



Moleskine

ANNO 4 - NUMERO 5 MAGGIO 2011 - EURO 1,00

Camera di Commercio di Messina
IX GIORNATA DELL'ECONOMIA

Rivincita dei Florio sul Giornale di Sicilia per un mancato appuntamento

I RETROSCENA DELLA NASCITA DEL GIORNALE "L'ORA"

Domenico Maria Arduzzone

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

Stylized masthead for 'L'ORA' newspaper with subscription information and date: Anno I Domenica 22 Aprile 1900

AI LETTORI - LE FESTE PER IL NATALE DI ROMA

"L'ORA", CORRIERE POLITICO DELLA SICILIA

ABBONAMENTI ORDINARIO ANNO... TRIMESTRE...

ABBONAMENTO SPECIALE ANNO... TRIMESTRE...

L'ORA pubblica un supplemento settimanale intitolato giornale del Mezzogiorno e della Sicilia in ogni numero.

Gli abbonati di Palermo, riceveranno il giornale, la sera stessa.

AI LETTORI, SALUTE!

Al lettore, salute! Questo giornale porta, come l'epigrafe nel quale nasce, tutta una primavera di grandi promesse e di buoni propositi.

che ripubblicano lungo tempo senza avvertirlo, e cristallizzano l'opinione, appena si vede scendere il lavoro in un corpo solido e nella destra. Allora avvengono le sommosse...

La salata della truppa. Londra, 21 ore 13.30. (Pavia). Il segretario generale dei generali, Alfredo, aveva già mandato sollecitamente alle condottizie austriache delle truppe.

La salata della truppa. Londra, 21 ore 13.30. (Pavia). Il segretario generale dei generali, Alfredo, aveva già mandato sollecitamente alle condottizie austriache delle truppe.

Gli uragani della scorsa settimana

Londra, 21 ore 13.30. (Pavia). Il segretario generale dei generali, Alfredo, aveva già mandato sollecitamente alle condottizie austriache delle truppe.

La salata della truppa

Londra, 21 ore 13.30. (Pavia). Il segretario generale dei generali, Alfredo, aveva già mandato sollecitamente alle condottizie austriache delle truppe.

La scalarsella di Filadelfia al presidente Kruger

Parigi, 21 ore 13.30. (Pavia). In un articolo di cronaca di New York il giorno Smith, dopo aver parlato di una tempesta di venti, si riferisce al fatto che il presidente del Transvaal, Kruger, è stato in visita al presidente del Belgio, il re Leopoldo II, a Ginevra.

Da Parigi

L'Esposizione. L'inaugurazione dei paladini al 1° Maggio. Viaggio in auto-couché. La morte del primo ministro irlandese.

Pranzo all'Hotel de Ville

Parigi, 21 ore 13.30. (Pavia). Stasera all'Hotel de Ville avrà luogo un grande pranzo, nel quale sarà dato un cenno commemorativo delle istituzioni repubblicane.

LE FESTE DI ROMA

La cerimonia al Foro Romano

L'intervento dei Sovrani

Parigi, 21 ore 13.30. (Pavia). Stasera al Teatro di Roma, nella sala del teatro, avrà luogo una grande cerimonia commemorativa delle istituzioni repubblicane.

L'arrivo dei sovrani

Roma, 21 ore 13.30. (Pavia). Arrivano in città i sovrani, il re e la regina, con tutta la famiglia reale.

La morte del Foro Romano

Il concorso dei forestieri

Roma, 21 ore 13.30. (Pavia). Il più bel spettacolo di questa settimana è il concorso dei forestieri che avrà luogo al Foro Romano.

La telegrafica della Regina

La visita del governatore antichità. Una festa della Regina.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

La Targa Florio

La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.

Primo numero L'Or

La dinastia dei Florio che ha dominato per 150 anni la scena economica, culturale e mondana di Palermo tra Ottocento e Novecento sono stati versati fiumi di inchiostro. Poco, invece, si sa sui retroscena che determinarono la nascita del giornale L'Or e la creazione della Targa Florio.

no il crinale tra il massimo splendore della dinastia e l'inizio del suo progressivo tramonto. Agli albori del Secolo XX è in campo la terza generazione della famiglia. Sono i tre figli del defunto Ignazio Florio senior. Loro guida è Ignazio junior, 31 anni, che ha una bellissima moglie, Franca, celebrata da poeti e artisti; una sorella, Giulia 30 anni, sposata al principe Pietro Lanza, e un fratello, Vincenzo, 17 anni, con una sferzata passione per



La Targa Florio, sfida tra motori a beneficio del turismo siciliano - La corsa automobilistica, prima al mondo, riuscì ad associare al brivido della velocità su strada la suggestione della bellezza paesaggistica del Circuito madonita.



La Targa in un dipinto di Gordon Crosby

l'automobilismo. Sul fulgore del casato incombono i primi rischi economici. C'è una legge dei Savoia che vieta ai Florio di entrare nell'attività bancaria. Tanto che la famiglia è obbligata a servirsi sempre di banche e banchieri del Nord e a pagare somme elevatissime per ogni servizio ricevendo peraltro un trattamento non sempre meritorio sul piano etico. Ignazio Florio si rende conto che l'attività imprenditoriale ha bisogno di un forte sostegno politico-mediatico specialmente nell'imminenza della nascita del Consorzio Agrario Siciliano, che lui propugna per varare l'ambizioso progetto di rinnovamento dell'agricoltura e far valere gli interessi del Sud nello scontro inevitabile con gli interessi del Nord. E c'è anche da sviluppare la brillante idea

del fratello Vincenzo, quella della prima corsa automobilistica al mondo, da realizzare in Sicilia per richiamare piloti di tutte le case motoristiche e valorizzare anche turisticamente le bellezze dell'isola. Ignazio Florio scrive una lettera a Giuseppe Ardizzone, direttore del Giornale di Sicilia, esponendo le finalità del Consorzio e qualche giorno dopo lo va a trovare, ma la segretaria gli dice che il direttore non può riceverlo subito. Viene quindi fissato un incontro per l'indomani a mezzogiorno. Quell'appuntamento è molto importante per Florio che "non vede l'ora" di trovarsi faccia a faccia con Giuseppe Ardizzone. Tanto che, nel giorno stabilito, si presenta al Giornale di Sicilia con un anticipo di venti minuti e chiede d'essere annunciato. La



segretaria va da Ardizzone e ritorna con una secca risposta: “Il direttore dice che ancora non è l’ora”. Ignazio Florio volta le spalle e se ne va deciso a preparare la sua eclatante rivincita. Otto mesi dopo, il 22 aprile 1900 - era il mattino di una domenica - fa nascere a Palermo il suo quotidiano: L’Ora dandogli un nome che, senza equivoci, vuole essere una risposta a quell’appuntamento mancato. La prima copia, ancora spruzzata di spumante, la fa recapitare da un fattorino al Giornale di Sicilia. È destinata a Giuseppe Ardizzone, accompagnata da un biglietto con un tagliente annuncio “L’Ora è arrivata”. *(L’aneddoto è inedito. Io ne venni a conoscenza da mio padre che, da collaboratore, frequentava gli ambienti del Giornale di Sicilia dove, di solito,*

incontrava l’omonimo suo prozio).

Con la nascita de L’Ora la borghesia imprenditoriale dell’isola poteva finalmente disporre di un organo d’informazione con il quale esprimere le proprie istanze verso il governo di Roma - accusato di trascurare il meridione - e contrapporsi al Giornale di Sicilia e ad altre testate di tendenza filogovernativa e più vicine all’aristocrazia terriera e conservatrice. Da ricordare che già negli anni della ricostruzione post-risorgimentale, i Florio avevano dato lavoro a migliaia di persone anticipando per la Sicilia e il meridione, il ruolo che qualche decennio dopo la Fiat avrebbe avuto per il Nord. Primo direttore de L’Ora fu Vincenzo Morello, autorevole giornalista politico che aprì le colonne del giornale alla collaborazione di Napoleone Colajanni, Francesco Saverio Nitti, Luigi Capuana, Giuseppe Antonio Borgese e Rosso di San Secondo.

Tra i primi eventi di rilievo trattati da L’Ora, la manifestazione degli operai dei cantieri navali di Palermo e della Fonderia Orotea che il 1° marzo del 1901 scioperarono contro la ventilata abolizione di una legge del 1896 che disponeva agevolazioni per le imprese impegnate nella costruzione di navi militari. La dimostrazione venne repressa nel sangue dall’esercito, su ordine di Giolitti che accusò i Florio di aver sobillato la piazza, accuse che vennero prontamente respinte al mittente da Morello, con argomentazioni documentate. Altro avvenimento clamoroso (maggio 1901) il maxi processo celebrato a Palermo a carico di presunti mafiosi, ritratti in un disegno dietro le sbarre.

Dal 1904 al 1907, sotto la direzione di Edoardo Scarfoglio, L’Ora diviene un giornale di respiro europeo per lo scambio di informazioni con grandi quotidiani stranieri tra cui Le Matin di Parigi, il Times di Londra e lo statunitense New York Sun. Vengono aperti uffici di corrispondenza a Vienna, Berlino e Tokio, mentre sulle pagine culturali si aggiungono le firme prestigiose di Luigi Pirandello, Salvatore Di Giacomo, Matilde Serao e Giovanni Verga.

Superfluo sottolineare il sostegno dato da L’Ora alla Targa Florio, nata il 6 maggio 1906 da una felice intuizione di Vincenzo Florio, allora 23enne, che lanciò la sua sfida alla nascente industria automobilistica, nella convinzione che la competizione avrebbe attratto in Sicilia un turismo d’élite. La corsa automobilistica riuscì ad associare al brivido della



Ignazio e Franca Florio

velocità la suggestione della bellezza paesaggistica. Su un circuito di 150 km. nel contesto territoriale delle Madonie che Giuseppe Antonio Borgese definì “*di grande richiamo non solo ambientale, ma anche storico, archeologico, artistico, letterario, in cui, ancora, ieri come oggi, la natura e la cultura talvolta si alternano, più spesso si intrecciano, offrendo sempre un susseguirsi di emozioni uniche e irripetibili*”.

Raccontano le cronache che “la prima Targa Florio è scattata alle sei del mattino con dieci automobili ai nastri di partenza che dovevano ripetere per tre volte il circuito. La sfida era tra italiani e francesi, con al via cinque Itala, una Fiat, una Berlier, due Clement Bauard e una Hotchkiss. Vinse l'unica Fiat in gara pilotata da Vincenzo Lancia che colse un trionfo insperato quando, al rifornimento, le auto dei due francesi Bablot e Rigal vennero erroneamente caricate d'acqua anziché di benzina”. In pochi anni la corsa portò all'isola vasta notorietà e cospicue risorse economiche per il settore turistico.

Ma proprio quando la Targa entra nel mito, l'impero dei Florio si avvia verso un'inesorabile decadenza: La crisi dell'industria navale e la concorrenza con prodotti di bassa qualità e basso costo nel campo vinicolo, la mancanza di nuovi investimenti e di aiuti dal governo centrale, causano forti indebitamenti e la conseguente vendita di tutte le società. Secondo alcuni analisti, la vicinanza fra certe banche e la cerchia politica dei Savoia fu alla base di quella che gli storici chiamano “operazione strangolamento” a danno dei Florio. La stessa po-

litica interna del nuovo Stato unitario si fondava da un lato sulla promozione del decollo industriale del Nord del paese e dall'altro sull'utilizzo del meridione come serbatoio da cui trarre proventi fiscali e prodotti agro-alimentari a bassi costi. Sembra lo stesso copione di sempre.

Di quel miracolo industriale del Sud, di quelle generazioni di uomini intraprendenti, oggi rimane il ricordo di un mondo tramontato. Il museo di Cerda, intitolato al nome di Vincenzo Florio, in occasione del 150esimo anniversario dell'Unità d'Italia ha aperto le sue sale per esporre documenti e cimeli inediti della dinastia del periodo 1860-1930. C'erano le immagini dei vascelli “Lombardo” e “Piemonte” della Flotta Florio-Rubattino, usati da Garibaldi per arrivare a Marsala e anche la bandiera tricolore con lo stemma sabauda che si issava alle tribune di Floriopoli, la vasta area che ha ospitato fino al 1977 la Targa Florio di velocità. Testimonianze del sincero anelito della Sicilia di ieri nell'Italia unita. ■



Vincenzo florio con Tazio Nuvolari