gara quello di sabato 1 settembre) ha avuto come teatro le strade e le città di ben 6 province: Caserta, Benevento, Avellino, Foggia, Potenza, Bari.

Dallo scenario storico della Reggia di Caserta ben 98 piloti provenienti da varie regioni italiane (Campania, Calabria, Sicilia, Puglia, Molise, Lazio, Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige) e anche dall'estero (Francia, Germania, Svizzera e Austria), hanno percorso la memoria delle ruote classiche che, all'epoca, viaggiarono sulla SS7 "Appia" attraversando il Comune di Maddaloni fino a giungere a Benevento. Dal percorso urbano ci si è spostati nell'incantevole hinterland del Meridione dove, tra curve mozzafiato ed incantevoli vedute paesaggistiche, si è attraversato il comune di Buonalbergo prima di lambire la provincia di Avellino. Varcato il confine Campano, ci si è inoltrati in una prima tranche in terra pugliese dove, superato il comune di Candela, si sono toccati gli incantevoli scenari che la terra di Lucania ha da offrire. Costeggiando il parco nazionale delle Murge si è fatto ingresso nuovamente in Puglia, in direzione di Altamura. Qui, si è passati dinnanzi all'imponente "Porta Bari", tra gli scenari simbolo dell'edizione del 1958 del Trofeo del Mezzogiorno. Continuando lungo l'itinerario, ci si è addentrati tra le murge del barese. In un costante ed altalenante avvicendamento tra percorso urbano/architettonico e naturalistico/paesaggistico, si è marciato in direzione dei comuni di Cassano delle Murge e Acquaviva delle Fonti per poi tagliare il traguardo sul lungomare di Bari, lì dove i piloti in gara del 1958 conclusero la loro marcia.

Tra i motivi di tale progetto vi è stata anche la presenza del presidente onorario del Vespa Club Maddaloni, Antonio Bernardo, un giovanotto classe 1922, tra i fondatori del Vespa Club Caserta nonché primo sulla linea di partenza con la sua Vespa 150 GS proprio all'edizione del 27 aprile 1958 del trofeo Caserta-Bari. «Sono stato il primo a partire e a scoprire le bellezze che il percorso aveva da offrire – ha spiegato il 96enne –. Ovviamente in 60 anni le strade e i paesaggi sono mutati, ma le emozioni che i piloti hanno provato oggi nel partecipare a questa gara sono state sicuramente le stesse. Ricordo perfettamente quel giorno dell'aprile del 1958. Io trepidante sulla linea di partenza, sulla mia GS, con la prima ingranata e la frizione tirata, aspettando lo sventolare della bandiera a scacchi stretta dal sindaco di Caserta dell'epoca. Quando ho lasciato la frizione e la mia Vespa è partita ha avuto inizio l'emozionante viaggio che ancora oggi ricordo del Trofeo Vespistico del Mezzogiorno».

Il Trofeo del 1958 fu, inoltre, l'ennesima occasione utile per la Piaggio anche per far conoscere ulteriormente il proprio innovativo e rivoluzionario prodotto e, a tal fine, fondamentale fu la presenza di Luigi Caterino, fondatore e presidente dell'epoca del Vespa Club Caserta nonché proprietario della prima Agenzia Piaggio a Caserta. Luigi Caterino, per l'organizzazione della gara,

si affidò a sua volta a Pasquale Bernardo, padre del già citato Antonio, che, con grande competenza e professionalità, pose la sua firma a piedi di un evento che oggi, dopo 60 anni, è tornato ad incantare ed affascinare.

Oltre che per gli scopi relativi al contesto meridionale, l'evento ha visto l'affermarsi di un consequenziale excursus storico dei primi anni della famosa casa produttrice della motoretta più nota al mondo. Infatti alla competizione hanno preso parte vari modelli di Vespa prodotti dal 1948 al 1958, tra farobasso (tra cui una "sei giorni"), GS, ACMA, Utilitaria, ecc. Le più antiche in gara sono state due modelli V1 con cambio a bacchetta del 1948, mentre la più "recente" una GS del 1958. Tra i pezzi più rari è figurata una Vespa Sport Velocità 125 del 1949 della quale molto interessante è anche la sua storia: «La Piaggio – si legge in una nota storica – fin dai primi anni di costruzione della Vespa individua nelle manifestazioni sportive un efficace mezzo di propaganda. Con la grande diffusione dei circuiti cittadini, la piccola Vespa – spesso elaborata anche artigianalmente ad opera di meccanici appassionati – partecipa a numerose gare dove sa farsi valere anche nei confronti di altri veicoli, sulla carta, ben più performanti. L'esemplare di cui si parla in questa sede è un veicolo di 125 cc degli ultimi prodotti della Casa nel 1949 con una storia affascinante quanto la Vespa stessa. Questa viene consegnata alla concessionaria Politano di Cosenza gestita da due fratelli, Attilio e Angelo, a seguito di un tragico evento: Attilio perde la vita nel 1948 come passeggero di uno dei primi Ape Piaggio in versione rickshaw (comunemente chiamato calessino), finendo in un dirupo. La Piaggio incarica l'ingegner Casini di effettuare un sopralluogo per capire se la causa dell'incidente era dovuta ad un'imprudenza del guidatore oppure ad un problema tecnico. Appurato che il mezzo non aveva avuto cedimenti dal punto di vista meccanico, la Piaggio dona a Mario Politano, figlio di Angelo, questa Vespa Sport Velocità, suo desiderio, con la quale partecipa alla coppa di Cosenza il 30 ottobre 1949. Qualche anno dopo il veicolo viene modificato nella carrozzeria e reso molto simile alla Vespa utilizzata nelle gare in circuito come lo potete vedere oggi. La produzione dei modelli Vespa Sport Velocità cessa a fine 1949: la Piaggio preferisce dedicarsi allo sviluppo delle Sport Regolarità, anch'esse in produzione dal 1948»[1].

Ma la storia della Vespa nel progresso motoristico (ed economico) del Meridione va anche oltre al singolo evento su descritto. Come scriveva proprio nel 1958 Silvio Varetto, sulla rivista "Motociclismo" (Anno 44, n.18 – 03/05/1958), citando l'allora presidente del Vespa Club d'Italia e d'Europa, Renato Tassinari, «non ha mancato di mettere nel dovuto rilievo […] lo sviluppo della motorizzazione minore nel Mezzogiorno, come un processo evolutivo in atto. È la verità sacrosanta. Tutto il Sud fa registrare sensibili progressi nella marcia verso la motorizzazione popolare, e questi

progressi sono frutto quasi esclusivo del vespismo, senza il quale le strade sarebbero ancora tutto un brulicare di muli, di arrugginite biciclette e di carretti. L'incessante, intelligente e capillare propaganda del Vespa Club d'Italia è penetrata profondamente tra le umili genti meridionali, sulle cui strade oggi corrono numerosi (e molto più numerosi saranno negli anni venturi) gli agili mezzi a due ruote per il trasporto passeggeri, ed a tre, per il trasporto merci». Il perché sia stata principalmente la Vespa promotrice di questo sviluppo motoristico di cui parla Varetto è facilmente comprensibile: un veicolo maneggevole e facile da guidare (così come volle Enrico Piaggio quando affidò il progetto all'ingegnere abruzzese Corradino D'Ascanio), adatto a tutti (anche le donne, che rapidamente si trasformarono da semplici passeggeri – per le quali veniva dedicato apposito sellino con seduta laterale in quanto, portando la gonna, era ritenuto sconveniente il salire in sella come se si montasse a cavallo – divennero ben presto conduttrici della semplice ma rivoluzionaria motoretta, vedendo la realizzazione anche di appositi eventi loro dedicati come l'Audax Internazionale Vespistico Femminile a Squadre di Milano del 1949) ed accessibile ad un costo relativamente basso: i primi esemplari del 1946 (Vespa 98[2]) vennero venduti attraverso un piccolo network di commercianti, con prezzi variabili dalle 55.000 Lire del modello base alle 66.000 Lire del modello deluxe. Il prezzo divenne ulteriormente accessibile nel 1953 con la produzione del modello U ("Utilitaria") nato per reagire alla competizione sui mercati della Lambretta. Con questo modello per la prima volta il fanale anteriore venne montato all'altezza del manubrio e non del parafango. Restava però il problema per chi aveva famiglie numerose, in quanto in Vespa potevano viaggiare solo due persone. Per far fronte a ciò nel 1955 (insieme ai modelli GS) venne lanciata sul mercato la Vespa 150 Sidecar. Essa permetteva un modo di viaggiare più stabile e confortevole sulle lunghe distanze. La sidecar era ricoperta d'acciaio ed era assemblata a mano; inoltre, era collegata allo scooter da un tubo singolo. Il modello Sidecar si contraddistinse per sue eccellenti prestazioni, anche su terreni sconnessi e nevosi, posizionandosi come esempio di comfort. Venne aggiunto un piccole baule nella parte posteriore del modello, rendendolo ancora più adatto a percorrere lunghe distanze[3]. Ulteriore passo avanti per la Piaggio nell'ambito Vespa, sempre tenendo conto dell'esigenza di trasportare più persone contemporaneamente, fu quello di immettersi nel 1957

---

[1] http://vespaclubmaddaloni.altervista.org/al-trofeo-vespistico-del-mezzogiorno-la-mitica-vespa-sport-velocita-125- del-1949-di-marco-fumagalli/

[2] Gli esemplari prodotti della seconda serie di Vespa 98 furono ben 16.500. Il modello della seconda serie offrì inoltre diversi miglioramenti, sia in termini tecnici che estetici. Oltre a ciò, la Vespa venne equipaggiata di una ruota di scorta nel caso in cui il motociclista forasse, cosa alquanto probabile date le condizioni catastrofiche delle strade nell'immediato dopoguerra; quest'elemento altamente funzionale divenne poi nel tempo un marchio di fabbrica Vespa. La seconda serie introdusse inoltre delle migliorie nel fanale anteriore del veicolo e l'argento metallizzato il quale ricordava il business aeromobile Piaggio. Molte riviste parlarono di una lista d'attesa di otto mesi per aggiudicarsi una Vespa 98 e anche per questo fiorì un florido mercato nero per questo modello che poteva essere venduto anche al doppio del prezzo di listino, raggiungendo un prezzo di vendita di 125.000 Lire (http://www.vespa.com/it_IT/storia.html).

[3] http://www.vespa.com/it_IT/storia.html

anche nel mercato delle quattro ruote con la Vespa 400, automobile provvista di un motore posteriore a due tempi.

Oltre alla promozione dei Vespa Club con i propri eventi[4] e alla praticità/economicità del veicolo, a favorire ulteriormente la diffusione della Vespa fu sia l'impiego cinematografico (soprattutto nel 1951 col celebre "Vacanze Romane" o, nel 1967, con la Vespa "Elicottero" nel film "Dick Smart, Agent 2007") che l'impiego anche nel settore bellico del mezzo (Vespa TAP[5]), cosa che testimoniò la grande versatilità nonché l'affidabilità e la resistenza del veicolo stesso. La Vespa è ormai affermata anche come vera e propria opera d'arte (sia in termini di design che per l'interesse suscitato, tant'è che esistono alcuni modelli "artistici" presenti in diverse gallerie nonché specifici musei dedicati interamente alla motoretta *made in Italy*, come il museo Piaggio a Pontedera, il Museo Mauro Pascoli a Ravenna e il museo Marco Romiti a Pollenza), ma un primissimo esempio artistico si ebbe nel 1962 quanto Salvator Dalì, maestro del surrealismo, decise di adornare con varie pennellate e firmare la Vespa di due studenti.

Si è giunti in questo modo agli anni del cosiddetto "miracolo economico italiano" (Castronovo 2012), durante il quale il settore motoristico esplose mettendo alla guida, anche se con un netto divario tra Nord e Sud, la maggior parte degli italiani (simbolo di questo periodo, oltre alla Vespa, sono le automobili soprattutto con le Fiat 500 e 600). Questo divario era dovuto principalmente alla concentrazione delle industrie automobilistiche, e motoristiche in generale, nel settentrione del Bel Paese (la Fiat a Torino, la Vespa a Pontedera, ecc.). Ma, se pur in misura minore, anche il Meridione aveva la sua sezione industriale motoristica, e anche questa concentrata sulle due ruote. Infatti, a partire dagli anni '50, per riconvertire la produzione fin allora bellica, un silurificio campano avviò la costruzione di piccole motociclette, dette per l'appunto "Siluri". Si parla qui della IMN (Industria Meccanica Napoletana) con sede a Baia. A riportare alla luce questa ennesima storia inedita e dimenticata del Sud Italia, presentata ufficialmente nel convegno intitolato "Dal Siluro al Paperino. Storia singolare di un'industria Flegrea" (Bacoli, 16/12/2017), è stato in primis l'esaminatore Nazionale della Federazione Motociclistica Italiana, Giovanni Angelico: «Nata dalla riconversione di un silurificio, gli stabilimenti vennero rilevati da Finmeccanica, società a partecipazioni statali costituita per gestire le industrie meccaniche e cantieristiche acquisite, che

[4] Oltre agli eventi sportivi e aggregativi descritti, una particolare menzione merita anche la "Befana del Vigile", iniziativa ludico-benefica che vedeva, negli anni '50, i vespisti affiliati ai Vespa Club all'epoca attivi scendere in tutte le piazze d'Italia nel giorno dell'Epifania per offrire dei doni non solo ai bambini ma anche agli agenti di polizia municipale, ringraziandoli per il loro contributo offerto alla comunità. Ovviamente anche in questo caso, l'occasione era utile per far conoscere ed apprezzare sempre più il prodotto di casa Piaggio.

[5] Negli anni '50, il ministro della difesa francese commissionò a Piaggio un veicolo per scopi militari. Il risultato fu una Vespa molto speciale, di cui vennero prodotti solo 600 esemplari fra il 1956 e il 1959. Utilizzata dalla Legione Straniera e dai corpi dei paracadutisti, la Vespa TAP era equipaggiata con una pistola 75mm, capacità di munizioni addizionali, due taniche di benzina e un piccolo carretto. Venne prodotta in due colori mimetici: verde e color sabbia.

fino a quel momento avevano prodotto su commesse belliche e non erano in grado di riconvertirsi rapidamente. Il silurificio venne riconvertito in fabbrica motociclistica denominata Industria Meccanica Napoletana, che a partire dal 1950 iniziò a costruire su licenza il motore Mosquito di 38 cc. della Garelli, un propulsore ausiliario da applicare su una comune bicicletta per trasformarla in un veicolo a motore; successivamente l'azienda realizza un proprio telaio monotrave aperto in lamiera stampata e vende il veicolo completo. Nel 1952 l'azienda produce il ciclomotore Paperino, che usa ancora il motore Mosquito, cui nel 1954 si affiancheranno il Superpaperino, Superpaperino Sport ed il Superpaperino turismo con motore a due tempi, tre marce, realizzato in proprio e nel 1953 viene prodotta la motoleggera Baio con motore a quattro tempi di 100 cc. La produzione sarà purtroppo interrotta a partire dal 1958».

Dalla Vespa con il Trofeo del Mezzogiorno fino all'ultima citata IMN di Baia. Esempi concreti che testimoniano una storia dalla connotazione tutta meridionale spesso ritenuta essere "di nicchia", marginale, ma che ha portato allo sviluppo e al progresso che oggi si conosce.

GALLERIA FOTOGRAFICA

I piloti del Trofeo Vespistico del Mezzogiorno ed. 1958 in partenza dalla Reggia di Caserta

Trofeo Vespistico del Mezzogiorno ed. 1958: Passaggio a Porta Bari (Altamura)

Trofeo Vespistico del Mezzogiorno ed. 1958 Renato Tassinari premia il vincitore, Stefano Di Girolamo (Caserta)

Befana del Vigile a Caserta, fine anni '50

Befana del Vigile a Caserta, fine anni '50. Alla guida dell'Ape car Antonio Bernardo (Presidente onorario del Vespa Club Maddaloni)

Uno dei modelli prodotti dalla IMN di Baia

Nonostante il peso di 115 kg, la Vespa Tap era in grado di raggiungere 66 km/h con un raggio di 200 km (http://www.vespa.com/it_IT/storia.html).

Il Trofeo Vespistico del Mezzogiorno (2018).
Le Vespa in gara dinnanzi alla Reggia di Caserta

Da sx: Vespa Sport Velocità 125cc del 1949
e Vespa "Sei giorni" 125cc del 1951

Il Trofeo Vespistico del Mezzogiorno (2018.)
La partenza della pilota Elizabeth Pecoraro

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Boni, Valerio – Della Penna, Azzurra. 2012. *Vespa.* Segrate

Castronovo, Valerio. 2012. *1960: Il Miracolo Economico*. Roma-Bari

D'Amato, Pietro. 2017. *Corradino D'Ascanio. Odissea di un inventore.* Pineto

Donati, Roberto – Zanon, Paolo. 2010. *Vespa 98. Risorgere su due ruote.* Pisa

Leardi, Roberto. 2015. *Vespa. Storia di una leggenda*. Milano

Mazzanti, Davide. 2003. *Vespa: un'avventura italiana nel mondo.* Firenze

Roffo, Stefano. 2018. *La Vespa. Storia e tecnica di un mito di ieri e di oggi.* Torre del Greco

Sarti, Giorgio. 2016. *Vespa. 70 anni. Storia, tecnica, modelli dal 1946.* Vimodrone

Varetto, Silvio. 1958. *Il Trofeo del Mezzogiorno Caserta-Bari*, in "Motociclismo". Anno 44, n.18 – 03/05/1958

Zanon, Paolo. 2016. *Piaggio dal cielo alla terra.* Fossalta di Portogruaro

SITOGRAFIA

vespa.com/it_IT/storia.html

vespaclubmaddaloni.altervista.org