

## Scuderia Piacenza Corse Autostoriche

Fra i numerosi testi di argomento automobilistico nella mia biblioteca uno mi è particolarmente caro, dal titolo: “Terre di motori: Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Sicilia” autori vari, sotto il patrocinio dell’Assessorato Turismo e Commercio delle quattro regioni. Esprimo gratitudine ai promotori di questa ricerca riassunta in un testo di piccolo formato, ma dal ricco contenuto, per avere inserito ultima la regione in cui tanti anni fa sono nato ed il mio ulteriore compiacimento per la scontata scelta della regione Emilia-Romagna, dove da quasi cinquanta anni risiedo stabilmente. Cito testualmente l’inizio del capitolo Emilia Romagna: “L’appassionato di motori che visita l’Emilia Romagna ha la certezza di imbattersi ad ogni passo in qualcosa che ha a che fare con la meccanica. Lungo la via Emilia da Piacenza a Rimini...”

Verità inconfutabile, universalmente riconosciuta!

Piacenza, al centro del bacino padano, punto ideale di diramazione verso svariati itinerari, meritatamente rientra nel novero delle “terre di motori”. Scontata l’equazione motori = competizioni automobilistiche, queste possono realizzarsi solo con un’idonea struttura di supporto, capace di gestire le attività connesse. La Scuderia Piacenza Corse nasce nel 1969 con la denominazione di “Scuderia Falco Piacenza – Corse”. È la realtà più anziana e ancora la più famosa nell’affollata galassia motoristica oggi esistente nel piacentino.

Originalmente la Scuderia Piacenza – Corse fu una presenza quasi carbonara e conformemente al carattere dei piacentini, ritrosa e con scarsa propensione ai formalismi del sociale, tanto da ritardare la registrazione ufficiale del Sodalizio fino al 21 aprile 1971, quando fu redatto l’atto notarile presso lo studio del dott. Bonomo. Soci fondatori furono Gigi Mirani, Bruno Santoni, Giancarlo Nucci, Attilio Rossi, Brunello Sisti, Donato Scardi, Carlo Lambrini, pionieri di quell’attività appassionata che a Piacenza per la fortunata posizione geografica fa convergere anche molti piloti provenienti dalle province limitrofe: Cremona, Pavia e Milano.

Citazione a parte per l’amico Luciano Rastelli, che non figura nell’atto di costituzione, ma fedele assistente della Scuderia dall’inizio e ancora oggi, dopo avere ricoperto in maniera esemplare vari incarichi: segretario, tesoriere e ora presidente. In altra occasione l’ho definito “colonna portante” e tale definizione esprime al meglio la Sua funzione più che quarantennale in seno alla Scuderia. Fonte preziosa di notizie, supportata da documenti religiosamente conservati nel suo archivio personale e aiuto determinante per portare a termine la mia ricerca. Il primo logo della Scuderia Falco Piacenza – Corse, del 1969, ha un nero stilizzato simbolo di volatile che copre in parte una trasversale bandiera a scacchi; in sintonia con la grafica tipica di fine anni Sessanta, comunica potenza dinamica. Un logo che incute rispetto, comunica determinazione e sete di vittoria; rimane in uso fino al 1979, quando viene sostituito da una grafica più moderna e dinamica: è il calco di un battistrada automobilistico su un percorso idealmente curvilineo ed in salita. Inoltre quasi metà del simbolo è occupato dalla scritta in caratteri rossi: “Piacenza Corse”. Di tale simbolo Luciano Rastelli rivendica la paternità, cosa che gli fa onore, perché il logo mostra grande padronanza dell’arte grafica. Nell’anno 2001 il logo subisce una lieve modifica con l’aggiunta, nella parte inferiore sinistra, della scritta in corsivo “*Auto storiche*”, a rappresentare il settore di

competenza. La Scuderia vanta un'anzianità trentennale e come una matura signora, più attraente e seducente rispetto agli acerbi anni giovanili, volge lo sguardo al passato, forte della sua consolidata esperienza e del rinnovato smalto che solo il fascino degli "anta" può conferire. D'altra parte le auto storiche assurgono al ruolo di protagoniste in prove sia di regolarità, sia di velocità. Le Storiche richiamano l'attenzione del pubblico, a volte superando le moderne, penalizzate da diffusa omogeneità ed invadente presenza di apparati elettronici.

La rinnovata Scuderia Piacenza Corse Auto Storiche contribuisce così a dare lustro alle "Nonnine".

Il 27 gennaio 2001 rinasce ufficialmente "Piacenza Corse Autostoriche". Il Consiglio Direttivo include: C. Zucchi = Presidente, L. Cella = Vicepresidente, L. Rastelli = Segretario, P. Dall'Olio = Tesoriere, D. Merli = Cassiere, A. Coppolino = Consigliere legale.

Gli anni Settanta vedono la Scuderia Piacenza Corse in piena attività non solo in ambito locale. Organizzò infatti, insieme alla Delegazione Provinciale dell'A.C.I., il Rally Internazionale delle Valli Piacentine, prova del Campionato italiano rally, nonché competizioni di velocità su pista negli Autodromi di Varano Melegari e Misano Adriatico.

La Piacenza Corse forma un binomio inseparabile con il Rally delle Valli Piacentine, non solo per la comunanza territoriale, ma anche perché coevi.

Nel febbraio 1971 a Piacenza c'è grande voglia di corse e fermento di volontà organizzativa: i soci della Scuderia Falco Piacenza – Corse, in accordo con il gruppo sportivo Zambianchi a l'A.C. di Piacenza, gettano le basi del primo Rally delle Valli Piacentine. Dopo diversi contrasti sulle norme da rispettare, In extremis la Questura di Piacenza dirama un comunicato che detta i criteri da rispettare per effettuare la gara.

Avviene dunque che l'italica predisposizione alla polemica, seguita dal compromesso, trovi una soluzione di comodo: la manifestazione si svolge sotto la mentita denominazione di "Caccia al tesoro". L'ampio piazzale del Motel K2 sulla via Emilia, spesso chiacchierato come luogo di amori clandestini, è stavolta teatro di idilli motoristici, vi si celebra il rito della partenza.

La manifestazione si svolge in orario notturno con 136 autovetture partecipati, nella consueta cornice di sagra provinciale, ad imitazione dei passati fasti fella Mille Miglia. Vincono due giovani medici piacentini, Roberto Prati e Franco Tonini, che dimostrano di sapere ben sintonizzare volante e cronometro a bordo di una Autobianchi A112, che precedono i secondi classificati Orazio Zanardi Landi – Felice Omati (ex aequo per modifica dei coefficienti in relazione alla cilindrata del motore) su FIAT 128 berlina 2 P, terzo Simonini su Lancia Fulvia 1300. Quell'epico inizio ha però un risvolto legale di sapore amaro: il direttore di gara, Nerino Manfredini, subisce i rigori di legge, con una condanna penale e pecuniaria. L'alibi della caccia al tesoro impone la distribuzione ai partecipanti di buste sigillate contenente i quesiti, norma palesemente disattesa, con aggravante di alterazione degli accordi pattuiti. Un anno dopo però la sentenza, impugnata da altri magistrati, viene annullata per vizio di forma.

I motori dell'organizzazione sono comunque ben avviati e la Scuderia Piacenza Corse nello stesso anno a fine ottobre, insieme all'A.C. di Piacenza, organizza il secondo Rally delle Valli Piacentine, Primo Trofeo Veronese Gomme. La gara non è valida per il campionato italiano, perché non iscritta in calendario, ma fu grandiosa, perché vinsero dei consolidati campioni: primo fu Giacomo Pelganta, di Domodossola, astro nascente del rallysmo nazionale, secondo Maurizio Verini (futuro Campione Europeo Rally 1975) al volante di una FIAT 125 S e iscritto alla Piacenza Corse. Distanziati di poche posizioni altri appartenenti alla scuderia: G. Ramieri, F. Passera, A. Ceretti, Massimo Belgio. In quel lontano 1971 la Scuderia Piacenza Corse decolla ed anche se nel 1972 non si effettua la terza edizione delle Valli Piacentine per il contenzioso legale, di cui si è detto, si organizza presso l'Autodromo di Varano de' Melegari una gara di velocità in pista. L'anno seguente (1973) la gara è in piena vitalità: partenza a partire dalle ore 22.00 nella centrale piazza Cavalli, vince G. F. Bilia su Lancia HF 1600, precedendo due attuali "mostri sacri" della regolarità: Leo Pittoni su Fiat 124 Special T e G. Cané, vincitore in tempi recenti di una decina di edizioni della Mille Miglia rievocativa. Degna di menzione la quinta edizione (1975); il rally è una prova valida per il Campionato italiano. Partecipa la squadra ufficiale Lancia Alitalia, debuttano le Fiat 131 Abarth, con gli equipaggi Bacchelli – Scabini e Verini – Rossetti. Deludente il prototipo Alfa Romeo Alfetta G.T.V. motorizzato con il pluricilindrico della Montreal. L'anno seguente (1976) passa alla storia per il luttuoso evento di Angelo Garzoglio deceduto per le ustioni riportate nell'incidente patito con Mauro Pregliasco, che era alla guida di una Lancia Stratos. La Scuderia Piacenza Corse tiene alto l'onore con ottimi piazzamenti di ben dieci dei propri affiliati, mentre un'altra decina si ritirano per svariate ragioni. Nel 1977 Pregliasco, reduce dal funesto incidente dell'anno prima e ancora al volante di una Lancia Stratos, si aggiudica l'assoluto e dedica la vittoria all'amico scomparso. La Scuderia Piacenza Corse è rappresentata da una quarantina di soci propri, numerosi nel Trofeo Autobianchi A 112, e fa man bassa di trofei nelle varie classi. Mi sia consentita la menzione di un fatto che indirettamente mi coinvolge di persona: fra i piloti principianti al settimo Rally delle Valli Piacentine vi era un giovane del luogo, Corrado Orsi, sconosciuto. Bussò dapprima alla porta della Scuderia Piacenza Corse e da questa fu dirottato verso una prestigiosa scuderia milanese, dove fu ben accolto partecipando in extremis al rally di casa propria. Corrado Orsi non è fra noi dal lontano 1985. Da qualche anno sono il custode della Sua auto e soprattutto della Sua memoria.

Ottavo rally delle valli piacentine, 22-23 luglio 1978. Anno record per la Scuderia e per il rally: 314 iscritti, 253 equipaggi al via, 32 della Piacenza Corse, fatti mai verificati prima! La Lancia Stratos, la "ammazza rally", vinse ancora, condotta da Vudafieri – Mannini, ma quell'anno fu positivo anche per parecchi piloti della Scuderia, a bordo di A 112 Abarth. Un po' travagliata l'edizione del 1979, esultanza in casa Alfa Romeo per il debutto della "75" e dell'Alfetta GVT Turbo, ma la gara fu perturbata da cause esterne che indussero la Direzione di gara ad annullare svariate prove speciali, con seguito di polemiche e battibecchi tra i migliori partecipanti; ancora una volta la Lancia Stratos fu prima, con Toni e Mannini.

1980, l'anno che dovrebbe segnare l'inizio del nuovo decennio dopo la cupezza degli anni Settanta, paradossalmente sembra essere il raggiungimento del punto superiore per

la veloce distesa al punto morto inferiore seguito dallo spegnimento del motore. La similitudine calza perfettamente alle “Valli Piacentine”. È dell’anno 1981 la fine ufficiale della competizione.

Questa gara segue le sorti di altre manifestazioni in territorio piacentino, cioè il Circuito di Piacenza, la Bobbio-Penice e la Castell’Arquato-Vernasca, che sopravvivono in rievocazioni spesso trasformate in gare di regolarità, grazie al fervore organizzativo del locale Club Piacentino Automotoveicoli d’Epoca (CPAE). Le “Valli piacentine” sussistono anch’esse in questa forma e per accordo tra la Scuderia Piacenza Corse Autostoriche, che legittimamente ne rivendica la paternità, e il CPAE, quest’ultimo ne gestisce la realizzazione.

Proprio per la fine del Rally delle Valli Piacentine la Scuderia Piacenza Corse ridimensiona drasticamente l’attività nel settore rally. Nel 1983 la Scuderia forma una squadra che compete nella Formula 3, affiancando nella conduzione il Biel Pe Team di Milano, e riporta i seguenti risultati :

1983 Cesare Passoli – Vincitore del Trofeo Formula 2000

Stefano Livio – secondo nel Campionato Italiano Formula 3

1984 Ivan Capelli – Campione Italiano Formula 3

1985 Ivan Capelli – Campione Italiano Formula 3

Anno 1986- 2000 la Scuderia “entra in letargo”: le attività vengono sospese, ufficialmente a causa degli impegni professionali dei componenti del Consiglio Direttivo.

Il risveglio dal lungo sonno avviene nel 2001. Come già ricordato la Scuderia si dà un nuovo assetto, si verificano avvicendamenti nella dirigenza e cambia la sede sociale, fino alla solida stabilità odierna.

Mi preme puntualizzare che la Piacenza – Corse Autostoriche seppur sorta in ritardo rispetto ad altre realtà simili, si riconferma vitale ed in buona salute. Altre scuderie purtroppo sono da tempo inattive ed in attesa di una resurrezione difficoltosa.

Tullio Pilotta