

90 anni fa inaugurava la pista dove gareggiò Tazio Nuvolari. Oggi è coperta dal degrado

L'Autodromo, mito ruggente

LA STORIA

Il mito della velocità aveva la sua casa a Roma. Era il 24 maggio del 1931 quando «in uno sflogorio di sole - come raccontano le cronache dell'epoca - una rossa Alfa-Romeo da corsa si lanciava in una vertiginosa volata». Inaugurava l'Autodromo del Littorio, impianto avveniristico, un concentrato di modernità tecnica al servizio dei motori ruggenti. Lunedì prossimo ricorre l'anniversario: novant'anni esatti dalla sua creazione. Per l'occasione gli storici si sono messi sulle tracce di quel glorioso monumento, tanto innovativo quanto effimero, visto che restò in piena attività solo quattro anni. «L'Autodromo, salvo che per pochissimi appassionati e specialisti, è assolutamente sconosciuto al grande pubblico», commenta **Lorenzo Grassi**, ricercatore, esperto di Novecento, curatore del blog *Storia&Storie*, che tra sopralluoghi tecnici, documenti d'archivio, carte storiche e mappe ha ricostruito questo incredibile capitolo di storia romana. Un gioiello dimenticato, perimetrale all'Aeroporto dell'Urbe, lungo la Salaria, a pochi metri dal Tevere. Pen-

sare che il debutto (sotto l'egida di Mussolini) fu quasi da arena del Circo Massimo: niente lotte di sangue, certo, ma una pista hi-tech dove si sfidavano le stelle della velocità. Un percorso di 4.440 metri, di cui 2.045 in rettilineo, largo, 12 metri. A costruirlo (con un lastrone di calcestruzzo di cemento) l'ingegnere Piero Puricelli, già artefice dell'Autodromo di Monza.

Memorabile il duello aero-automobilistico fra Tazio Nuvolari sulla rossa Alfa Romeo e il pilota militare Vittorio Suster alla guida di un biplano (vinse Suster). E qui sfoggiò tutto il suo coraggioso estro anche una delle prime donne pilota, la francese Madame Itier soprannominata "Chicane mobile" (al secolo, Anne-Cecile Rose-Itier), protagonista per ben cinque volte alla 24 ore di Le Mans.

Oggi, scordiamoci tutto questo fasto. Lì dove si innalzava la mitica parabola di Nuvolari (la grande "Curva sopraelevata" alta sette metri che consentiva di andare a 250 chilometri orari), si vedono solo le baracche di un allevamento con pascoli sparsi senza controllo. I resti del circuito sono sepolti da degrado e discariche, oblio e erba infestante. «Eppure fu un impianto altamente innovativo sul piano tecnico e sportivo - racconta Lorenzo Grassi - Ospitò due Gran

Premi di Roma con gli assi dell'epoca come Nuvolari, Taruffi, Varzi, Ernesto Maserati e Dreyfus. E ospitò delle sfide spettacolari tra auto e aerei». A caratterizzarlo, 5 curve e 3 rettilinei, compresa la terribile "Curva della ripresa", che costringeva piloti e vetture ad una giravolta ad U.

«Il colpo di grazia arrivò con i bombardamenti Alleati su Roma, a partire sin dal primo del 19 luglio 1943», spiega Grassi. Oggi la situazione ambientale sembra allontanare sempre di più il piano di una nuova ciclabile sull'argine del Tevere. «Eppure questo luogo potrebbe essere una significativa tappa della memoria lungo la pista ciclabile, insieme ai resti della gru per gli idrovolanti che si incontra sull'argine poco prima», aggiunge Grassi. Lo storico ha contattato anche l'Alfa Romeo e l'Enac proponendo una rievocazione storica con una sfida simbolica tra auto e aereo sulla pista dell'attuale Urbe. Per ora, tutto rimandato. Resta il cartello: Divieto di accesso, greggi al pascolo con cani feroci.

Laura Larcari



Di lato, una foto d'epoca che immortala la sfida tra Nuvolari e Suster avvenuta l'8 dicembre del 1931. Sotto, a sinistra, baracche e allevamenti sopra i resti della pista; e a destra, la mappa che ricostruisce il tracciato originario



Qui di lato, un ritratto di Anne-Cecile Rose-Itier, nota come Madame Itier, una delle prime donne pilota