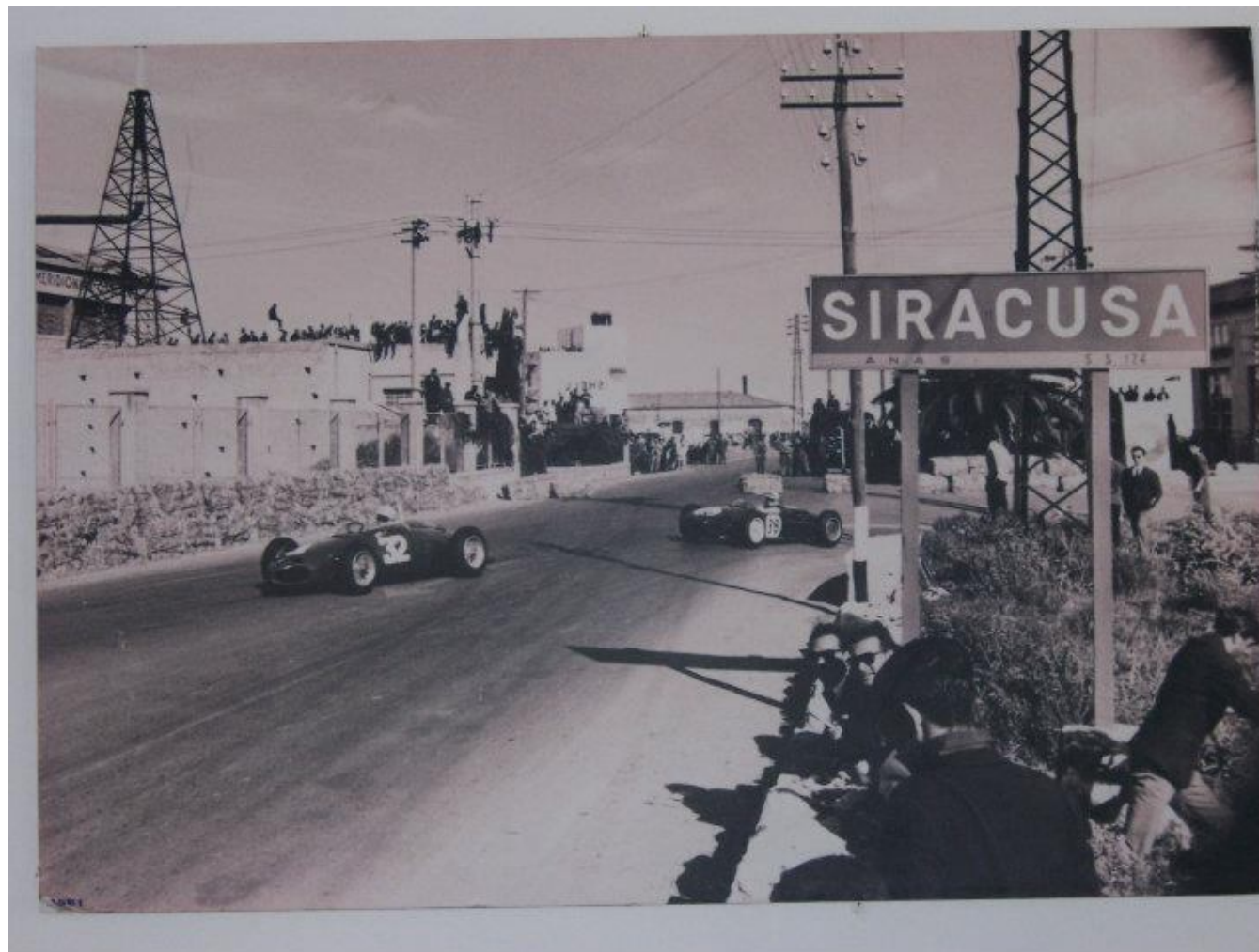


LA STORIA



A.C.I.

AUTOMOBILE CLUB SIRACUSA CONVEGNO

"L'Autodromo di Siracusa ieri, oggi e

Premessa ; Il circuito automobilistico di Siracusa venne ricavato dalle intersezioni della SS 124, della S.P.14 e della strada di collegamento Pontepietra-Dammusi chiuse al traffico nei giorni delle corse ed in quelli precedenti delle prove.

Lo sviluppo complessivo era di Km 5 + 300 e la larghezza delle tre diverse carreggiate di mt 8 - 12.

Le installazioni fisse, ubicate, in posizione arretrata, in prossimità della linea di traguardo, erano costituite dalla palazzina direzione corse, dai boxes di rifornimento e dai garages con le rispettive aree di servizio, nonché da una tribuna in cemento armato per il pubblico.

L'attività del Circuito ebbe inizio nel 1950 con la 1° edizione della "Coppa d'Oro" e successivamente nel 1951 iniziò la serie del Gran Premio di Siracusa che ben presto assicurò un esaltante successo competitivo e spettacolare, "aprendo tradizionalmente, ogni anno, la stagione delle corse europee".

Infatti le peculiari caratteristiche stradali della pista che evidenziavano le qualità professionali dei conduttori ed i problemi tecnici delle vetture (aerodinamica, sospensioni, gomme etc.) determinarono la partecipazione dei più prestigiosi assi del volante (Villoresi, Ascari, Farina, Fangio, Moss e tanti altri) con il conseguente concorso di un pubblico entusiasta che, di anno, in anno, diventava sempre più numeroso ed incontenibile. Epperò successivamente, nonostante i continui ed impegnativi interventi, ordinari e straordinari dell'Amministrazione Provinciale, proprietaria dell'impianto, il vincolo del tracciato alla viabilità di

interesse statale e provinciale, la insufficienza assoluta delle vie di accesso e, soprattutto, la incontenibile partecipazione del pubblico, che dilagando fino ai margini della pista, da ogni direzione vanificava le già precarie protezioni esistenti, determinarono, nel 1967, dopo il XVII Gran Premio, la definitiva inagibilità del Circuito dopo oltre 5 lustri di esaltante attività.

Progettazione variante e sistemazione Generale: Tempestivamente allora, su sollecitazione dell'Automobile Club, l'Amministrazione Provinciale approntò, a mezzo del proprio Ufficio Tecnico, uno studio di massima per la sistemazione definitiva del Circuito in sede propria, al fine di assicurarne l'agibilità nell'intero arco dell'anno, per tutte le competizioni automobilistiche e motociclistiche, nazionali ed internazionali, comprese quelle di Fi e titolate; inoltre la pista sarebbe stata disponibile per sperimentazioni e collaudi da parte delle grandi case automobilistiche e di quelle che lavorano in parallelo alla stessa industria automobilistica.

Il progetto di massima, redatto dall'U.T.P. in data 31/08/1968, sottoposto al preventivo visto dalla C.S.A.I. venne approvato dalla Regione Siciliana che ne finanziò un primo lotto di £ 100.000.000 per la costruzione del tratto innesto "Tremilia" curva "SOTIS".

I relativi lavori per la costruzione del relativo Corpo stradale regolarmente appaltati dall'Impresa Agosta Salvatore vennero eseguiti, ultimati e collaudati nei termini prescritti. Successivamente a seguito delle "Nuove Norme di protezione e sicurezza" emanate dalla F.I.A. per i percorsi automobilistici, il progetto di variante e sistemazione generale dell'Autodromo di Siracusa, rielaborato ed aggiornato in data 30/3/1974 in conformità alle direttive ed ai suggerimenti della C.S.A.I., che rilasciò conseguentemente il prescritto Nulla-Osta, venne approvato dalla Cassa per il Mezzogiorno, nel Maggio 1975, previa acquisizione del parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Tracciato permanente Il nuovo tracciato, dello sviluppo complessivo di Km 5 + 296 che esclude completamente la S.S. 124 e parzialmente la provinciale Fusco - Canicattini per la quale è stata progettata a Sud la variante del tratto interessato insiste nell'area appositamente destinata dal P.R.G. del Comune. Viene utilizzato del vecchio tracciato solo il rettilineo di partenza ed arrivo, dal quale si immette, ad Est, a mezzo della curva policentrica "SOTIS" nella sede della dismessa ferrovia secondaria Siracusa-Vizzini, prosegue verso Ovest in terreni di proprietà privata, sottoposti ad espropriazione, ritorna verso Est con la 2° curva policentrica "Bozzanca" per immettersi nel rettilineo latitante il drizzagno del fiume Anapo e quindi nella dirittura di arrivo.

Oltre alle succitate curve policentriche di raccordo, i tratti in rettilineo intermedi, di Nord e Sud sono interrotti da 3 Chicanes (Dammusi, Palma ed Anapo); successivamente è stata inserita una variante di rallentamento per ridurre la velocità di imbocco alla curva V 12, velocità che allora risultava la più elevata (286 Km/h) dell'intero percorso.

E' stata infine prevista di concerto con la Sottocommissione Circuiti e Sicurezza una soluzione alternativa (mini circuito) che, raccordando due rami del tracciato principale in contrada Dammusi, consente di realizzare una pista di lunghezza ridotta a Km 3 + 200, ad andamento più tortuoso, idonea per ogni tipo di competizioni eccetto quelle di Formula 1.

Il profilo longitudinale della pista, stante la giacitura pianeggiante del terreno che presenta, a tratti lievi dislivelli è assai regolare con livellette non superiori al 3 - 4% e raccordi verticali di raggio assai regolare sia per i profili concavi (cunette) che per quelli convessi (dossi).

La sezione trasversale della piattaforma stradale è di mt 27.00, di cui mt 12.00 di pista bitumata, mt 5.00 di banchine laterali erbose a dissipazione di energia e mt 5.00 di stradella di servizio di emergenza all'interno dell'intero tracciato.

Esecuzione lavori: Il suddescritto progetto 30/3/1974, approvato dalla Cassa per il Mezzogiorno nel Maggio 1975 per l'importo complessivo di £ 1.072.562.000 comprendeva la costruzione del Corpo stradale, comprese le relative opere d'arte, la pista, completa della sovrastruttura bitumata (fondazione, binder, e manto di usura) le banchine erbose, gli spazi di fuga in corrispondenza delle curve, nonché le opere di protezione della pista (guardrails e reti).

I lavori assunti dall'Impresa Angiolini e Bartolotti, a seguito dello esperimento di licitazione privata, vennero consegnati nel Gennaio 1976, ebbero regolare andamento fino all'Ottobre 1977, allorché con la sede stradale dell'intero tracciato già ultimata, compresa la pista bitumata ad eccezione del solo manto di usura, vennero sospesi i lavori nelle more dell'approvazione di una perizia di variante e suppletiva per l'impiego delle somme a disposizione e per far fronte a necessità tecniche successivamente insorte.

Nel corso dei lavori, oltre ad assicurare la rispondenza della esecuzione alle previsioni di progetto, come è stato del resto dato atto, tra l'altro, nel Rapporto di ispezione del 14/02/1977 della Sottocommissione Circuiti e Sicurezza della C.S.A.I. si è avuta altresì la preoccupazione di verificarne sempre la validità, attraverso contatti diretti, a Milano e Monza, con gli autorevoli rappresentanti della C.S.A.I. (Ingegneri Rogano, Bacciagaluppi e Nosetto) e dei piloti (De Adamich e Fittipaldi).

*Linguce, 24 Aprile 1992
di lacluleferte*

BERM



FANGIO



SIFFERT



BAGHETTI



IL GRAN PREMIO SIRACUSA AL CIRCUITO

foto dossier

Storia del Circuito Automobilistico di Siracusa [c'era una volta...]

testo di Giovanni Giunta
presidente del Ferrari Club di Siracusa

La prestigiosa pista del Circuito di Siracusa nacque nell'immediato dopoguerra, esattamente il 30 aprile 1950. La data si ricorda facilmente perché quel pomeriggio alle ore 15 ebbe inizio l'avventura della Coppa d'Oro Sicilia, competizione riservata per sole vetture "sport".

Il vincitore, Musmeci, su Maserati 2000, riuscì a coprire i 5450 metri ufficiali del tracciato, per complessivi 299 Km, in 2 ore, 26 minuti primi e 56", alla media di 122.402 km orari.

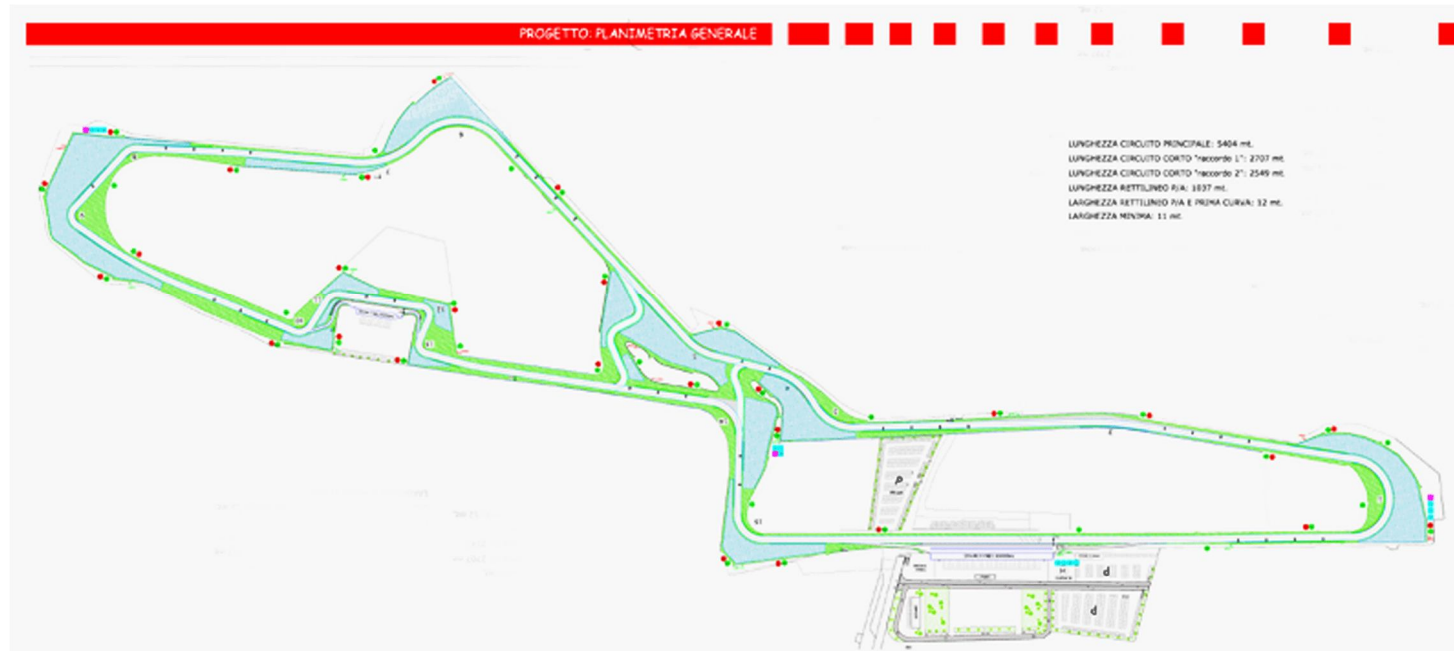
Un tale Giamporcaro, poverino, su Siat 1100 giunse al traguardo, pensate un po', con ben 15 giri di ritardo rispetto al primo.

Le strade del tracciato non dovevano essere delle migliori, per cui partire e riuscire ad arrivare sfiorava già il miracolo.



MAPPE TRATTE DAL SITO MELLUZZO

<http://www.moto.it/news/pista-siracusa-lavori-apertura.html>



circuito minore

PROGETTO: PLANIMETRIA CIRCUITO MINORE 1



PROGETTO: PLANIMETRIA CIRCUITO MINORE 2

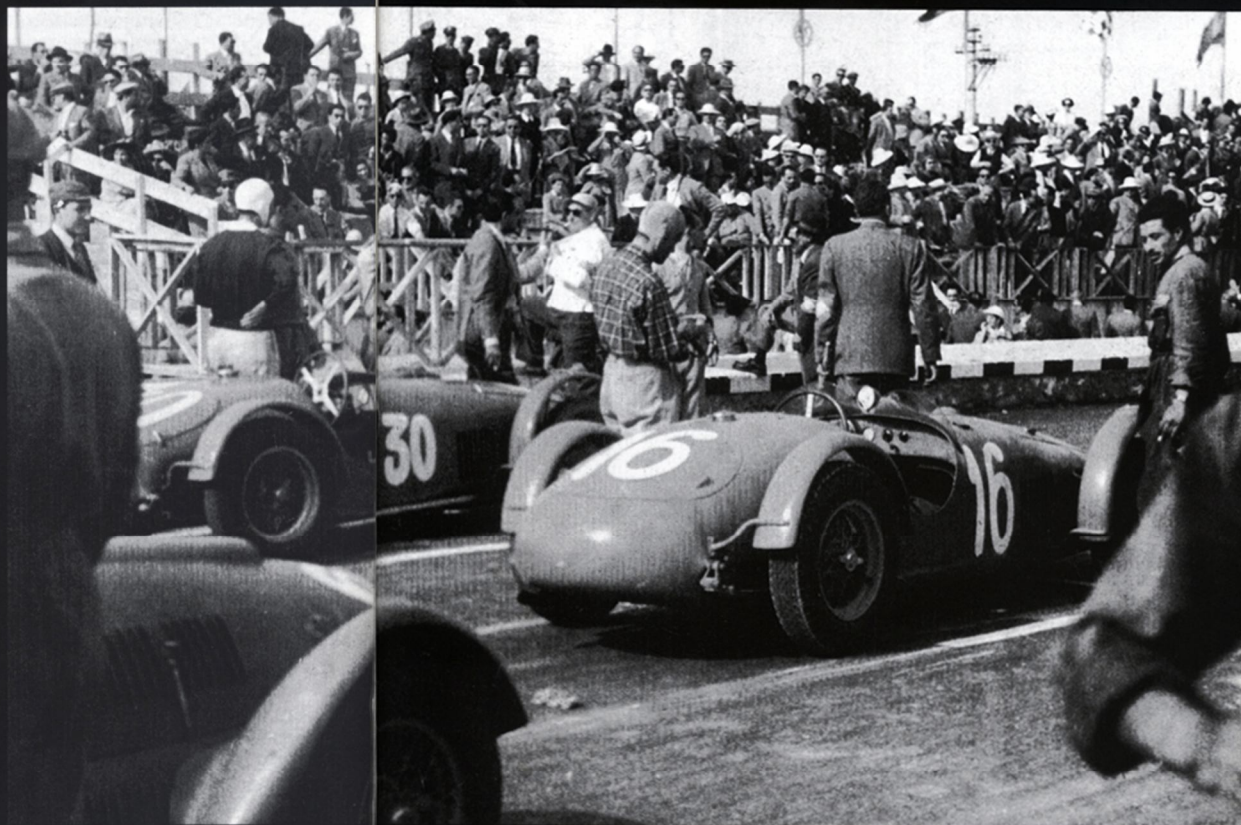


foto dossier

Storia del Circuito Automobilistico di Siracusa [c'era una volta...]

testo di Giovanni Giunta
presidente del Ferrari Club di Siracusa

La prestigiosa pista del Circuito di Siracusa nacque nell'immediato dopoguerra, esattamente il 30 aprile 1950. La data si ricorda facilmente perché quel pomeriggio alle ore 15 ebbe inizio l'avventura della Coppa d'Oro Sicilia, competizione riservata per sole vetture "sport". Il vincitore, Musmeci, su Maserati 2000, riuscì a coprire i 5450 metri ufficiali del tracciato, per complessivi 299 Km, in 2 ore, 26 minuti primi e 56", alla media di 122.402 km orari. Un tale Giamporcaro, poverino, su Siata 1100 giunse al traguardo, pensate un po', con ben 15 giri di ritardo rispetto al primo. Le strade del tracciato non dovevano essere delle migliori, per cui partire e riuscire ad arrivare sfiorava già il miracolo.



Inizia l'avventura. Le vetture sono schierate sulla linea di partenza. Accanto alla Maserati 2000, contraddistinta con il numero 16, il pilota Musmeci che a fine gara risulterà primo assoluto. Alla sua sinistra, il pilota De Filippis, anch'egli su Maserati.

Storia del Circuito Automobilistico di Siracusa [c'era una volta...]
testo di Giovanni Giunta presidente del Ferrari Club di Siracusa

La prestigiosa pista del Circuito di Siracusa nacque nell'immediato dopoguerra, esattamente il 30 aprile 1950. La data si ricorda facilmente perché quel pomeriggio alle ore 15 ebbe inizio l'avventura della Coppa d'Oro Sicilia, competizione riservata per sole vetture "sport". Il vincitore, Musmeci, su Maserati 2000, riuscì a coprire i 5450 metri ufficiali del tracciato, per complessivi 299 Km, in 2 ore, 26 minuti primi e 56", alla media di 122.402 km orari.

Un tale Giamporcaro, poverino, su Siata 1100 giunse al traguardo, pensate un po', con ben 15 giri di ritardo rispetto al primo.

Le strade del tracciato non dovevano essere delle migliori, per cui partire e riuscire ad arrivare sfiorava già il miracolo.

Inizia l'avventura. Le vetture sono schierate sulla linea di partenza. Accanto alla Maserati 2000, contraddistinta con il numero 16, il pilota Musmeci che a fine gara risulterà primo assoluto. Alla sua sinistra, il pilota De Filippis, anch'egli su Maserati.

foto dossier

Si è spesso detto, già dal 1969, che, con ogni probabilità il Circuito sarebbe ritornato ai suoi fasti entro il 1983. Valutazione molto ottimistica, visto che siamo nel 2001 e ancora adesso parliamo del suo completamento.

Bugie erano quelle e bugie sono tutte le altre date che ci sono state propinate nel tempo, almeno fino a qualche anno fa.

Forse il circuito è penalizzato dalla sua ubicazione geografica al disotto del 37° parallelo, cioè alla stessa latitudine delle coste settentrionali dell'Africa, se non addirittura l'aver erroneamente creduto di poter trasferire, in esso, le manifestazioni motoristiche smesse in quel di Tripoli.

Comunque forti della testardaggine che è innata nel nostro DNA, saturi di passione sportiva ed enormemente fiduciosi nella propria discendenza "siceliota", l'organizzazione (in futuro E.A.C.S), condotta dall'allora presidente Vincenzo D'Amico Urso e con la "benedizione" dell'A.C.I. presieduto dal dott. Sebastiano Pupillo, iniziò l'avventura di Contrada Fusco.



Pubblico entusiasta e competente, ad ogni Gran premio. Inizialmente la tribuna fu realizzata con tubolari in ferro, ma tra il 1954 e il 1955 fu inaugurata quella in cemento armato, visibile ancora ai giorni nostri.

Si è spesso detto, già dal 1969, che, con ogni probabilità il Circuito sarebbe ritornato ai suoi fasti entro il 1983. Valutazione molto ottimistica, visto che siamo nel 2001 e ancora adesso parliamo del suo completamento.

Bugie erano quelle e bugie sono tutte le altre date che ci sono state propinate nel tempo, almeno fino a qualche anno fa. Forse il circuito è penalizzato dalla sua ubicazione geografica al disotto del 37° parallelo, cioè alla stessa latitudine delle coste settentrionali dell'Africa, se non addirittura l'aver erroneamente creduto di poter trasferire, in esso, le manifestazioni motoristiche smesse in quel di Tripoli. Comunque forti della testardaggine che è innata nel nostro DNA, saturi di passione sportiva ed enormemente fiduciosi nella propria discendenza "siceliota", l'organizzazione (in futuro E.A.C.S), condotta dall'alloro presidente Vincenzo D'Amico Urso e con la "benedizione" dell'A.C.I. presieduto dal dott. Sebastiano Pupillo, iniziò l'avventura di Contrada Fusco.

Publico entusiasta e competente, ad ogni Gran Premio. Inizialmente la tribuna fu realizzata con tubolari in ferro, ma tra il 1954 e il 1955 venne inaugurata quella in cemento armato, visibile ai giorni nostri.

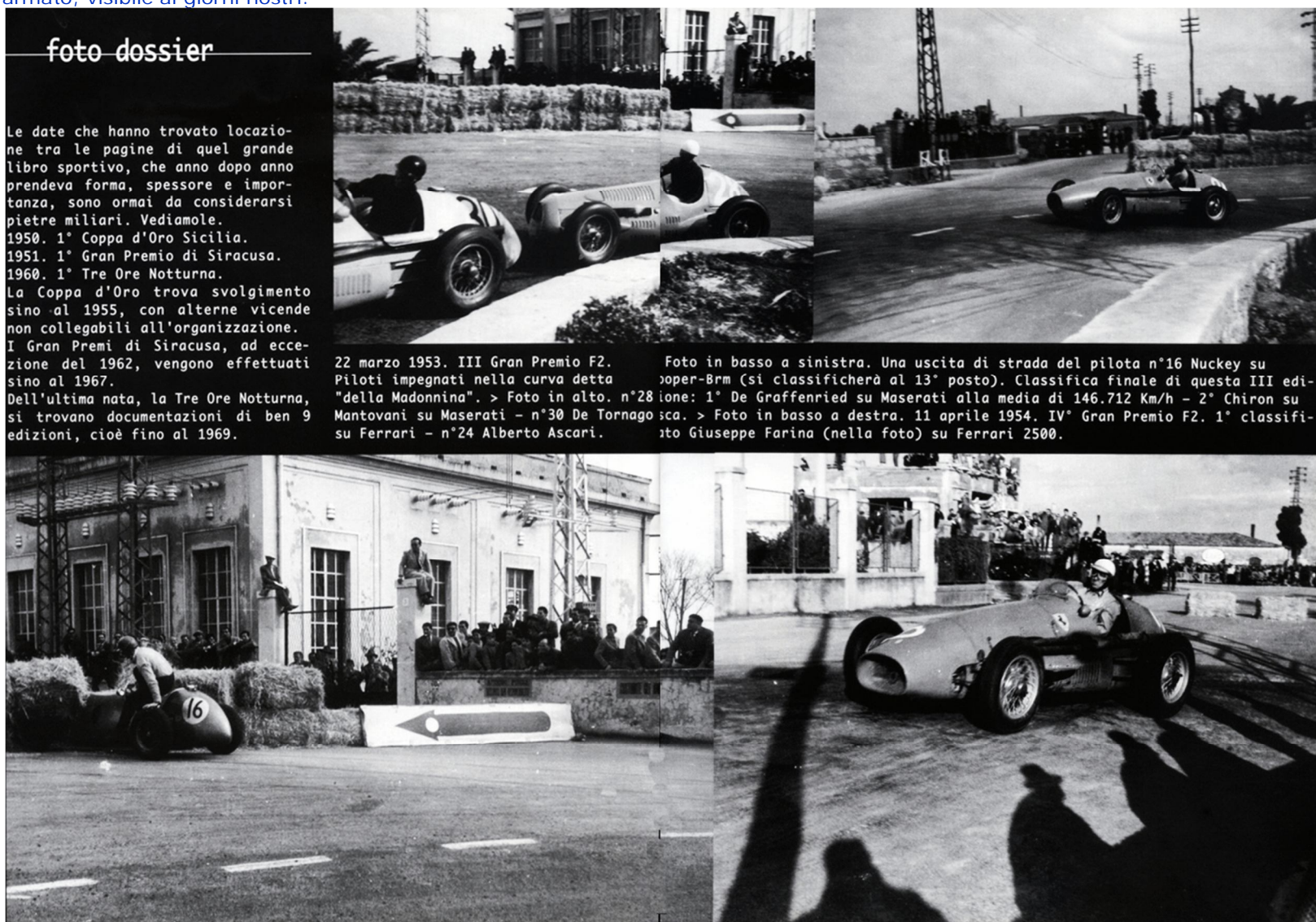


foto dossier

Le date che hanno trovato locazione tra le pagine di quel grande libro sportivo, che anno dopo anno prendeva forma, spessore e importanza, sono ormai da considerarsi pietre miliari. Vediamole.
 1950. 1° Coppa d'Oro Sicilia.
 1951. 1° Gran Premio di Siracusa.
 1960. 1° Tre Ore Notturna.
 La Coppa d'Oro trova svolgimento sino al 1955, con alterne vicende non collegabili all'organizzazione. I Gran Premi di Siracusa, ad eccezione del 1962, vengono effettuati sino al 1967.
 Dell'ultima nata, la Tre Ore Notturna, si trovano documentazioni di ben 9 edizioni, cioè fino al 1969.

22 marzo 1953. III Gran Premio F2. Piloti impegnati nella curva detta "della Madonnina". > Foto in alto. n°28 Mantovani su Maserati - n°30 De Tornago su Ferrari - n°24 Alberto Ascari.

Foto in basso a sinistra. Una uscita di strada del pilota n°16 Nuckey su Cooper-Brm (si classificherà al 13° posto). Classifica finale di questa III edizione: 1° De Graffenried su Maserati alla media di 146.712 Km/h - 2° Chiron su Maserati - n°28 Mantovani su Maserati - n°30 De Tornago su Ferrari - n°24 Alberto Ascari. > Foto in basso a destra. 11 aprile 1954. IV° Gran Premio F2. 1° classificato Giuseppe Farina (nella foto) su Ferrari 2500.

Le date che hanno trovato locazione tra le pagine di quel grande libro sportivo, che anno dopo anno prendeva forma, spessore e importanza, sono ormai da considerarsi pietre miliari. Vediamole.

- 1950. 1° Coppa d'Oro Sicilia.
- 1951. 1° Gran Premio di Siracusa. 1960. 1° Tre Ore Notturna.

La Coppa d'Oro trova svolgimento sino -al 1955, con alterne vicende non collegabili all'organizzazione. I Gran Premi di Siracusa, ad eccezione del 1962, vengono effettuati sino al 1967.

Dell'ultima nata, la Tre Ore Notturna, si trovano documentazioni di ben 9 edizioni, cioè fino al 1969.

22 marzo 1953. Ili Gran Premio F2. Piloti impegnati nella curva detta "della Madonnina". > Foto in alto. n°2 Mantovani su Maserati - n°30 De Tornag su Ferrari - n°24 Alberto Ascari.

foto dossier

Qualcuno si chiederà come mai una competizione, mi riferisco alla massima formula, che non trovava spazio nel Calendario Internazionale FIA, fosse così attesa, seguita e richiesta da tutte le case automobilistiche e, perché no, anche dai piloti?

Il motivo è che solo da noi si potevano provare in anteprima, "su strada", i nuovi motori elaborati ai banchi prova durante il periodo invernale, all'interno di officine grigie e nebbiose. Si preferiva, inoltre, gareggiare al sole e al clima mediterraneo che non si sarebbe più ritrovato sulle piste di gara del grande "circus". E poi, vuoi mettere l'occasione di conoscere i progressi tecnici degli avversari? In anteprima!

Tutto questo, purtroppo, in una calda sera di luglio del 1969, ebbe termine.



14 aprile 1956. In occasione del VI Gran Premio



Un momento di relax per i piloti Ferrari impegnati, allo sbarcatore della Posta, in una gara fra barche. La spuntano Musso e Collins, ma sul campo di gara vincerà Fangio, secondo Musso, terzo Collins, quarto Castellotti.

> Foto della pag. acc. Juan Manuel Fangio ed Eugenio Castellotti contro Peter Collins e Luigi Musso (nella foto in alto).

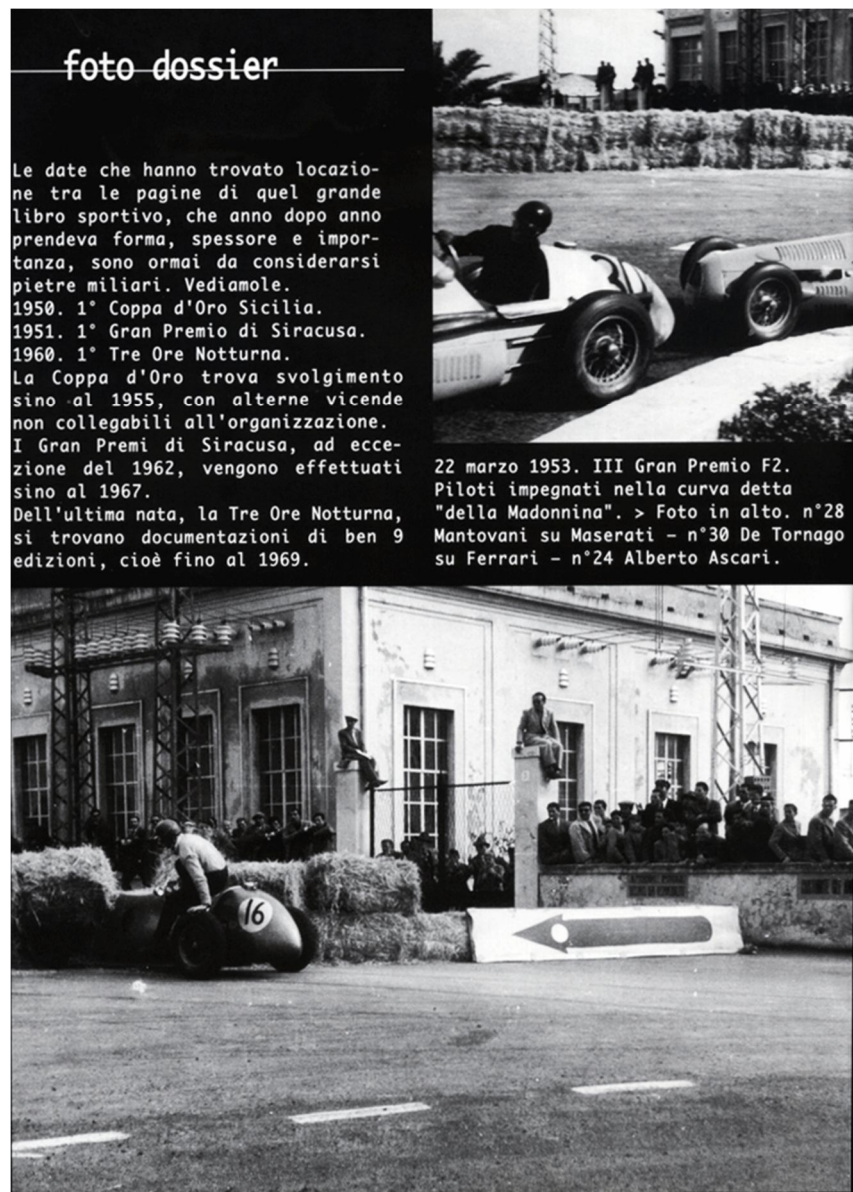
Splendida quest'altra foto scattata sul ponte umbertino. Fangio e Castellotti conversano con l'operatore della Incom, dietro un nugolo di siracusani calamitati dalla presenza dei due campioni.

Qualcuno si chiederà come mai una competizione, mi riferisco alla massima formula, che non trovava spazio nel Calendario Internazionale FIA, fosse così attesa, seguita e richiesta da tutte le case automobilistiche e, perchè no, anche dai piloti?

Il motivo è che solo da noi si potevano provare in anteprima, "su strada", nuovi motori elaborati ai banchi prova durante il periodo invernale, all'incirca in officine grigie e nebbiose. Si preferiva, inoltre, gareggiare al sole e al clima mediterraneo che non si sarebbe più ritrovato sulle piste e gara del grande "circus". E poi, vuoi mettere l'occasione di conoscere i progressi tecnici degli avversari? In anteprima!

Tutto questo, purtroppo, in una calda sera di luglio del 1969, ebbe termine

Foto in basso a sinistra. Una uscita di strada del pilota n°16 Nuckey su cooper-Brm (si classificherà al 13° posto). Classifica finale di questa III edizione: 1° De Graffenried su Maserati alla media di 146.712 Km/h - 2° Chiron su sca. Foto in basso a destra. 11 aprile 1954. IV° Gran Premio F2. 1° classificato Giuseppe Farina (nella foto) su Ferrari 2500



Un momento di relax per i piloti Ferrari impegnati, allo sbarcadere della Posta, in una gara fra barche . La spuntano Musso e Collins, ma sul campo di gara vincerà Fangio, secondo Musso, terzo Collins, quarto Castellotti.

foto dossier

Qualcuno si chiederà come mai una competizione, mi riferisco alla massima formula, che non trovava spazio nel Calendario Internazionale FIA, fosse così attesa, seguita e richiesta da tutte le case automobilistiche e, perché no, anche dai piloti?

Il motivo è che solo da noi si potevano provare in anteprima, "su strada", i nuovi motori elaborati ai banchi prova durante il periodo invernale, all'interno di officine grigie e nebbiose. Si preferiva, inoltre, gareggiare al sole e al clima mediterraneo che non si sarebbe più ritrovato sulle piste di gara del grande "circus". E poi, vuoi mettere l'occasione di conoscere i progressi tecnici degli avversari? In anteprima!

Tutto questo, purtroppo, in una calda sera di luglio del 1969, ebbe termine.



14 aprile 1956. In occasione del VI Gran Premio

Splendida quest'altra foto scattata sul ponte umbertino. Fangio e Castellotti conversano con l'operatore della Incom, dietro un nugolo di siracusani calamitati dalla presenza dei due campioni.

Luigi Musso (nella foto in alto).



14 aprile 1956. In occasione del VI Gran Premio



Un momento di relax per i piloti Ferrari impegnati, allo sbarcatore della Posta, in una gara fra barche . La spuntano Musso e Collins, ma sul campo di gara vincerà Fangio, secondo Musso, terzo Collins, quarto Castellotti.

> Foto della pag. acc. Juan Manuel Fangio ed Eugenio Castellotti contro Peter Collins e Luigi Musso (nella foto in alto).

Splendida quest'altra foto scattata sul ponte umbertino. Fangio e Castellotti conversano con l'operatore della Incom, dietro un nugolo di siracusani calamitati dalla presenza dei due campioni.

Sono trascorsi ben 32 anni da quella afosa serata e, come Biancaneve, aspettiamo ancora il nostro "Principe azzurro" di turno, che ci desti da questo insopportabile letargo e da questa stucchevole apatia.

È come se una cappa ci impedisca di tornare a riscrivere quel bellissimo libro, di 51 anni fa: con un inchiostro i cui componenti sono amore - passione - ammirazione per l'automobilismo sportivo in tutte le sue varianti.

LA STORIA

Il circuito di Siracusa iniziò la sua attività nell'immediato dopoguerra, i lavori di sistemazione e adattamento vennero portati a termine in un arco di tempo molto breve.

Si costruì un impianto per quell'epoca ottimo, veloce quanto bastava e sicuro.

A partire dagli anni cinquanta l'impianto venne utilizzato per ospitare la Formula uno, ma si correva anche la Coppa d'Oro e la tre ore notturna, oltre la Formula due.

Naturalmente la manifestazione che polarizzava l'interesse del grande pubblico, che finalmente ritornava a vivere subito dopo la guerra, era la Formula Uno.

Inoltre, Siracusa oltre ad essere una grande meta turistica, aveva una grande caratteristica per i team, abbinava il clima mediterraneo alla fluidità della pista, per cui i costruttori e i grandi team la scelsero per provare tutte quelle soluzioni tecniche necessarie all'affidabilità delle vetture; tutto questo si protrasse fino agli anni settanta.

Inoltre il Grand Prix di Siracusa non era considerata prova valida per il Campionato del Mondo piloti, per cui i team di Formula uno in lizza per il campionato del mondo, provavano sul catino di Siracusa quelle soluzioni tecniche che tra una corsa e l'altra di campionato tralasciavano proprio in occasione di questa corsa.

Fu così che nella ridente cittadina siracusana confluirono tutti i team più prestigiosi: La Lotus di Colin Chapman; la Ferrari con il direttore tecnico Eugenio Dragoni e in seguito con l'Ing. Forghieri, l'Ing. Caliri e l'Ing. Peter Schetty; la Vanwall, squadra inglese prestigiosa del primo dopoguerra con la quale Stirling Moss colse le sue prime vittorie; la Connaught squadra inglese anch'essa, che vinse l'unico Gran Premio della sua storia con Toni Brooks proprio qui a Siracusa; le Alfa Romeo e le Maserati che allora la facevano da padrone dettando legge su tutti i circuiti, compreso l'anello aretuseo, dove vinse Villoresi su Maserati.

Vennero a Siracusa i migliori alfieri dell'automobilismo dell'epoca, li ricordiamo doverosamente: Luigi Villoresi, Ascari, Jan Manuel Fangio, Von Trips, Peter Collins, Jim Clark, Giancarlo Baghetti, il primo Campione del mondo della storia della formula uno, Luigi Farina, Jo Siffert, Ludovico Scarfiotti, Mike Parkes, Jon Surtees, Lorenzo Bandini, Stirling Moss, stiamo parlando del gotha mondiale di assi del volante dell'epoca, piloti che hanno scritto pagine di automobilismo sportivo vero e autentico in tutti i circuiti del mondo.

Sembra assurdo e impensabile al giorno d'oggi, ma in quegli anni che vanno dal cinquanta agli anni settanta, la Sicilia divenne il crocevia dell'automobilismo che contava. C'era la Targa Florio che la faceva da padrona per l'interesse che destava, considerato pure che era in attività l'impianto di Pergusa dove si correva la Formula uno non valida per il mondiale come Siracusa, ma si correva la Formula due valida per il Campionato Europeo, la Formula tre, il Campionato europeo turismo, negli anni sessanta la Formula Junior che forgiò parecchi campioni e il Campionato Europeo Marche oltre a tante altre gare di contorno, che rendevano la settimana ennese, magica.

C'erano dei dirigenti molto illuminati oltre che competenti, che sicuramente avevano a cuore le sorti turistiche dell'isola.

Ricordo che a Siracusa l'organizzazione del Grand Prix partiva sei mesi prima, nessuno si risparmiava, come ci raccontava il Prof. Giunta, memoria storica del circuito, nulla era lasciato al caso, anche perché confluiva a Siracusa un fiume di gente da tutte le parti dell'isola occidentale e orientale, per cui la sicurezza compatibilmente all'epoca, era un imperativo categorico.

Per un decennio, Siracusa, fu un bellissimo appuntamento al quale non si poteva mancare. Per noi ragazzi vedere materializzarsi dalle tribune di legno, le figure di quei piloti veri cavalieri del rischio e le loro magiche vetture, che sentivamo allora solo attraverso la radio prima e la televisione dopo, era qualcosa di magico e inimmaginabile.

Il Prof. Giunta ci faceva notare che le squadre, in particolare la Ferrari, si trasferivano in Sicilia già sette giorni prima dell'evento, per poter utilizzare il circuito ed avere l'opportunità di studiare delle soluzioni sia dal punto di vista aerodinamico che dal punto di vista tecnico e meccanico, approfittando della freschezza del clima e della sinuosità del circuito. Il rombo dei motori si sentiva da molto lontano e quando le vetture sfrecciavano veloci, era una sensazione meravigliosa.

Il circuito di Siracusa ha ospitato sedici gran premi di Formula Uno, come abbiamo detto, e non validi per il titolo iridato piloti.

Ha ospitato dieci edizioni della "Coppa d'oro Sicilia", originariamente riservata alle vetture sport; quindi alla Formula uno e infine alla formula due e nove edizioni della tre ore notturna. Poi il circuito chiuse i battenti, lasciando traccia negli albi d'oro della velocità isolana nazionale e internazionale e un grande rimpianto nei cuori dei tifosi dell'isola di motorismo.

Il tracciato era cinque chilometri e cinquecento metri esatti con porzioni della statale 124 e della provinciale di contrada Fusco, cancellati poi alla fine del 1969 dalle normative internazionali di sicurezza, alle quali nulla era più conforme: né il tracciato, né la struttura né i servizi.

Nell'aprile del 1950, con lo "start" della prima Coppa Oro Sicilia, organizzata dal Pres. Vincenzo D'Amico Urso, che poi diventerà il padre del circuito aretuseo, si dà il via all'attività motoristica dell'impianto.

Appena un anno dopo ecco arrivare il circus della formula uno, un mito per adulti e bambini, si partì l'11 Marzo del 1951 poco più di cinquantasette anni fa.

Le persone dietro ai muretti aggrappati insieme ad altri presenti aspettavano il passaggio dei bolidi dalle forme ovali che la nostra fantasia faceva apparire di un altro mondo.

Con il passare degli anni quella curiosità divenne amore, attaccamento, passione che ci ha preso come una malattia e non ci ha mai più lasciato.

Vinse Gigi Villoresi davanti a Serafini e Fisher, tre Ferrari sul podio: sarebbe successo ancora negli anni a venire.

Il Drake di Maranello, ci riferiamo a Enzo Ferrari, era raggianti ma richiedeva nello stesso tempo premi di partenza da un milione di lire per pilota e rimborsi spese da centomila lire a monoposto.

IL GRAN PREMIO SIRACUSA AL CIRCUITO

Il Gran Premio di Siracusa si corse fino al 1967, ad eccezione del 1962.

Sul gradino del podio salirono Alberto Ascari, Emil De Graffieried, Giuseppe Farina, Toni Brooks, il cinque volte campione del mondo Juan Manuel Fangio, Peter Collins, Luigi Musso, Stirling Moss Wolfgang Von Trips, Giancarlo Baghetti, Jo Siffert, Jon Surtees, Jim Clark.

Chiusero l'ultima edizione Mike Parkes e Ludovico Scarfiotti arrivati primi ex aequo. Quella vittoria ex aequo era datata 21 maggio del 1967.

Si correva in memoria di Lorenzo Bandini morto undici giorni prima in seguito alle ferite riportate il sette maggio a Montecarlo, nello straziante rogo della sua vettura. Gli organizzatori dell'epoca a Siracusa, decisero di intitolare la gara allo sfortunato pilota ferrarista che a Siracusa aveva gareggiato, giungendo un paio di volte sul podio, ma senza mai riuscire a vincere una gara. Alla corsa si iscrissero dodici piloti, tra cui il francese Guy Ligier, poi fondatore dell'omonima Scuderia, Joakim Bonnier, Jo Siffert, che l'anno successivo avrebbe vinto il suo primo Gran Premio iridato, in Gran Bretagna, dopo aver trionfato a Siracusa nel 1963.

In sette presero il via: Scarfiotti e Parkes, unici piloti Ferrari, fecero ben presto il vuoto distanziando il terzo, Siffert, di due giri. L'ultimo rettilineo le Ferrari lo percorsero appaiate insieme. Così passarono sotto la bandiera a scacchi. Il cronometraggio manuale non consentì di stabilire chi fosse arrivato davanti all'altro e così si optò per l'ex aequo.

Così Siracusa salutò la Formula uno, passando alla leggenda.

L'impianto dopo qualche anno a causa dell'inattività fu completamente abbandonato. E' stato per merito della Provincia di Siracusa, l'Acì oltre a un gruppo di grandi tifosi nostalgici tra i quali il Prof. Giunta, storico del circuito, a restituire alla zona aretusea la prospettiva di un circuito degno di tal nome. Un intervento da nove miliardi di vecchie lire per il completamento dell'impianto portato a termine. Si sperava di riportare la pista ai fasti del passato, ma gli enormi problemi finanziari e i mancati introiti, hanno tarpato le ali ai gestori.

Il direttore dell'impianto Vincenzo Pirruccio ci spera sempre ma sta pure con i piedi ben piantati per terra, non ritenendo essenziale l'attività agonistica.

L'impianto oggi è utilizzato per le corse motociclistiche locali e regionali; inoltre è stata riproposta la tre ore notturna, e la pista viene utilizzata per i "test track" per quelle squadre che provano i pneumatici da competizione.

La buona volontà ed i buoni propositi non mancano. Magari con le dovute miglione alla pista, si potrebbe riproporre uno challenge Ferrari a carattere nazionale o una formula minore che possa servire da stimolo per le giovani promesse future per cominciare a crescere gradualmente e soprattutto riportare il grande pubblico.

Autore dell'articolo: Raffaello Brullo