

PILOTI ROMANI IGNAZIO GIUNTI

QUANTE NE HA COMBINATE...

Il nipote, Vittorio Tusini Cottafavi, ricorda in un volume l'epopea del "reuccio di Vallelunga". Conclusa in modo tragico, proprio quando era appena diventato un driver Ferrari di Formula 1

di **Paolo Ferrini**

Lo chiamavano il "reuccio di Vallelunga", Ignazio Giunti, scomparso nel gennaio 1971 durante la 1.000 Km di Buenos Aires: non aveva ancora compiuto 30 anni. Il suo ricordo, però, è sempre vivo nel cuore degli sportivi e di chi lo ha conosciuto da vicino. Come il nipote Vittorio, che ha dedicato a "zio 'Gnazio" un libro ("Un pilota, un'epoca", edito da Rubbettino, 19,50 euro), da pochi giorni in vendita, che non soltanto contiene dati e aneddoti sulla storia del campione romano, ma che è soprattutto un efficace spaccato di «un'epoca meravigliosa e terribile, dove le macchine erano stupende e con prestazioni mostruose, i circuiti affascinanti e rischiosissimi, le misure di sicurezza quasi inesistenti», come scrive lo stesso autore del volume, Vittorio Tusini Cottafavi.

È nell'atmosfera di quegli anni, nella quale la morte è un elemento immanente delle competizioni automobilistiche, che si muove la carriera di Ignazio Giunti, ragazzo romano di buona famiglia, trasformatosi dallo scavezzacollo che si confronta con gli amici sulla Cassia in un campione di valore assoluto al volante della Ferrari 312B di Formula 1. In mezzo, le vittorie nelle gare di durata, quelle che alla fine degli anni 60 sono il teatro di sfide in cui si confrontano i grandi costruttori mondiali.

Nel 1961, Giunti debutta sulla pista di Vallelunga con una Giulietta TI di colore blu. E ne combina di tutti i colori, fino a quando il direttore di gara, Giulio Baravelli, non gli espone la bandiera nera e lo squalifica dalla gara. «C'è da augurarsi che a questo ragazzo venga tolta la licenza, per il bene suo e

degli altri», chiosa all'epoca il collega del settimanale Auto Italiana. Per fortuna, non gli hanno dato retta.

Quattro anni più tardi, dopo aver sfiorato il titolo italiano con la Giulietta preparata da Mario Urbani, il driver romano si sposta per i circuiti europei con una Chevrolet a gas che traina un carrello sul quale c'è una Fiat-Abarth 1000, la sua prima macchina ufficiale. Per risparmiare denaro, evita le autostrade, ma così facendo arriva in autodromo all'ultimo momento con gli occhi cerchiati e chilometri di guida sulle spalle. Poco importa, perché quell'anno vince dodici gare, più di ogni altro pilota della Scuderia Bardahl, per cui corre. L'anno seguente debutta al volante dell'Alfa Romeo GTA: sta per nascere la leggenda del "reuccio di Vallelunga". Corre con le vetture del Jolly Club, ma poi →

PILOTI ROMANI IGNAZIO GIUNTI

→ passa quasi subito a quelle ufficiali dell'Autodelta e si cimenta anche con le coupé biancorosse del "mago" romano Franco Angelini, con il quale nasce un bellissimo sodalizio umano e professionale. In quegli anni, le sfide nella classe della GTA sono davvero al fulmicotone. Fra i tanti rivali emerge Nanni Galli, che diventa il suo migliore amico, oltre che il compagno di molte avventure sportive con le macchine del Biscione.

Nel 1970, Giunti viene chiamato da Enzo Ferrari a far parte di una squadra formidabile, di cui sono membri Andretti, Ickx, Merzario, Regazzoni, Schetty e Vaccarella. Con quest'ultimo e con Andretti vince la 12 Ore di Sebring al volante della 512 S. È poi secondo alla 1.000 km di Monza e terzo alla

Targa Florio e alla 6 Ore di Watkins Glen. A fine stagione s'impone anche a Kyalami. Un'escalation di prestazioni che gli vale la fama internazionale e gli spalanca le porte della Formula 1. Il debutto avviene sul circuito belga di Spa-Francorchamps, dove porta al quarto posto la nuova 312B: è il primo piazzamento a punti di una monoposto dotata del motore V12 boxer.

Le prospettive per una brillante carriera alla Ferrari si annunciano eccellenti: nel 1971 sarà la prima guida del nuovo prototipo 312PB e si alternerà con Mario Andretti sulla vettura di Formula 1. Nella prima prova del Mondiale Sport il campione romano perde però la vita mentre è in testa alla corsa, per un assurdo incidente causato da Jean-Pierre Beltoise, che in curva e a centro pista spinge la sua Matra a secco di benzina verso i box, senza che i commissari blocchino la folle manovra. La Ferrari di Ignazio si schianta contro la macchina del francese, che resta invece miracolosamente incolume. «Giunti aveva talento e avrebbe potuto con-

solidare un brillante avvenire anche in Formula 1», disse di lui Enzo Ferrari, «ma una disgrazia inconcepibile e piena d'impetose ombre ce lo ha strappato senza lasciarci il tempo di apprezzarne compiutamente tutte le qualità». Proprio nella prefazione del libro di Tusini Cottafavi, Cristiano Rattazzi osserva come quell'assurdo incidente abbia privato il nostro Paese di un potenziale campione del mondo. Un titolo che dopo Ascari, nel lontano 1953, nessun altro pilota italiano è mai più riuscito a vincere. 

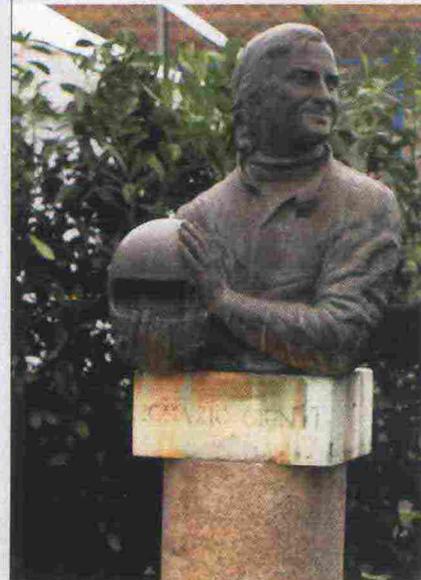
TRIBUTO DOVEROSO

ALMENO UNA CURVA

Nessuno è profeta in patria, dicevano i romani che la sapevano lunga. Se a Sargineto Lido, in provincia di Cosenza, dove la famiglia Giunti era proprietaria di un antico castello e di possedimenti agricoli poi trasformati in un centro turistico con albergo, il Comune ha da tempo intitolato a Ignazio una via che porta al mare e, a breve, si prepara a scoprire un monumento a lui dedicato, a Roma, sua città natale, non solo non si è fatto nulla di tutto ciò, ma c'è voluto l'intervento del club Amici di Vallelunga per ottenere lo spostamento nel centro del paddock del busto del campione, che giaceva semidimenticato nelle vicinanze delle tribune centrali. Proposta: perché non intitolare al campione una delle curve dell'autodromo di Campagnano?



Un giovane Giunti indossa un casco rudimentale. In alto, lo vediamo in tuta Alfa Romeo e a Sebring nel 1969. Nella pagina precedente, un'acrobazia autografata



© Riproduzione riservata