

LA STORIA



Ignazio Giunti con Gianni Agnelli

Ignazio Giunti la Calabria e la Ferrari L'ultimo dei piloti romantici

LUCIANA DE LUCA
alle pagine 8 e 9

LA STORIA

La vita e le passioni di Ignazio Giunti, pilota Ferrari cresciuto con la sua nobile famiglia a Sangineto

«Mio zio era l'ultimo dei piloti romantici»

Il nipote Vittorio Tusini Cottafavi racconta in un libro il suo percorso sportivo e la tragica fine a Buenos Aires

di LUCIANA DE LUCA

Ignazio Giunti nascondeva dietro il suo sorriso timido, una grande determinazione. Ed era questa apparente dicotomia che aveva conquistato Enzo Ferrari. Il patron di Maranello non amava particolarmente chi usava troppe parole per esprimere concetti essenziali e quel ragazzo di buona famiglia di origini calabresi che aveva visto correre con grinta e passione, aveva destato immediatamente la sua attenzione. Ma com'era nel suo stile, non si entusiasmava facilmente e non prendeva mai decisioni affrettate, piuttosto osservava a lungo ritenendo più importanti gli errori che i trionfi, nella valutazione finale di un pilota.

Vittorio Tusini Cottafavi, nipote di Ignazio Giunti, a 48 anni dalla morte dello zio, avvenuta sul circuito di Buenos Aires il 10 gennaio del 1971 mentre a bordo della sua nuova Ferrari 312 PB partecipava alla 1000 chilo-

metri, prima prova del campionato mondiale marche, racconta suo zio nel libro "Ignazio Giunti. Un pilota, un'epoca", edito da Rubbettino, che sarà presentato sabato pomeriggio nella sede della Fondazione "Premio Sila", dal presidente Enzo Paolini, dallo stesso autore e dal dirigente sportivo Cesare Fiorio.

Il lungo e dettagliato racconto, frutto di una memoria lungamente custodita, è capace di svelare con l'entusiasmo e la freschezza dei ricordi di un adolescente, tutti i passaggi essenziali della vita del pilota.

"Ignazio Giunti - scrive Tusini Cottafavi nell'introduzione al libro - è stato l'ultimo campione italiano di un certo tipo di automobilismo romantico ed epico, in cui si correva con ogni mezzo, partendo dalle vetture turismo o da piccole monoposto, preparate da "maghi" della meccanica e su ogni tipo di percorso, in salita, su strada, in circuito, nei rally, su asfalto, sterrato e ghiaccio. All'apice di quel mondo vi erano il campionato mondiale conduttori di Formula 1 e il campionato

mondiale marche per vetture sport-prototipo".

"Ma i rischi - continua l'autore - erano elevatissimi e in quegli anni decidere di correre significava mettere in gioco molto seriamente la propria vita per amore di uno sport meraviglioso e terribile; gli incidenti erano assai frequenti e producevano più morti che feriti. Nell'automobilismo di allora la morte era un elemento immanente, che conferiva alle corse un carattere epico; era uno sport di valori assoluti e i piloti che ne erano protagonisti apparivano come eroici condottieri".

Nell'automobilismo di allora si cercavano le prestazioni a tutti i costi e la sicurezza dei piloti era un fatto secondario, quasi inesistente. Le grandi case automobilistiche cercavano di realizzare macchine sempre più potenti per affermare il proprio prestigio sul mercato automobilistico dell'epoca e avere la meglio sui concorrenti stranieri e i giovani appassionati di corse che anelavano a mostrare tutto il loro valore, diventavano di fat-



to quasi delle vittime sacrificali.

Ignazio Giunti, come tanti altri piloti in quegli anni, perse la vita a soli 29 anni per inseguire il suo sogno: correre e diventare il migliore di tutti.

La velocità lo aveva attratto fin da piccolo e non perdeva occasione per cimentarsi in prove di destrezza e di coraggio.

Ignazio, ultimo dei quattro figli del barone Pietro Giunti, deputato nell'epoca fascista, e della baronessa Maria Gabriella San Martino di Strambino di origini piemontesi, era nato a Roma il 30 agosto del 1941. Da bambino aveva trascorso lunghi periodi in Calabria perché suo padre discendente di una nobile famiglia crotonese, aveva ereditato molte proprietà sia sullo Jonio, a Strongoli, che sul Tirreno, a Sanginetto, in provincia di Cosenza, dove tutta la famiglia amava trascorrere le vacanze.

Il pilota vedrà sempre in questo luogo un'oasi di pace, capace di ricaricarlo delle fatiche sportive ma soprattutto di riportarlo ad una dimensione infantile, gioiosa, da condividere con tutta la sua famiglia.

Ignazio, appena poté farlo, iniziò ad andare in giro a bordo di una moto "Gilera" con la quale osava affrontare anche il lungo viaggio che dalla capitale lo portava a Sanginetto, al mare, dagli amici che lo guardavano sempre con profonda ammirazione.

A scuola si distinse più per l'abilità con cui lanciava in discesa il suo monopattino che per il profitto scolastico e a nulla valsero i tentativi fatti dal padre Pietro di fargli conseguire un buon titolo di studio. Neanche i severi collegi in cui fu iscritto riuscirono nell'impresa di domare quel ragazzino che aveva l'argento vivo addosso. A lui piaceva correre e misurarsi con gli altri. Iniziò a farlo dapprima in gare improvvisate al tramonto romano, e poi a 19 anni, dopo aver girato già molte volte sul circuito di Vallelunga con l'Alfa 1900 di famiglia, acquistò una "Giulietta TT" usata, di colore blu, targata Cosenza, che si fece preparare da Menotti, un meccanico che aveva la sua autofficina vicino casa Giunti. La sua licenza di conduttore porta la data del 10 giugno 1961. Da quel momento, nonostante la contrarietà della famiglia, iniziò a partecipare a varie competizioni. L'esordio ufficiale avvenne nella

Cronoscalata Frascati -Tuscolo in cui il ragazzo si piazzò al terzo posto, poi corse il "Rally delle Dolomiti" e da quel momento in poi iniziò ad accarezzare seriamente l'idea di diventare un pilota professionista. Caricato dai risultati conseguiti, Ignazio partecipò al primo "Premio Campagnano" sulla pista di Vallelunga esibendosi in mille acrobazie. Il direttore di corsa Bavarrelli lo fermò con la bandiera nera e lo squalificò. Ignazio comprese che doveva seguire altre strade se voleva diventare un vero pilota e allora si iscrisse al corso di pilotaggio di Massimo Natili che gli insegnò a indirizzare tutte le sue energie verso una tecnica di guida che potesse consentirgli di mettere a frutto le sue reali capacità.

"Incontrai la prima volta Ignazio Giunti in un'autofficina mentre correvamo l'Amalfi - Agerola - ricorda il pilota calabrese Claudio Giuliani -. Avevo bisogno di cambiare le candele alla mia 500 e quando entrai vidi parcheggiata una Giulietta blu targata Cosenza. Il tempo di chiedermi di chi fosse e lo vidi entrare. Iniziammo subito a parlare e quando seppi chi ero e che arrivavo da Cosenza, mi chiese se conoscevo il Giuliani che correva in pista con una "Stanguellini", gli dissi che era mio padre e che la mia famiglia non voleva che partecipassi alle competizioni motoristiche. Anche lui mi confessò di essere nella mia stessa situazione. Poco dopo ci salutammo e lo rividi poi alla "Coppa Sila" dove si piazzò al secondo posto. Era un ragazzo molto gentile, simpatico".

Anche Carlo Aloe, altro importante rappresentante dell'automobilismo calabrese, ricorda bene Ignazio ma soprattutto gli è rimasto impresso l'amore che il pubblico aveva per lui.

"Nel 1969 partecipò alla Salita del Monte Pellegrino in Sicilia - ricorda - e Giunti, a causa dell'elevata velocità, ad una curva andò dritto. Tentò di raddrizzare la macchina per continuare la gara, aveva anche lo spazio sufficiente per farlo, ma improvvisamente un gran numero di tifosi invasero la strada e gli salirono quasi sull'autovettura per salutarlo, impedendogli così la possibilità di effettuare qualunque manovra".

In un video della corsa, infatti, si vede l'incidente di Ignazio, la

folla che lo acclama e lui inizialmente infastidito ma poi con un sorriso compiaciuto, tentare di allontanarsi frettolosamente con il casco in mano.

Anche il pilota Geppino D'Ippolito incrociò Giunti nel 1968 in occasione della consegna del casco d'oro. D'Ippolito vinse il "Trofeo della montagna" nel gruppo 2 turismo e il giornale "Autosprint" lo premiò a Monza con una medaglia d'oro insieme a tanti altri importanti piloti come Arturo Merzario, Giunti e il campione del mondo di Formula uno Graham Hill. Alla cerimonia era presente anche Enzo Ferrari.

Quando nel 1964 il preparatore romano Mauro Urbani affidò a Ignazio una Giulietta per correre il Campionato italiano turismo, si può dire che iniziò per lui la fase del professionismo. L'anno dopo, infatti, entrò a far parte della squadra piloti Bardahl ed ebbe un ingaggio ufficiale con l'Abarth per una serie di corse valedole per i challenge europei del turismo a bordo di una mille. Poi passò alle 500 e anche in questa categoria Ignazio mostrò tutto il suo valore. Ma la svolta per Ignazio arrivò nel 1966 quando l'Alfa Romeo e il suo presidente Giuseppe Luraghi, decisero di prendere in squadra quel ragazzo romano che aveva molta voglia di correre e aveva già vinto ovunque. Nacque così l'Autodelta, una struttura altamente specializzata nell'elaborazione delle auto da competizione formalmente distinta dall'Alfa Romeo ma che in realtà operava in stretta collaborazione con la casa madre. L'ingegner Carlo Chiti, ex capo del reparto tecnico della Ferrari, fu chiamato a svolgere il ruolo di direttore sportivo della scuderia.

Una realtà l'Autodelta, che non solo consentì ad Ignazio di essere seguito e di avere a disposizione macchine potenti e competitive, ma gli insegnò soprattutto il significato del lavoro di squadra. Il ragazzino temerario che era stato, doveva lasciare il posto al professionista capace di tenere a freno la sua irruenza per trasformarla in potenza e strategia. Insieme al collega Nanni Galli riuscì in molte occasioni a dare prova di grande valore.

Giunti con le Alfa corse sui circuiti più importanti del mondo e con una piccola Asa si cimentò perfino nella 24 Ore di Le Mans.



Ma la chiamata destinata a cambiare la sua vita arrivò nel 1969. Enzo Ferrari lo voleva nella sua scuderia insieme ad altri campioni del valore di Ichx, Andretti, Schetty, Amos, Strusse, Regazzoni, Vaccarella e Merzario. Ignazio comprese che quel passaggio per quanto doloroso, andava fatto. L'Autodelta era diventata per lui una seconda famiglia, aveva creato importanti relazioni umane e professionali ma a Ferrari non si poteva dire di no. La trattativa con il patron fu più semplice di quanto avesse potuto immaginare. Propose ed ottenne almeno l'ingaggio che già aveva con Autodelta oltre alla possibilità di fare qualche gara in Formula 1. E questo per un uomo come Ferrari convinto com'era che per la sua scuderia si doveva correre anche gratis, significava che quel ragazzo dal viso pulito e dai modi garbati e signorili gli piaceva molto anche se, volendo sempre avere l'ultima parola, pose la sua condizione: la remunerazione richiesta non sarebbe stata fissa ma agganciata ai risultati conseguiti.

Per Ignazio iniziò un periodo difficile soprattutto determinato dal clima che si respirava nella scuderia. Era un altro mondo, i piloti italiani erano continuamente sotto i riflettori e attaccati spesso sia dalla stampa specialistica che dallo stesso direttore sportivo Franco Gozzi, che aveva una predilezione per gli stranieri.

L'esordio di Ignazio con la nuova Ferrari 512 avvenne a Daytona nel campionato mondiale marche in coppia con Vaccarella. Il confronto con le Porsche 917 fu serratissimo.

Due settimane dopo si correva a Monza e Ignazio per la prima volta esibì il suo casco integrale verde scuro sul quale spiccava un'aquila bifronte stilizzata che disegnava sopra la visiera una "M", regalo della sua fidanzata, la modella milanese Mara Lodrino, che aveva fatto realizzare il disegno da un amico architetto.

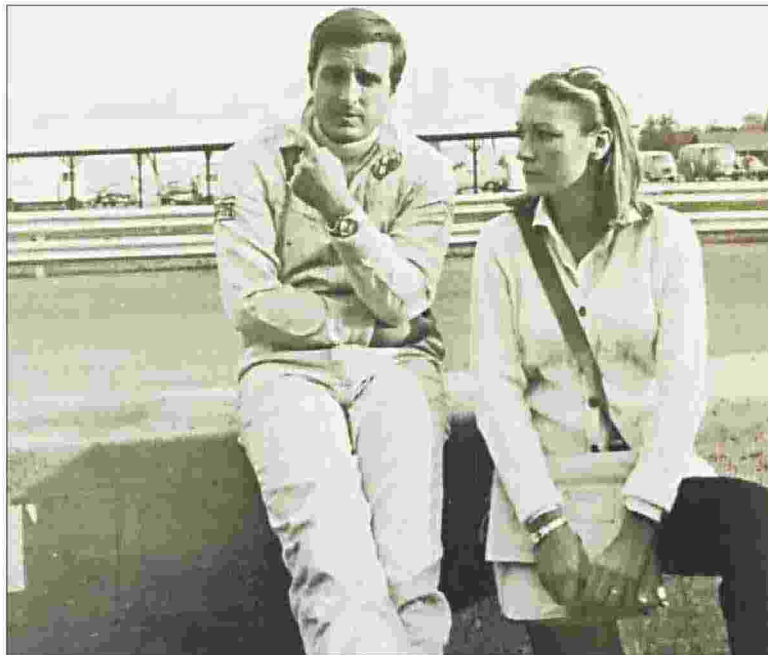
Ferrari mantenne la promessa fatta a Giunti e dopo avergli fatto provare per due sessioni di prove la monoposto 312 B a Modena, gli comunicò che avrebbe corso a Spa-Francorchamps il 7 giugno del 1970. Ignazio al suo esordio in Formula 1 rischiò addirittura di salire sul podio piazzandosi al quarto posto dietro

Amon, Rodriguez e Brabham. Autosprint intitolò a tutta pagina "Bravo Gnazio" e Ferrari comprese in quel momento che quel ragazzo apparentemente timido avrebbe potuto fare grandi cose. Ma meno di un anno dopo sul circuito di Buenos Aires, Ignazio troverà la morte per una serie di circostanze ancora oggi tutte da chiarire e che segnarono però una svolta sulla questione sicurezza dei piloti.

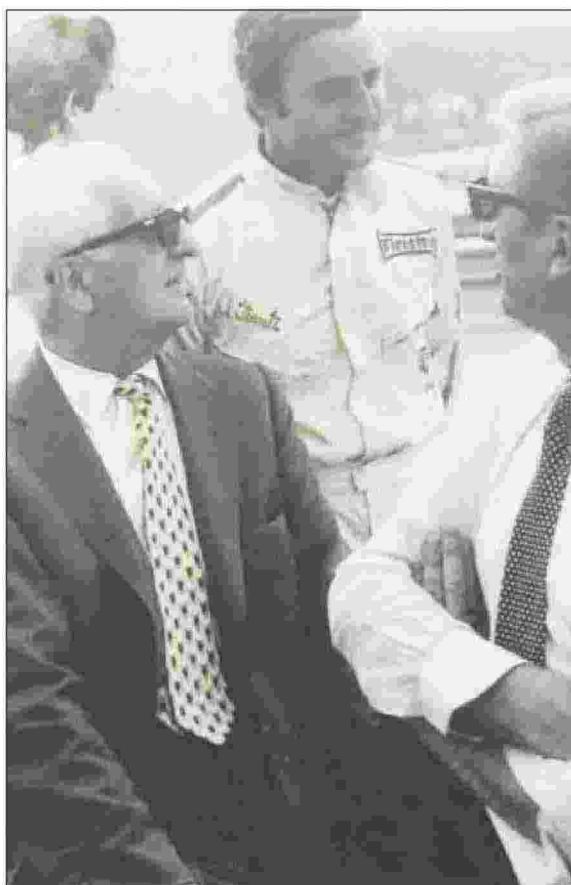
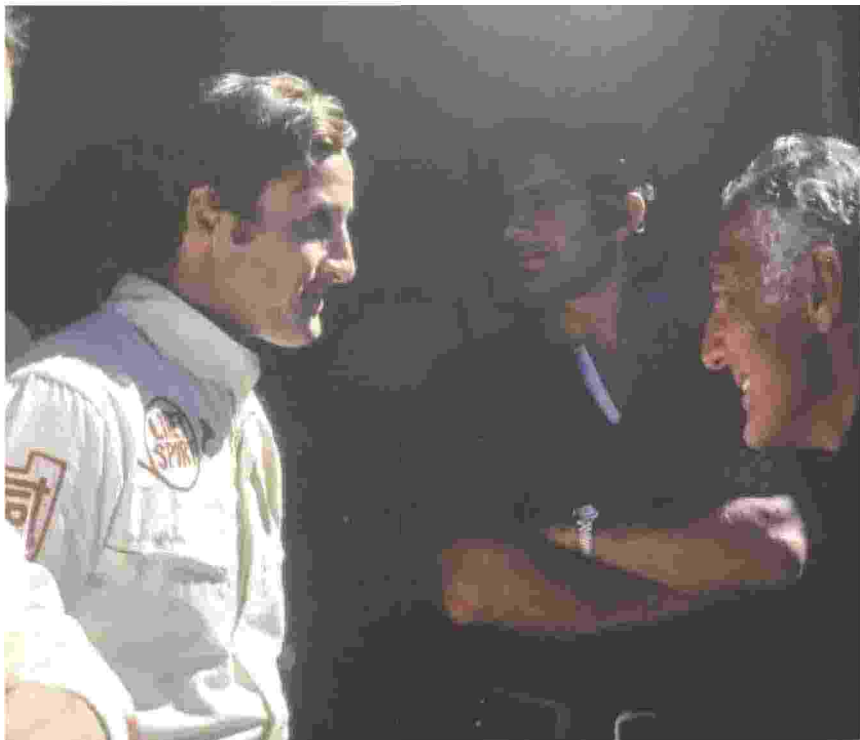
L'incidente fu provocato da Jean Pierre Beltoise che rimasto senza benzina iniziò a spingere la sua Matra verso i box. Ignazio a bordo della sua 12 cilindri Ferrari numero 24 era in testa alla corsa e da lì a poco avrebbe dovuto cedere il volante ad Arturo Merzario che era già pronto con il suo casco in testa ma mentre cercava di doppiare la Ferrari 512M guidata da Mike Parkes, si trovò davanti la Matra di Beltoise. Le due auto si toccarono, la macchina di Ignazio fu presto avvolta dalle fiamme e tutto si concluse in pochi minuti.

La notizia della sua morte raggiunse presto l'Italia, la sua famiglia, i suoi tifosi. Le polemiche infuriarono. Sotto accusa fu messo Beltoise ma anche i commissari di gara che non erano prontamente intervenuti per segnalare il pericolo in pista. E così si concluse la storia di un ragazzo che corse per tutta la vita sognando di diventare campione del mondo.

«Il casco verde con l'aquila regalatole da Mara»



Ignazio Giunti con la fidanzata Mara Lodrino



Ignazio Giunti con Enzo Ferrari e accanto il tragico incidente a Buenos Aires in cui perse la vita (Foto tratte dal libro di Vittorio Tusini Cottafavi)