

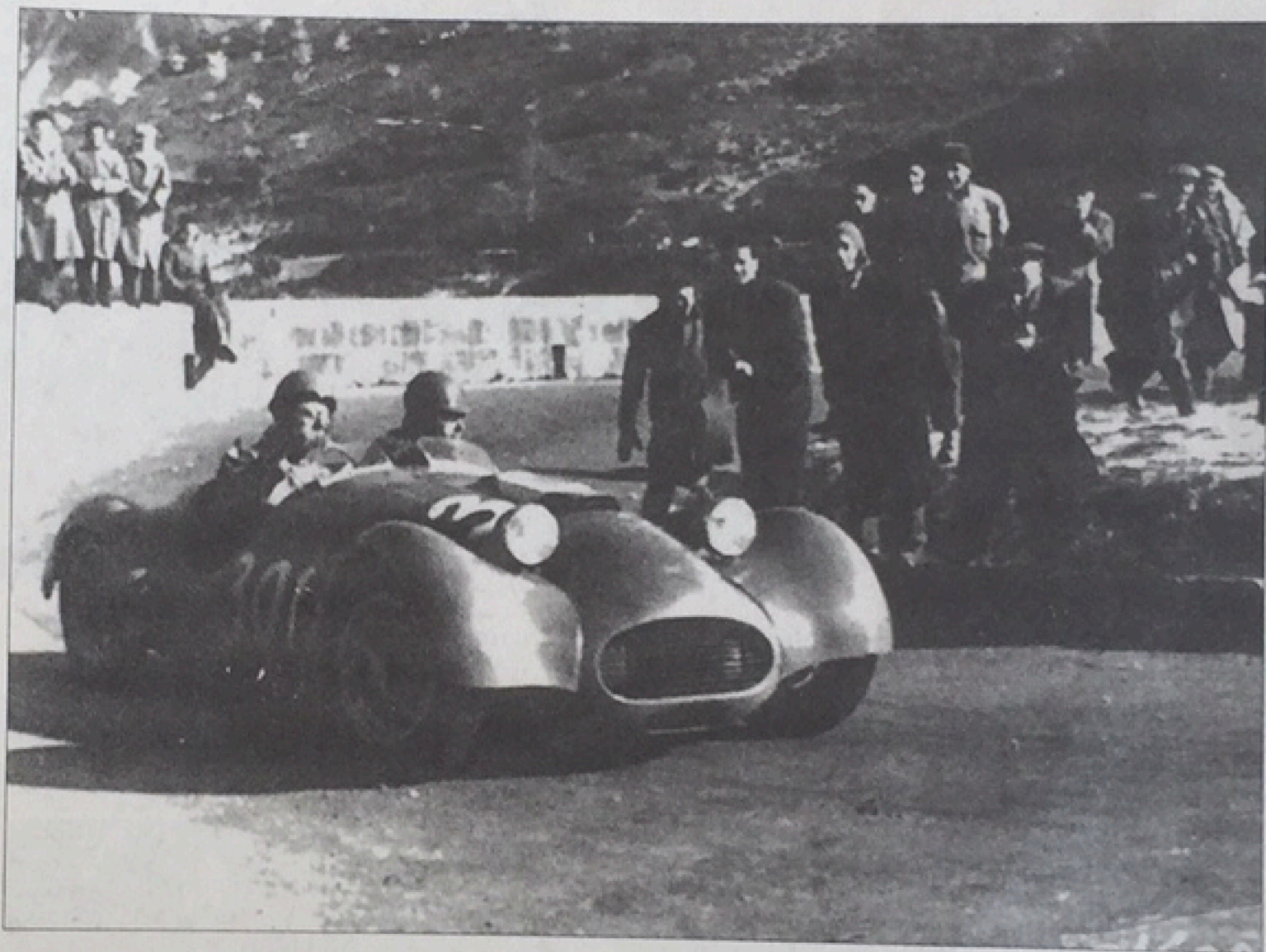
Il Primo Piano

Angelo Lo Monaco, "nipotino" di Enzo Ferrari

Dal dolore per la morte dell'amico Ferrara, all'incontro con l'ingegnere di Maranello, fino al terribile incidente alla Palermo-Monte Pellegrino, una storia che a raccontarla è quasi leggenda

La storiografia ufficiale ha descritto il periodo del littorio ponendo l'accento sugli errori e gli orrori di una seconda guerra mondiale subita dal popolo italiano. È come se il ventennio sia stato, nella coscienza collettiva, rimosso, saltando quasi a piè pari lo scorrere di una generazione di giovani (come venivano allora definiti) arditi e ardimentosi, nell'esuberanza della loro gioventù, che crearono gesta e imprese che oggi è difficile non ricordare e non tramandare. Uno di quei giovani arditi, ancora coraggioso e intrepido, lo abbiamo incontrato sotto le naturali vesti di un ottuagenario nel suo tranquillo salotto di casa color crema, nel primo pomeriggio di un tiepido aprile, gustando un ottimo caffè siciliano offerto dalla sua signora.

Angelo Lo Monaco, classe 1914, ardito dei motori "di terra, di mare, di aria" (l'espressione, per quanto diremo più avanti, non è soltanto un retaggio retorico). A sette anni inizia ad apprendere il mestiere di meccanico presso una delle maggiori officine nissene sorte nel primo dopoguerra. La sede di tale fucina era in via Vespri Siciliani, rione Xiboli, dove esercitava la premiata ditta Guarino e Fiorino, i cui locali erano di proprietà del Cavaliere Melfa, suocero di un altro grande dell'automobilismo nisseno, Michele Tornatore. Da quell'officina usciranno molti dei maghi del motore che cureranno sino ai giorni nostri automobili e veicoli di intere generazioni nissene. Angelino, così è chiamato, si appassiona presto a bielle e pistoni: li pulisce, li ripara, li studia, fino a diventarne un piccolo mago. Non conosce orari, instancabile, animato da un gran desiderio di apprendere e - con l'età - dalla smania di



Qui sopra: Angelo e Ignazio Lo Monaco al Giro di Sicilia.

misurarsi su quei mezzi che, per conto terzi, al momento governa.

È un altro celebre dell'automobilismo nisseno che lo spinge al cimento. "Ero con Albino Ferrara, assistevo il suo mezzo già da qualche tempo. Mi decisi, e con una motocicletta classe 125 cc, arrivata da Torino credo nel '21, mi presentai a Palermo per il Circuito della Favorita". L'ambiente è quello della belle époque palermitana, animata dai Florio, da merletti, ricami e ombrellini delle dame siciliane che facevano da mondana cornice alle imprese di quei coraggiosi centauri. "Credo che mi classificai abbastanza bene. Ricordo che ricevetti un ottimo premio di arrivo."

Il dado è tratto, l'ardito giovine sente il sangue ribollire per la passione della rapiditas e non vede l'ora di continuare a godere di quel demone che è la velocità, nuova dimensione di quei tempi moderni.

"Gareggiai poi a Forlì, con altri amici. Con me c'erano Angelo Bonasera, Fortunato Domanti, Matteo di Giovanni. Corremmo la Coppa Terra del Duce, una corsa di motociclette in linea e a staffetta. Si partiva da Forlì e si passava per Faenza, San Marino, Predappio. Ci portarono pure a vedere la casa natale del duce Benito Mussolini". Leggiamo negli occhi di questo giovane ottantenne non un'accondiscendenza per il regime e il suo capo, ma un

sincero entusiasmo per l'ardore che allora quell'impresa suscitava. "Le spese erano tante, partivamo in treno, pieni solo del nostro entusiasmo, conoscendo luoghi dell'Italia che non avevamo mai visto prima." A Caltanissetta in quegli anni - fine anni Venti, inizi anni Trenta - miniere e agricoltura consentono ai figli di una piccola fetta di quella borghesia nissena che si andava affermando, di poter esercitare lo sport dei motori, e con il progresso e qualche risorsa finanziaria ecco che molti passano dalle gare in motocicletta a quelle in auto. Albino Ferrara decide il grande passo e acquista una Fiat 508 Balilla Coppa d'Oro: auto che rimarrà per sempre impressa nella mente del giovane Lo Monaco, tanto che qualche anno