

## LA VARESE-CAMPO DEI FIORI DEL MARCHESE CORNAGGIA MEDICI

Nel 1935 la corsa automobilistica in salita *Varese-Campo dei Fiori* si era ormai guadagnata la fama di 'classica'. C'era molta attesa per la quinta edizione, che si sarebbe disputata il 14 luglio sul consueto tracciato di dieci chilometri compresi tra la stazione di Bettole e il Grand Hotel. Era suddivisa in tre classi differenziate per cilindrata: fino a 1100cc, fino a 2000cc, oltre 2000cc e annoverava un discreto numero di concorrenti.

Il venerdì che precedeva la gara si era tenuta la prima sessione di prove ufficiali e la città aveva dimostrato grande interesse ed altrettanto affetto per la sua cronoscalata, partecipando alle salite di allenamento con un buon numero di spettatori.

Gli appassionati avevano inoltre trovato un particolare motivo di coinvolgimento nel duello tra due piloti, conosciuti ed osannati: Gianni Battaglia, il "Diavolo Nero" di Luino, vincitore con l'Alfa Romeo nel 1932, e l'avvocato Giovanni Maria Cornaggia Medici, ultimo rampollo di una nobile famiglia milanese, che aveva partecipato a tutte le precedenti edizioni della corsa ottenendo sempre lusinghieri piazzamenti, ma ancora alla ricerca della vittoria.

Si sperava che la rivalità tra i due facesse crollare il record di velocità, stabilito l'anno precedente dalla velocissima BMP del Conte Premoli, anche se il tempo di 8'20"2, corrispondente ad una media di quasi 72 Km/h, sembrava difficilmente migliorabile.

Lungo la salita erano state piazzate le potenti sirene prodotte dalla Marelli-Bosch, che annunciavano il sopraggiungere dei bolidi, mentre il moderno impianto di altoparlanti, installato per diffondere le notizie della gara, copriva tre punti nevralgici: la partenza, la Prima Cappella e all'arrivo, posto proprio davanti ai garage del Grand Hotel. L'asfalto era stato sistemato curva per curva, così come le transenne di contenimento. Di fronte alla linea di partenza e a quella del traguardo erano state montate le tribune, per accogliere le Autorità e il pubblico più esigente. Tutto era pronto per uno degli eventi più importanti dell'anno.

Sabato i commissari di gara avevano iniziato il proprio lavoro in piazza Monte Grappa fin dal primo pomeriggio, davanti alle automobili da controllare con il riscontro dei documenti sportivi e delle caratteristiche tecniche di ciascuna. Il buon esito della verifica veniva certificato dal numero di gara dipinto sul cofano.

La domenica 14 luglio cominciò presto per organizzatori e volontari di tutti i settori. Era assolutamente necessario concludere puntualmente il lavoro di preparazione, perché la Prefettura aveva diffuso un comunicato secondo il quale sarebbe arrivato un gran numero di spettatori: prima che la folla iniziasse a salire il versante della montagna, segnato dal percorso di gara, tutti i problemi legati alla sicurezza dovevano essere risolti.

I piloti, intanto, cercavano di rilassarsi, godendosi quella calda mattinata estiva, mentre la frizzante vitalità della città prealpina cresceva di ora in ora.

Il Marchese Cornaggia Medici decise di ripassare il tracciato di gara, ripercorrendone a piedi alcuni tratti, soffermandosi ad osservare il manto stradale, le curve insidiose, i punti di riferimento, e tutti quegli aspetti che non gli era stato possibile analizzare dall'abitacolo della sua macchina. Lentamente aveva percorso qualche chilometro, distraendosi, di tanto in tanto, con la splendida veduta che le pendici del Campo dei

Fiori gli stavano offrendo. Era tutto molto bello e lo sarebbe stato ancora di più se, a fine giornata, avesse colto quel sospirato successo che stava inseguendo da cinque anni.

Verso mezzogiorno tornò in albergo per un pranzo veloce, prima di raggiungere la stazioncina di Bettole, dove avrebbe trovato la sua Alfa Romeo già in assetto di gara. Si sentiva bene, era tranquillo, padrone del percorso che aveva voluto esaminare nei minimi dettagli e che ora non aveva più segreti. Questa certezza gli dava sicurezza, perché sapeva di dover competere contro un avversario che era nato su quelle strade e che poteva affrontarle d'istinto. L'errore è sempre in agguato, soprattutto quando si corre in salita, ma il pilota milanese era certo di aver fatto tutto il possibile per evitarlo.

L'afflusso di pubblico non tradì le attese, favorito anche dalla razionale organizzazione dei mezzi pubblici che consentiva a tutti di scendere dal treno, raggiungere la funicolare e salire comodamente al Campo dei Fiori senza dover scarpinare troppo. L'idea di godersi la frescura del bosco di faggi che copriva l'ultimo tratto del percorso, inoltre, costituiva un formidabile richiamo anche per i meno motivati.

Alle ore 14.00 ogni postazione buona per vedere la corsa era completamente affollata. Le Autorità avevano preso posto sulla tribunetta centrale, allestita di fronte al traguardo, quando il Direttore di gara ordinò la chiusura del percorso al traffico, rendendolo fruibile solo ai concorrenti.

La prima vettura a schierarsi sulla linea di partenza fu la Maserati 1100 di Moris Bergamini. Le dita della mano sinistra del dottor Villa, lo starter, si chiusero ritmicamente ad una ad una per scandire il conto alla rovescia degli ultimi 5 secondi. Via! Con un rombo la piccola Maserati scattò rabbiosa, acquistando velocità e scomparendo presto dietro la curva a sinistra che si affrontava in pieno anche con le macchine più potenti.

Appena ebbe tagliato il traguardo, gli altoparlanti comunicarono il tempo ufficiale di Bergamini: 8'54" netti, alla media di 67,42 km/h, che aveva immediatamente infranto il record di categoria stabilito l'anno precedente da Arialdo Ruggeri, su Fiat 508 Balilla in 9'41"2. Un abisso! La corsa era iniziata nel migliore dei modi.

In successione e con alterna fortuna, presero il via Vittorio Mazzonis, Edoardo Bulgheroni, Pino Baruffi, Carlo Colleoni, Giovanni Quintavalle, Tullio Avanzini, Emilio e Gigi Villaresi, Ignazio Radice Fossati, Alessandro Cappelli e Minio, che con la sua Fiat 508 chiuse il novero delle piccole cilindrate.

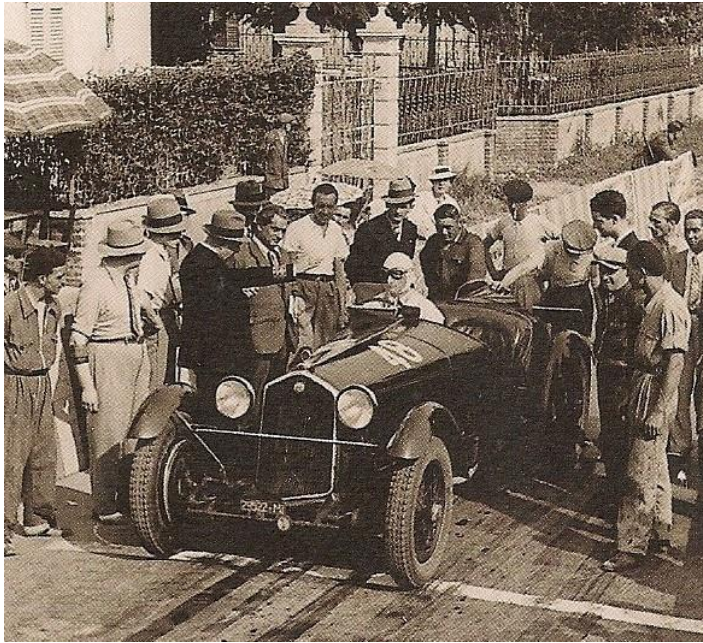
Toccò poi alle vetture della classe fino a 2000cc, con Guido Barbieri, Renzo Cantoni, Catullo Lami, Giovanni Arezzi, Gaetano Castellano e Franco Arosio.

Finalmente venne il turno delle vetture più potenti e veloci, tutte Alfa Romeo, che schierava due 8C 2300, guidate da Gian Maria Cornaggia Medici e Tito Mussi, e tre 8C 2600, condotte da Gianni Battaglia, Carlo De Pretz e Luigi Pages.

Il primo a partire fu Mussi. Guidò molto bene lungo tutto il percorso, portandosi in prima posizione assoluta con il tempo di 8'26" netti, alla media di 71,15 km/h.

Tre minuti dopo scattò De Pretz, che in 9'26"6 non riuscì a superare neppure i primi quattro concorrenti della categoria intermedia.

Luigi Pages fu molto più veloce e fermò il cronometro sul tempo di 8'35" netti, ponendosi al secondo posto provvisorio alle spalle di Mussi.



*Gian Maria Cornaggia Medici alla partenza*

Intanto l'attenzione si era trasferita sull'Alfa di Cornaggia Medici. Era partito per vincere e stava guidando con il massimo impegno possibile. Conoscendo bene il percorso cercò di sfruttare a fondo questo vantaggio, mettendo le ruote nei punti giusti per guadagnare quelle frazioni di secondo che potevano fare la differenza. Senza incertezze né sbavature, L'Alfa Romeo numero 48 tagliò il traguardo dopo 8'22"4, che corrispondeva alla media 71,66 km/h. Era, al momento, il miglior tempo assoluto.

Per conoscere le sorti della corsa mancava al traguardo soltanto il temerario "Diavolo Nero", partito esattamente tre minuti dopo il rivale di Milano.

L'Alfa 8C 2600 saliva velocissima, guidata dal campione di Luino. Nel tratto intermedio, proprio in corrispondenza del luogo in cui Battaglia uscì di strada l'anno precedente, qualche incertezza appannò il rendimento della potente vettura, anche se la velocità elevata non faceva trapelare ciò che il cronometro aveva rilevato. Piombò sul traguardo come un razzo, con un rombo possente, e concluse finalmente la prova.

L'Alfa arrivò sul piazzale del Grand Hotel mentre il pilota, ancor prima di fermarsi, puntò lo sguardo in direzione del tabellone che riportava i tempi impiegati dai vari concorrenti per compiere l'ascesa. Il suo era stato di 8'27"8. C'erano quasi cinque secondi di troppo. Era solo al terzo posto!



*Gianni Battaglia, il Diavolo Nero, al traguardo*

La quinta *Varese–Campo dei Fiori* fu quindi appannaggio di Gian Maria Cornaggia Medici, che nelle edizioni precedenti si era già aggiudicato due secondi posti, oltre ad una terza ed una quinta posizione.

Fu un trionfo, fortemente voluto da anni e tenacemente perseguito, anche se poco più di due secondi gli impedirono di migliorare il record assoluto stabilito l'anno prima da Luigi Premoli.

Attorniato dagli amici che lo acclamavano, dai cronisti a caccia di un'intervista, dai fotografi che cercavano l'istantanea giusta da passare ai giornali, e da volti noti ed anonimi che gli stringevano la mano, il nobiluomo milanese era piuttosto smarrito. Per quanto abituato ai rapporti umani ed al cameratismo che nasce sui campi di gara, la vittoria l'aveva consegnato alla folla, e questa esperienza inconsueta lo stordiva ed inebriava al contempo.

Nessuno, in quel momento, avrebbe sospettato che prima di rivedere le macchine da corsa disputarsi la salita di Varese sarebbero trascorsi quindici anni molto difficili, segnati dal più terribile conflitto mai combattuto dall'umanità.