

C'era una volta.....



E' una storia che comincia quasi un secolo fa quella del Mugello. Il viaggio parte nel **1914**, è una competizione di regolarità che viene subito dopo interrotta dalla guerra. Il primo periodo di grande notorietà è quello degli anni Venti quando a sfidarsi sui 66 polverosi chilometri che da Scarperia salivano fino a Firenzuola per poi tornare attraverso il passo della Futa a San Piero, di nuovo a Scarperia, erano i migliori conduttori di allora. Campari, Brilli Peri, Enzo Ferrari (vincitore nel 1921 della classe 4500 su Alfa Romeo), Antonio Ascari, Borzacchini, oltre, naturalmente, ad Emilio Materassi, idolo locale. Messa in ombra dal prestigio della **Mille Miglia**,

il circuito rimase silenzioso dopo l'edizione del 1929, nonostante una ripresa, risultata poi effimera, nel 1955, su un percorso ridotto a poco più di 19 km. Fu la scomparsa delle Mille Miglia e la analoga rinascita della popolarità delle gare su strada negli anni '60, che convinse dirigenti appassionati come Pasquale Borracci ed Amos Pampaloni a riproporre la competizione sul tracciato classico dei 66 km, la prima della quali fu nel 1964, il 21 giugno, esattamente cinquanta anni dopo la disputa del 'Circuito automobilistico toscano' che, di fatto, sancisce la nascita del Mugello. Riedizioni che godettero di buon successo ma che contarono, a livello di risonanza, la rara presenza del marchio tricolore più prestigioso, quello del Cavallino, intervenuto in forma ufficiale solo alle prove dell'edizione del 1967. Era comunque destino che le storie del

Mugello

e della

Ferrari

dovessero incrociarsi ancora, ma sarebbe stato necessario attendere ancora vent'anni. Le sette edizioni svoltesi negli anni '60 richiamarono nelle verdi valli del Mugello centinaia di migliaia di spettatori, richiamati indubbiamente dalle performanti vetture Sport e Turismo in lotta per l'assoluto, ma che riservavano un posto speciale nel cuore e nel tifo più autentico ai piloti delle vetture più vicine alla serie come le piccole Abarth elaborate. Il percorso permetteva exploit di guida che alcuni piloti come Enrico Pinto, Nanni Galli, Ignazio Giunti, Mauro Nesti, Arturo Merzario, seppero adeguatamente sfruttare per costituirsi una reputazione duratura e meritata.



Campione ideale dell'entusiasmo che il pubblico toscano riservava ai piloti più prodighi di "numeri" di guida nelle loro esibizioni, erano gli applausi a scena aperta che scattavano ad ogni passaggio della Fulvia "barchetta" inventata da Fiorio e Maglioli per consentire al "drago" Sandro Munari di dare lezioni di bravura sulle difficili strade dell' Appennino. Tra le ultime edizioni disputate - fra i partecipanti non vittoriosi ricordiamo Stommelen, Elford, Toivonen, Van Lennep - la più entusiasmante di quella del 1968 che vide prevalere l'Alfa Romeo di Luciano Bianchi, Galli e Nino Vaccarella al termine di una rimonta incredibile sulla Porsche del grande elvetico Jo Siffert e di Rico Steinemann, in un pomeriggio in cui la vettura italiana sembrava volasse, spinata da un tifo caldissimo. Come nella favola del brutto anatroccolo il protagonista, scacciato da tutti, diventa un ammiratissimo cigno, così dal Mugello stradale degli anni Venti, nasce un impianto destinato a rappresentare un passo in avanti nella concezione stessa di Autodromo dove dal concetto stesso di circuito si passa a quello di spazio sicuro ed efficiente dove è possibile trovare supporti tecnologici a manifestazioni diverse. Un centro, dunque, che ruota intorno all'automobile.

La storia continua....

