



Quando le auto correverano a Roma

SI RIPARLA DI FORMULA 1 NELLA CAPITALE E IL RICORDO TORNA A QUANDO I BOLIDI SFRECCIARONO IN CITTÀ

Il via lo diede una principessa (Mafalda di Savoia), la gara la vinse un conte (Carlo Masetti su Bugatti): non poteva che essere «Reale Premio di Roma» il nome di quella gara automobilistica che per la prima volta il 22 febbraio 1935 vide sfrecciare i «bolidi» dell'epoca sul rettilineo di **viale Angelico**, prima

di artigliare la **salita di Monte Mario**. Sono ricordi che riaffiorano ogni volta che si riparla di Formula 1 a Roma. Per osservare prima di tutto che quello «sfrecciare» significa una media di 97 km orari e quei «bolidi» subivano distacchi di mezz'ora.

Un'esperienza e un insegnamento

Certo, quella prima gara, organizzata dall'Automobile Club d'Italia (anch'esso «Reale»), fu l'inizio di un'epoca e un'esperienza che servì da insegnamento per tutte le gare automobilistiche successive, fino ai Gran Premi di Formula 1. Il circuito di 10,625 km da percorrere 40 volte contava 360 curve: troppe, soprattutto dopo una giornata di pioggia. Poi, lungo la pista c'erano in pratica soltanto i militari posti a presidio del circuito, in una città praticamente chiusa. Inoltre, il secondo arrivato, Materassi su Italia, nell'entusiasmo per il vincitore

LA CITAZIONE

Dalla disputa di questa prima gara automobilistica italiana, che sul circuito di Monte Mario ha opposto in aspra contesa di vertiginosi congegni e di disperate audacie le ardite macchine e i provati uomini espressi dal travaglio della lotta e dalla implacabile volontà di conquista, dobbiamo trarne lieto auspicio per le future competizioni. (L'Auto Italiana, 1925)

L'Eur come pista

Il tracciato proposto dai promotori del Gran Premio di Formula 1 a Roma è ricavato dalle strade dell'Eur (via delle Tre Fontane, passando sotto il viale Cristoforo Colombo, l'E42, viale di Val Fiorita), per una lunghezza di circa 4 km, con 3 o 4 punti dove sarà possibile il sorpasso e un rettilineo, dove si potranno raggiungere anche i 270 km orari.



Dove gli occhi vanno volentieri, anche il cuore va, né il piede tarda a seguirli.

(Carlo Dossi)



Qui sopra e a destra Alcune immagini delle edizioni storiche del «Gran Premio Roma»

A destra Una fase della sfilata rievocativa del 2005

Nell'altra pagina La cartolina celebrativa del «Gran Premio Roma»



Un nuovo progetto dopo 25 anni

Non è la prima volta che Maurizio Flammini, ex pilota e imprenditore, tenta di portare la Formula 1 all'ombra del «Cupolone». Ci provò già nel 1985, ma Bernie Ecclestone, il patron del Grande circo, lo bocciò e Jean-Mari Balestre, presidente della Fédération Internationale de l'Automobile (Fia) non lo prese neppure in considerazione. È passato un quarto di secolo, Flammini è «cresciuto» (oggi è organizzatore del campionato Superbike e neopresidente degli industriali del Lazio), Balestre non c'è più, ma è rimasto Ecclestone che sulla nuova proposta ha un atteggiamento più possibilista.

Certamente non si correrebbe in centro, ma all'Eur, su un tracciato cittadino visionato anche dall'architetto Hermann Tilke, il progettista dei circuiti di Formula 1, che prevede box e partenza al centro di via delle Tre Fontane. Il problema è come conciliare i lavori di preparazione (montaggio di box, barriere di protezione, tribune, oltre alla riasfaltatura della strada da trasformare in pista) che richiedono una quarantina di giorni, con le esigenze della circolazione. Per questo il periodo previsto per la gara è il mese di agosto, benché sia a ridosso dell'«altro» Gran Premio Nazionale, quello di Monza.

Quanto ai costi, secondo le previsioni di Flammini, che ha messo in campo la sua «Fusion International Development», dovrebbero ammontare a 160-180 milioni di euro, che dovrebbero essere coperti al 60% da investitori stranieri, ma il ritorno economico per la Capitale, soprattutto grazie al turismo, potrebbe essere il triplo: 4-500 milioni di euro.

E i tempi? Flammini è ottimista: vorrebbe dare il primo via nel 2011, per i 150 anni dell'Unità d'Italia, ma anche lui ritiene più probabile il 2012. Comunque prima che Milano faccia il suo Expo, nel 2015.

(eppure erano passati appunto 27 minuti) non fu avvertito che aveva completato i 40 giri e continuò a correre. Infine, dopo l'inevitabile «Inno Reale», la banda attaccò la «Marsigliese», in onore della francese Bugatti, ma fu subito zittita.

Il Reale Automobile Club d'Italia non si perse d'animo, anzi, fece tesoro dell'esperienza e l'anno dopo ridusse la gara a 320 km, divise le vetture per categorie di cilindrata, scelse un percorso più decentrato (da **Valle Giulia**, verso i **Parioli** e l'**Acqua Acetosa** e ritorno), impose la presenza di un meccanico per vettura e alzò i premi. Fu un successo, anche per un finale al cardiopalma tra **Brilli Peri** su una rossa Alfa Romeo e **Aymo Maggi** su un'azzurra Bugatti, che la spuntò a due km dal traguardo, dopo un inseguimento durato in pratica per tutta la gara.

E fino al 1932 continuò di successo in successo con nomi altisonanti a salire sul gradino più alto del podio: **Tazio Nuvolari** nel 1927, **Achille Varzi** nel 1929, **Ernesto Maserati** nel 1931, **Luigi Fagioli**

nel 1932. Ma già nelle ultime due edizioni, al circuito cittadino fu sostituito l'«Autodromo del Littorio». Poi lo stop per la guerra.

Il dopoguerra a Vallelunga

Il ritorno del «Gran Premio Roma» (non più «Reale») è degli anni Sessanta: tra il 1963 e il 1991 la gara fu disputata sul circuito di Vallelunga e continuò a raccogliere grandi firme: **Jacky Ickx** che vinse in Formula 2 nel 1967, **Ronnie Peterson** nella stessa categoria nel 1971, davanti a **Ronnie Peterson** (terzo), **John Watson** (sesto) e un giovanissimo **Niki Lauda** (settimo). Quello stesso anno nella finale F850 vinse **Lella Lombardi**, una delle pochissime donne che abbiano corso in Formula 1. L'ultimo «Gran Premio Roma» a Vallelunga si svolse il 14 aprile 1991: successo di **Alessandro Zanardi**, davanti a una serie di cognomi di tutto rispetto: **Fittipaldi** (Christian), **Hill** (Damon), **Brahmham** (David). Una nuova generazione di piloti. ●

RIEVOCAZIONI

Ritornano ogni anno



I romani non hanno dimenticato il «Gran Premio Roma». Anzi: lo celebrano ogni anno, facendo sfilare le vetture d'epoca e mettendole in gara con una serie di prove di regolarità.

Organizzata dal **Circolo Romano La Manovella**, con la collaborazione dell'**Automobile Club Roma**, la manifestazione si è svolta due anni fa proprio all'Eur, sulle strade che il comitato promotore della Formula 1 a Roma vorrebbe utilizzare per il Gran Premio.

Quest'anno, invece, la manifestazione, giunta alla sua 34ª edizione, si è spostata verso il mare, tra Ostia Lido e la pineta di Castel Fusano, dove si svolgeva negli anni Cinquanta il «Criterium», altra famosa prova automobilistica romana, coinvolgendo 80 vetture, 25 delle quali fabbricate prima della seconda Guerra mondiale.

Ma la rievocazione più fastosa è stata quella del 2005, in occasione degli 80 anni del Gran Premio Roma, quando 60 «nonne» (tra le quali la Ferrari 1235S che aveva vinto il Gran Premio del 1947) hanno sfilato per tutto il centro storico, partendo da un albergo nei pressi di villa Borghese, per raggiungere prima piazza SS. Apostoli, dove era fissato il raduno espositivo, poi piazza Venezia, il Colosseo, le Terme di Caracalla, il Quirinale, passando cioè davanti ai monumenti storici più celebri della città.