

La storia della Formula Uno e il GP di Roma

di Cristiana Ercoli

Indice dei contenuti

1. LA STORIA DELLA FORMULA UNO.....	3
1.1 I PRIMI ANNI DELLA F1.....	5
1.2 LA F1 DIVENTA “CIRCUS”.....	8
1.3 LA STORIA RECENTE	10
1.4 LA FORMULA 1 “IN NUMERI”	14
1.5 IL FUTURO DELLA FORMULA 1	16
2. IL RITORNO ALLE ORIGINI: I CIRCUITI CITTADINI.....	17
2.1 I GRAN PREMI	18
2.2 I CIRCUITI.....	22
2.3 LA STORIA DEI CIRCUITI CITTADINI: MONTECARLO, VALENCIA E SINGAPORE 24	
2.3.1 <i>Circuito di Montecarlo</i>	25
2.3.2 <i>Circuito di Valencia</i>	27
2.3.3 <i>Circuito di Singapore</i>	28
3. IL GRAN PREMIO DI ROMA	29
4. BIBLIOGRAFIA	35

1. LA STORIA DELLA FORMULA UNO

La Formula Uno o Formula 1 (la seconda grafia è il marchio commerciale), in sigla F1, è la massima categoria di vetture monoposto a ruote scoperte da corsa su circuito. Questa è considerata la massima formula esistente e da anni viene seguita da appassionati provenienti da tutte le parti del mondo. Il centro nevralgico di questa categoria è senza dubbio l'Europa, ma nel recente passato e grazie alla sua sempre crescente popolarità è arrivata in Cina, Malesia, Giappone, Abu Dhabi, Paesi in cui questa non era mai arrivata.

Questa categoria è la più affascinante almeno da un punto di vista tecnico, i piloti che hanno il privilegio di parteciparvi sono considerati tra i migliori al mondo e le case automobilistiche che vi partecipano mettono a punto le migliori soluzioni tecnologiche a disposizione sul mercato. Questi aspetti ed altri ancora fanno della Formula 1 la categoria con i costi maggiori ed elitaria dell'intero sistema automobilistico sportivo.

Ai suoi albori questa categoria aveva una struttura snella, quasi inesistente, gare occasionali su circuiti stradali con regole scarsamente definite, forse con unica regola, il pilota doveva arrivare per primo al traguardo. Quel meccanismo è molto lontano quindi dalla configurazione che ha assunto oggi, dove le corse e le vittorie sono solo una parte dell'intero sistema.

Il sistema che la disciplina è assai complesso, costituito da organismi strutturati a tutti gli effetti come un'azienda con una loro struttura manageriale che supervisiona ogni aspetto del Campionato.

La Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA) è l'organismo principale che disciplina la categoria.

La denominazione Formula Uno, è nata nel 1948 in sostituzione di quella che allora prendeva il nome di Formula A la quale nacque solo qualche anno prima nel 1946.

La F1 è regolata dalla FIA, che ha la sua sede generale a Parigi, in Place de la Concorde. L'attuale presidente è Jean Todt, ex Direttore Tecnico della Ferrari. La FIA è una federazione di circa 150 Automobile Club nazionali di oltre 100 Paesi del mondo. Il raggio di azione della FIA, è ampio, e non ad uso esclusivo delle competizioni sportive, poichè in qualità di ente sovranazionale ha il compito istituzionale di armonizzazione le diverse normative nazionali e campagne a favore della sicurezza stradale.

Ma ovviamente l'effort principale della FIA è rivolto alle competizioni automobilistiche, per il quale è l'organismo normativo di ultimo grado nella maggior parte dei Paesi del mondo (gli Stati Uniti d'America ad esempio sono esclusi) ed organizza oltre che al Campionato di F1 competizioni come il Campionato Mondiale Rally e serie inferiori come la Formula 3000, la GP2 e la Formula 3.

Le competizioni sportive però non tralasciano gli aspetti dei diritti finanziari e commerciali, che come è stato sopra menzionato grazie al nuovo meccanismo di controllo del campionato sono parte integrante del sistema e vengono regolati dalla Formula One Group (FOG). La FOG è posseduta sino alla fine del 2005 dalla società SLEC Holdings, che ha venduto nei primi mesi del 2006 la quota delle sue azioni alla CVC Capital Partners attraverso una complessa transazione finanziaria. Nonostante adesso sia un socio di minoranza, lo sport e i suoi diritti televisivi diffusi dalla "Formula

One Management” sono tuttora controllati a livello promozionale e operativo da Bernie Ecclestone, Patron della Formula Uno, attraverso la società Alpha Prema.

Le prime origini della Formula 1 risalgono a fine Ottocento. Il concetto di Gran Premio, inizia a maturare nel lontano 1906. Pochi anni dopo, negli anni venti, in Europa ci fu la prima seria regolamentazione delle gare, denominata "Formula Grand Prix". Questo regolamento, fu alla base di tre edizioni di un Campionato Mondiale per Costruttori (vinto dall'Alfa Romeo nel 1925, dalla Bugatti nel 1926 e dalla Delage nel 1927), di due edizioni di un "Campionato Internazionale" (nel 1931 vittoria di Minoia su Alfa, e nel 1932 vittoria di Nuvolari su Alfa) e delle cinque edizioni di un "Campionato Europeo Grand Prix" (dal 1935 al 1939) dominato da piloti e vetture tedesche.

Solo nel 1946, prese il nome di "Formula A", termine con il quale furono disputati una prima serie di gran premi non validi però per il titolo. Il Campionato era ancora in corso di evoluzione.

Due tipi di motori vennero ammessi a gareggiare: i supercompressi da 1.5 litri e gli aspirati da 4.5 litri. Negli anni precedenti la Seconda Guerra Mondiale invece erano ammessi soltanto i supercompressi di qualsiasi capacità fino al 1938 e solo successivamente subentrò la limitazione a 3.0 litri. La prima gara disputata con questo nuovo regolamento avvenne il 1 Settembre del 1946 nella città di Torino. Il Gran Premio di Torino disputato sul circuito del Valentino, fu vinto da Achille Varzi alla guida di un Alfa Romeo 158. Due giorni dopo, sulla stessa pista si svolse la "Coppa Brezzi", durante la quale Tazio Nuvolari al volante della debuttante Cisitalia D46 mandò in visibilibio il pubblico compiendo un paio di giri senza volante, poiché rotto, aggrappandosi al piantone dello sterzo.

Nello stesso anno la casa torinese preparò anche una rivoluzionaria auto a motore posteriore di 1.500 cc turbocompresso, disegnata da Ferdinand Porsche. Con questa vettura Tazio Nuvolari partecipò al Campionato Mondiale di automobilismo, di cui si iniziò a parlare ufficialmente nel 1947.

Nel 1948, solo un anno dopo, il nome della formula venne cambiato con quello attuale per via della nascita della Formula 2.

Nel 1949 vennero scelti sette gran premi validi per l'assegnazione del trofeo. Nel frattempo, Varzi era morto sul circuito di Berna e Nuvolari, ammalato, non riuscì più a tornare in pista, mentre l'avventura della Cisitalia naufragò per mancanza di fondi. Sullo scenario del 1950 si presentarono molti nomi nuovi, che presero il posto degli assi dell'anteguerra. Tra i nuovi piloti si schierò Juan Manuel Fangio, che il 10 aprile vinse su Maserati il Gran Premio di Pau.

Un mese dopo si disputò la prima gara valida per il campionato, il Gran Premio di Gran Bretagna del 1950. Al titolo piloti seguì un titolo per i costruttori nel 1958.

Per i primi due anni le corse per vetture di Formula Uno non sono state organizzate in un campionato. Subito però hanno assunto il nome di "Gran Premi". I Gran Premi (GP) da subito hanno acquisito rilievo internazionale poiché venivano organizzati in vari paesi d'Europa.

Nel 1950 venne ufficialmente organizzato il primo Campionato Mondiale di Formula Uno, anche se di fatto il Campionato aveva, fatta eccezione di una sola gara tappe europee. La 500 Miglia di Indianapolis venne inserita in calendario ma nessuno dei piloti e delle squadre impegnati nelle altre gare del Mondiale la disputò.

Nel corso dei decenni sono stati organizzati anche dei campionati di rilievo nazionale per vetture di Formula Uno (ad esempio quello sudafricano e la British Formula One Series che si corse tra il 1978 e il 1982 nel Regno Unito) e fino al 1983 si disputarono anche molti gran premi non valevoli per un campionato. Attualmente invece le vetture di Formula Uno gareggiano esclusivamente nel Campionato Mondiale, organizzato con cadenza annuale dalla Federazione Internazionale dell'Automobile, sempre disputatosi dal 1950 ad oggi e considerato unanimemente la massima espressione dell'automobilismo moderno.

I diversi decenni hanno assunto una fisionomia abbastanza precisa sia in termini di gestione dei singoli gran premi che per le caratteristiche tecniche delle vetture nel corso degli anni. Negli anni cinquanta, ad esempio dominarono le auto a motore anteriore; negli anni sessanta quella a motore posteriore, prive di alettoni; negli anni settanta si ebbe invece un grande sviluppo dell'aerodinamica della vettura di Formula 1. Negli anni ottanta le vetture furono caratterizzate dai motori turbo; gli anni novanta dall'elettronica; gli anni duemila dalla competizione tra le grandi Case automobilistiche.

L'evoluzione della F1 e delle vetture realizzate sono il frutto di una società che cambia, evolve verso tecnologie sempre più avanzate grazie ad investimenti crescenti nel settore della ricerca e sviluppo.

1.1 I PRIMI ANNI DELLA F1

I primi anni della Formula Uno sono stati anni indimenticabili, sia per i piloti che popolavano il mondiale che per le case automobilistiche italiane che iniziavano a guadagnarsi un posto di rilievo nell'automobilismo sportivo.

In quegli anni le capacità dei piloti non venivano oscurate dalla tecnologia, il rapporto capacità di guida e tecnologia era fortemente sbilanciato verso il primo.

Per l'Italia l'inizio del campionato del mondo Formula 1 è di buon auspicio poiché venne vinto dall'italiano Nino Farina con la sua Alfa Romeo 158 nel 1950, davanti al compagno di squadra argentino Juan Manuel Fangio. Fangio viene ricordato ancora oggi come uno dei piloti più famosi dell'automobilismo mondiale, vinse il suo primo titolo nel 1951 guidando l'Alfa Romeo 159, prima che questa Casa decidesse il suo ritiro dalle competizioni. Gli altri quattro titoli li conquistò alla guida di Mercedes (due titoli), Maserati (un titolo) e Ferrari (un titolo). Il suo predominio venne interrotto nel 1952-53 da un altro italiano Alberto Ascari su Ferrari, dopo il quale nessun altro italiano è riuscito a conquistare il campionato piloti. Per quanto i piloti italiani fossero di rilievo in quegli anni il britannico Stirling Moss fece da protagonista negli anni cinquanta. Vinse molte gare ma non riuscì mai a vincere il titolo e venne detto dagli inglesi "The king without crown" ("il re senza corona").

Altri piloti britannici però arrivarono come antagonisti degli italiani, Mike Hawthorn divenne il primo campione del mondo britannico che vinse, su Ferrari, mentre la Vanwall conquistò il primo titolo riservato ai costruttori nel 1958.

Il Mondiale di Formula 1 è caratterizzato, e così si può dire da due mondiali in uno, poiché i titoli da vincere sono due. Il mondiale piloti, quello forse più conosciuto dai tifosi e il mondiale costruttori legato ai team. A differenza del mondiale piloti, il mondiale costruttori per i team inglesi fu coronato di molti successi. Avvalendosi di piloti del calibro di Jim Clark, Jackie Stewart, Jack Brabham, Graham Hill, James Hunt, Denny Hulme, Emerson Fittipaldi, Jochen Rindt ed Alan Jones, i team britannici vinsero 16 titoli mondiali tra il 1959 e il 1980, cedendo solo 5 titoli alla Ferrari ed uno

alla francese Matra (gestita però dal team di Ken Tyrrell). Questo dato fa capire quanto la Formula Uno fosse importante e ben rappresentata in Europa, nonostante le sporadiche incursioni di team USA, quali la Eagle negli anni sessanta, la Shadow, la Penske e la Parnelli negli anni settanta. Tutte squadre abituate a dominare i campionati americani, ma che in Formula Uno totalizzarono appena 3 vittorie. Questi dati fanno riflettere su come il mondo dell'automobilismo assuma connotazioni diverse in Europa e negli USA, come con difficoltà si trovano piloti americani che corrono in F1 e viceversa seppur forse con qualche apparizione in più. Queste differenze si conservano ancora oggi dove negli USA la categoria più seguita è la Nascar mentre in Europa la F1 si ritaglia la vetrina d'onore.

Maggior fortuna ebbero i piloti Phil Hill e Mario Andretti; mentre Jack Brabham, campione con la Cooper nel 1959 e 1960, fu poi l'unico pilota a trionfare anche come proprietario di una propria scuderia (la Brabham Racing Organisation) nel 1966.

Hawthorn si ritirò dalle competizioni dopo la conquista del titolo, ma morì pochi mesi dopo in un banale incidente stradale.

La Formula Uno inizia a lavorare sulle vetture e sulle loro evoluzioni pur lasciando ancora ai piloti la "responsabilità" di portare la vettura alla vittoria. La prima grande innovazione tecnica fu attuata dalla Cooper con la reintroduzione del motore posteriore (già visto sulla Auto Union "Tipo A" progettata da Ferdinand Porsche, che corse con successo tra il 1934 ed il 1939). Si trattò dell'evoluzione dei positivi esperimenti attuati negli anni precedenti dallo stesso Cooper in Formula 3.

L'automobilismo, la F1 purtroppo non è solo divertimento ed emozioni uniche per coloro che amano questo sport ma spesso purtroppo è stato teatro di eventi drammatici. La seconda metà degli anni cinquanta viene purtroppo ricordata come un periodo ricco di incidenti mortali il quale spinse l'automobilismo mondiale a porre attenzione al tema della sicurezza iniziando dalla riduzione della potenza delle auto. Venne ridotta la cilindrata delle vetture che dal 1961 venne fissata a soli 1.500 cc. Da più parti si erano levate voci favorevoli addirittura all'abolizione delle corse automobilistiche misura poi adottata solo in Svizzera, a seguito del terribile incidente che funestò la 24 ore di Le Mans del 1955, che viene ricordato ancora oggi come il peggior incidente nella storia dell'automobilismo. Nel 1955, Pierre Levegh ottenne di poter guidare una Mercedes-Benz 300 SLR. Levegh era all'inseguimento di Mike Hawthorn, quando la Jaguar D-Type di quest'ultimo sorpassò una Austin-Healey guidata da Lance Macklin più lenta, prima di rientrare all'improvviso nei box sulla destra. Questa manovra costrinse la Austin-Healey a spostarsi a sinistra, dove sopraggiungeva con una velocità molto superiore la Mercedes guidata da Pierre Levegh. Questa urtò il retro della Austin-Healey, venne catapultata in alto e si schiantò nella folla, disintegrandosi ed uccidendo il pilota e 84 spettatori, oltre a ferirne molti altri. Stando alle dichiarazioni ufficiali dell'organizzazione, la gara fu fatta proseguire per impedire che gli spettatori abbandonassero il circuito intasando le strade e ostacolando così le ambulanze. Ma rimane il peggior incidente della storia dell'automobilismo.

La serie di incidenti però non si arresta, tanto da suscitare anche l'interesse del mondo ecclesiastico. Dopo la morte di Luigi Musso nel G.P. di Francia del 1958 (seguita dopo poco da quella di Peter Collins), l'Osservatore Romano si scagliò contro Enzo Ferrari, definendolo «Saturno ammodernato» che «continua a divorare i suoi figli»; mentre "Civiltà cattolica" definì le corse automobilistiche "Una inutile strage". Due pesanti anatemi, che nell'Italia di quegli anni quasi isolarono Ferrari, già sotto processo per l'incidente avvenuto durante la "1000 Miglia" dell'anno precedente, in cui erano morti il pilota Alfonso De Portago e 9 spettatori.

Nei 5 anni in cui fu in vigore la Formula a 1.500 cc si registrò un solo grave incidente in gara: quello del G.P. d'Italia del 1961, in cui perse la vita il destinato campione del mondo, Wolfgang Von Trips, insieme a 14 spettatori. In prova morirono il giovanissimo Ricardo Rodriguez e Carel Godin de Beaufort.

Jack Brabham affronta la Sudkehre del Nurburgring nel Gran Premio di Germania del 1965. Brabham fu l'unico pilota a trionfare anche come costruttore con la sua Brabham Racing Organisation nel 1966.

Con la riduzione della cilindrata dei motori i telai assumono un ruolo di primo piano, mettendo in risalto il genio di Colin Chapman, progettista e fondatore della Lotus, che ebbe un ruolo basilare nella seconda decade della F1: le sue idee hanno fatto scuola nell'evoluzione tecnica delle auto da corsa. Tra l'altro, nel 1968 la Lotus si presentò con la livrea delle monoposto colorate di rosso, oro e bianco, e in seguito nere, introducendo per prima volta lo sponsor in Formula 1.

Dopo il passaggio nel 1966 alla cilindrata di 3.000 cc, una nuova serie di incidenti mortali pose progressivamente l'attenzione sul problema della sicurezza passiva: nel G.P. di Monaco del 1967 le balle di paglia poste lungo il percorso acuirono la gravità dell'incendio che devastò la Ferrari di Lorenzo Bandini causando la morte del pilota. Una dinamica simile ebbe l'incidente che costò la vita a Jo Schlesser durante il G.P. di Francia del 1968. Nel frattempo, il 7 aprile in una gara di Formula 2 ad Hockenheim era morto il grande Jim Clark.

Nella battaglia per la sicurezza si schierò in prima fila lo scozzese Jackie Stewart, grazie al quale vennero adottati progressivamente le tute ignifughe, le cinture di sicurezza ed il casco integrale. Tutti dispositivi che fino ad allora erano rimasti sconosciuti e che salvarono la vita a Niki Lauda al Nurburgring nel 1976.

Le miglorie in termini di sicurezza purtroppo non riuscirono ad evitare una serie di incidenti mortali che colpirono l'automobilismo di quegli anni.

Sempre nel 1976, Jody Scheckter portò la Tyrrell P34 al successo nel G.P. di Svezia, vettura a 6 ruote fu una delle auto più curiose che abbiano corso in Formula 1.

Alla guida della GPDA (Grand Prix Drivers Association), Stewart promosse l'introduzione di chicanes per rallentare i circuiti, ma anche alcune misure poi risultate discutibili, come il posizionamento di guard-rail in metallo a bordo pista, che furono fatali, tra l'altro, al suo compagno di squadra François Cevert, nelle prove del G.P. USA del 1973.

L'automobilismo, come detto spero si tinga di nero, un'altra pagina drammatica fu l'incidente in cui perse la vita Roger Williamson durante il G.P. d'Olanda del 1973: la gara non venne sospesa e soltanto il suo compagno di squadra, David Purley, si fermò per cercare di prestare aiuto allo sfortunato pilota, che morì tra le fiamme.

Purtroppo, in quegli anni la lista dei decessi fu molto numerosa: Piers Courage, Jo Siffert, Peter Revson Bruce McLaren, Jochen Rindt, Joakim Bonnier, Helmuth Koinigg, Mark Donohue sono gli altri piloti di Formula 1 che persero la vita in pista, nel corso della prima metà degli anni settanta.

Con il passare del tempo per fortuna gli sforzi fatti per migliorare la sicurezza delle auto e degli autodromi ha dato i suoi frutti, ma nel periodo 1976/1986 si sono comunque registrati altri 10 altri decessi: Tom Pryce, Ronnie Peterson, Patrick Depailler, Gilles Villeneuve, Riccardo Paletti, Rolf Stommelen, Stefan Bellof, Manfred Winkelhock, Elio De Angelis e Jo Gartner.

Nella Formula 1 moderna non è permesso alle donne di partecipare al campionato di Formula 1, poiché considerato troppo oneroso dal punto fisico, ma la storia ha visto alcune donne parteciparvi. Due donne (entrambe italiane) hanno partecipato a Gran Premi di Formula 1: Maria Teresa De Filippis negli anni cinquanta e Lella Lombardi negli anni settanta. Mentre l'inglese Divina Galica, la sudafricana Desiré Wilson e l'altra italiana Giovanna Amati hanno preso parte soltanto alle prove, senza riuscire a qualificarsi per un Gran Premio.

Nel 1979, per quanto tema della sicurezza resta di fatto pur sempre una tematica attuale, la F1 affronta nuove problematiche, come il controllo dei diritti televisivi. La nascita della FISA (*Fédération Internationale du Sport Automobile*) diede il via ad una disputa, durata diversi anni, tra quest'ultima (presieduta da Jean-Marie Balestre) e la FOCA (*Formula One Constructors Association*, guidata da Bernie Ecclestone), concernente soprattutto il controllo dei diritti televisivi ed altre questioni tecniche. La F1 gran premio dopo gran premio acquisisce popolarità.

1.2 LA F1 DIVENTA “CIRCUS”

La tematica scottante dei diritti televisivi è fortemente legata alla ormai indiscussa crescita di popolarità della F1, che viene seguita sempre con crescente attenzione da tifosi da tutte le parti d'Europa, grazie anche alla capacità di piloti e case automobilistiche di rendere le gare competitive.

Il 1981 viene ricordato come l'anno della sottoscrizione del cosiddetto "Patto della Concordia" (dal nome della piazza parigina Place de la Concorde, dov'è la sede della Federazione). Questo patto era un contratto che obbligava le squadre a competere nel campionato del mondo suddividendosi i proventi sui diritti televisivi. Questo accordo portò alla conclusione della guerra tra FISA e FOCA, che aveva raggiunto l'apice con la cancellazione di due gran premi già disputati e dichiarati non validi per il titolo: quelli di Spagna del 1980 e del Sudafrica nel 1981. Di fatto questo accordo consentiva a Bernie Ecclestone di iniziare la scalata al controllo completo dello sport a livello finanziario.

I diritti televisivi e nuove normative in tema di regolamenti diventano sempre più stringenti. Nel G.P. del Sudafrica del 1982 si registrò un clamoroso sciopero dei piloti; nel successivo G.P. del Brasile vennero squalificati Nelson Piquet e Keke Rosberg (giunti rispettivamente 1° e 2°), perché le loro vetture risultarono sotto peso. Ciò generò una clamorosa protesta delle squadre inglesi, che non parteciparono al Gran Premio di San Marino. A fine anno, la FIA abolì per motivi di sicurezza il cosiddetto effetto suolo aerodinamico in vigore dalla stagione 1983.

La crescita della popolarità della F1 assunse con il passare del tempo una vetrina per le principali case automobilistiche mondiali. I motori turbo, introdotti dalla Renault nel 1977, si fecero sempre più potenti ed affidabili, stimolando molti costruttori ad entrare nel "circus" iridato e ponendo fine al dominio dello strepitoso motore Ford Cosworth aspirato da 3 litri, che dal 1967 al 1983 raccolse ben 155 vittorie.

Il lavoro dei team era fortemente concentrato sul rendere i motori sempre più potenti. Negli anni ottanta, e in maniera particolare nel 1986 le vetture turbo superavano i 1.000 cavalli di potenza (per la Brabham BMW di Nelson Piquet in configurazione da qualifica si parlò nel 1984 addirittura di 1.200 cavalli) e furono la più potenti della storia. Sempre nel 1986 vennero dotate di un "overboost", cioè una manopola collocata nell'abitacolo, tramite la quale il pilota poteva aumentare ulteriormente la potenza in fase di sorpasso, oltre che in qualifica.

La potenza dei motori era diventata a tratti rischiosa stridendo con il concetto di sicurezza per cui si era lottato negli anni passati. La FIA al fine di contenere tali prestazioni introdusse una serie di vincoli tecnici come la limitazione per la stagione 1984 della capacità del serbatoio della benzina e nel 1987 la pressione, portandola a 4 atmosfere, prima di ridurla ulteriormente nel 1988 ed eliminare definitivamente i motori turbo nel 1989.

Negli anni ottanta la partecipazione dei piloti italiani fu significativamente elevata: 8 nel 1982, 9 nel 1984, 11 nel 1989. Purtroppo però i risultati ottenuti non furono proporzionati alla loro presenza.

Gli anni che vanno dal 1979 al 1983 furono dominati sia dai piloti che dalle squadre francesi (Renault e Ligier); la sconfitta delle Renault di Prost nel 1983 ad opera della Brabham di Piquet segnò il loro improvviso declino, anche se la stagione dei successi individuali di Alain Prost stava solo per iniziare.

Il 1989 invece viene ricordato come il campionato con il maggior numero di partecipanti, al quale si iscrissero ben 39 auto (su cui si alternarono un totale di 49 piloti, di cui 29 raccolsero almeno 1 punto in classifica), appartenenti a 20 diversi team, alcuni dei quali non riuscirono mai a superare le "prequalifiche" che si tenevano il venerdì mattina e, quindi, a partecipare alle prove ufficiali.

Se si pensa alla F1 odierna, questo sarebbe impossibile anche perché 20 Team è circa il totale delle squadre presenti nel Mondiale. Nel 1992, le squadre siglarono un secondo "Patto della Concordia" e un terzo nel 1997, che è scaduto alla fine del 2007.

Nei primi anni novanta, la F1 inizia ad assumere delle connotazioni più simili a quella odierna grazie al pesante ruolo che la tecnologia assume. Le squadre introdussero diversi aiuti elettronici nella guida: le sospensioni attive, il cambio semi-automatico e il controllo di trazione. Alcune di queste innovazioni vennero introdotte sulle auto di serie. La FIA, consapevole che tanta tecnologia tendesse ad attenuare molto le abilità dei piloti, abolì l'assistenza elettronica nel 1994. Molti osservatori sostennero che tale abolizione derivasse dal fatto che la FIA non avesse i mezzi necessari per supportare tali aiuti ai piloti e così, negli anni seguenti, l'elettronica ritornò gradualmente nelle competizioni, anche se in maniera meno massiccia.

Le gare furono dominate dalla McLaren e dalla Williams. Motorizzata dalla Porsche, Honda, e Mercedes-Benz la McLaren vinse 16 campionati (sette costruttori, nove piloti), mentre la Williams motorizzata dalla Ford, Honda, e Renault vinse anch'essa 16 titoli (nove costruttori, sette piloti).

L'introduzione della tecnologia in F1 non fu l'unica variabile dominante degli anni novanta ma anche per la rivalità tra due grandi piloti, il brasiliano Ayrton Senna e il francese Alain Prost il quale raggiunse l'apice nel periodo 1988/1990, e che continuò anche dopo il ritiro del primo campione del mondo transalpino nel 1993. La competizione fu bruscamente interrotta dalla tragica morte del campione brasiliano Senna nel Gran Premio di San Marino il 1 Maggio del 1994, quando un pezzo della sospensione anteriore destra gli perforò il casco dopo un incidente avvenuto nella curva del Tamburello.

Il tema della sicurezza torna ad essere la tematica di maggior rilievo nel circus della F1. La tragica gara di Imola 1994 che non può essere ricordata solo come il GP della morte di Ayrton Senna poiché perse la vita anche il giovane pilota austriaco Roland Ratzenberger durante le qualificazioni; queste tragedie spinsero la FIA a prendere provvedimenti immediati. La FIA impose cambiamenti nel

regolamento, che altrimenti (per via del Patto della Concordia) avrebbero dovuto ottenere l'approvazione di tutte le squadre. I cambiamenti più notevoli si registrarono nella stagione 1998 in quella che venne denominata la "Narrow Track Era". Oltre alla messa in sicurezza di diversi circuiti, vennero introdotte le scanalature su pneumatici (tre sulle gomme anteriori, portate a quattro a partire dal 1999, e quattro sulle posteriori). L'obiettivo era ridurre la velocità media durante le corse con pista asciutta, aumentando la difficoltà dei piloti senza aggiungere rischi e assicurando un migliore spettacolo.

I risultati furono contrastanti: la mancanza di grip meccanico ha stimolato progettisti di fama che hanno tentato di colmare il deficit aerodinamico con dispositivi che tendono a rendere le auto sempre più dipendenti dalla traiettoria predefinita delle altre vetture che procedono lungo il circuito; il che ha reso più difficili i sorpassi. I pneumatici scanalati hanno inoltre avuto inizialmente un effetto secondario sfavorevole a causa dei forti residui di gomma che rimanevano all'interno delle stesse scanalature. Le squadre più innovatrici tentarono di trovare altre soluzioni per questi cambiamenti drastici. La McLaren, con una macchina progettata da Adrian Newey durante la stagione 1998, utilizzò un ammortizzatore sui freni che permetteva al pilota la frenata indipendente su una o l'altra ruota posteriore per migliorare l'aerodinamicità nelle curve. Questo aiuto al pilota venne in seguito vietato. In ogni caso, dopo il 1° maggio 1994 nessun pilota ha più perso la vita in una gara di Formula 1 (e, in generale, soltanto tre hanno perso la vita da quando si usano i telai in fibra di carbonio: Senna, Ratzemberger e De Angelis). Si contano tuttavia due commissari di pista deceduti: uno durante il Gran Premio d'Italia del 2000, e un altro nel Gran Premio d'Australia del 2001.

I piloti di McLaren, Williams, Renault (in precedenza Benetton) e Ferrari hanno vinto tutti i campionati del mondo dal 1984 al 2008. Con i cambiamenti tecnologici avvenuti negli anni novanta, i costi per competere in Formula 1 crebbero a dismisura. Questi onerosi incrementi, in aggiunta al dominio dei quattro maggiori team, hanno causato l'impoverimento delle squadre indipendenti che si videro private dei mezzi per poter realmente competere. Problemi finanziari costrinsero diversi team a chiudere i battenti e, dal 1990, ben 28 squadre finirono fuori dal giro della F1. Ciò trova conferma nelle parole del proprietario della Jordan, il quale in una dichiarazione sancì la fine dell'era dei costruttori privati.

L'anno scorso proprio per gli ingenti investimenti che i grandi team possono permettersi a discapito di quelli minori, aumentando così il gap prestazionale delle vetture, la FIA e la FOTA erano arrivate allo scontro diretto. Alcuni dei principali team come la stessa Ferrari minacciava di non partecipare all'odierno campionato di F1, ma di creare in accordo con altri team un campionato parallelo.

La tensione era alta e solo a ridosso della scadenza delle iscrizioni dei team al campionato è stato trovato un accordo.

1.3 LA STORIA RECENTE

La F1 ha ormai assunto una connotazione diversa rispetto al passato, la sicurezza sembra essere divenuto un valore strutturale delle gare automobilistiche, lo scottante tema dei diritti televisivi ha ormai trovato le sue regole e la tecnologia è divenuta parte integrante delle monoposto, spesso accusata di offuscare le vere doti dei piloti e ancor più spesso di aver rilegato al secondo posto le loro capacità di guida. L'abilità di un pilota non può contrastare le capacità tecniche di una monoposto.

Gli anni 2000 sono dominati da Michael Schumacher. Schumacher è l'emblema degli ultimi anni di F1, unico pilota al mondo ad aver vinto 7 Titoli Mondiali, con scuderie diverse, il pilota che in assoluto detiene il maggior numero di record.

Michael Schumacher, nato a Kerpen, Germania il 3 Gennaio del 1969, approda alla Ferrari nel 1996 portando in dote il Titolo di Campione del Mondo vinto per la seconda volta consecutiva, prima in Benetton motorizzata Ford nel 1994 facendolo diventare il primo campione del mondo tedesco e poi con la Benetton motorizzata Renault nel 1995.

Agli inizi della sua carriera che hanno coinciso con i primi anni novanta, Schumacher si confrontò spesso con Ayrton Senna. Ma purtroppo la morte del campione brasiliano ha impedito un confronto diretto negli anni successivi.

Il grande rivale di Michael Schumacher nel periodo 1998/2001 fu il finlandese Mika Hakkinen con la sua McLaren-Mercedes.

La maggior parte delle vetture montavano un motore V10, configurazione poi resa obbligatoria per regolamento. Durante questo periodo, le statistiche mostrano la supremazia indiscussa dei motori della Renault e della Ferrari, con la Ferrari che conquistò sei titoli costruttori e cinque piloti e la Renault che nel 2005 e nel 2006 si aggiudicò i due titoli mondiali con una macchina da essa totalmente fabbricata. La Renault fu innovatrice durante questo periodo redigendo un progetto come il motore 111° a 10 cilindri per la RS23 partecipante alla stagione 2003, con il centro gravitazionale del motore spostato verso il basso così da rendere più maneggevole la guida. I risultati sul campo dimostrarono la poca affidabilità e pesantezza di tale sistema e la Renault tornò a una configurazione più convenzionale. La Ferrari fu quella che ebbe i maggiori benefici dall'era del motore V10, vincendo sei titoli costruttori nel periodo 1999-2004.

Molti record sono stati battuti nei primi sei anni del XXI secolo dal pilota tedesco Michael Schumacher su una Ferrari ritrovata. Nel Gran Premio del Belgio del 2001 fissò con 52 il nuovo record di gran premi vinti, ritirandosi alla fine della stagione 2006 con 91 vittorie all'attivo.

Schumacher detiene inoltre il record per i gran premi vinti in una singola stagione (nel 2004 conquistò 13 delle 18 gare in programma). Nel 2003 vinse il suo sesto titolo mondiale piloti battendo il precedente record, fino allora considerato insuperabile, di Juan Manuel Fangio. Schumacher nel 2004 vincerà per la settima volta il titolo. Ha inoltre battuto il record di punti in carriera, conquistando il suo 801° punto nel Gran Premio del Giappone del 2001, superando il precedente record detenuto da Alain Prost con 798,5 punti e raggiungendo il 1369° punto nel Gran Premio del Brasile 2006 a Interlagos.

Michael Schumacher e la Ferrari detengono i record di vittorie nei rispettivi titoli mondiali piloti (sette) e costruttori (sedici).

Nel 2002 fissò inoltre il nuovo record per la conquista più rapida del titolo mondiale, vincendolo già a luglio dopo il Gran Premio di Francia e dopo 11 gare disputate (nel 1992 Nigel Mansell vinse anch'egli il titolo dopo 11 gare disputate, ma nel mese di agosto al Gran Premio di Ungheria). Michael Schumacher ha detenuto il titolo mondiale piloti per oltre 1.800 giorni. La sua striscia vincente si interruppe il 25 settembre 2005 quando Fernando Alonso conquistò il campionato 2005 (terminando in terza posizione il G.P. del Brasile) e diventando anche il più giovane campione del mondo (precedentemente questo primato spettava ad Emerson Fittipaldi). Tuttavia, già Lewis Hamilton nel 2008 divenne campione del mondo togliendo il primato a Fernando Alonso. Il pilota

spagnolo fu anche il pilota più giovane a conquistare la pole position e la vittoria in un Gran Premio, ma questi primati sono poi stati battuti nel 2008 da Sebastian Vettel.

Altri rivali capaci di competere con Schumacher (soprattutto nella stagione 2003) sono stati Kimi Räikkönen alla guida della McLaren-Mercedes e Juan Pablo Montoya alla guida della Williams-BMW. Mentre Ralf Schumacher, seppure oscurato dai risultati del fratello, risultava comunque, all'epoca, il secondo migliore pilota tedesco di tutti i tempi in Formula 1.

Nell'era Schumacher la tematica dei costi di gestione divenne l'argomento di maggior rilievo, e come già riportato è una tematica ancora altamente scottante, frutto della sempre crescente tecnologia che rendeva obsolete soluzioni tecnologiche in tempi estremamente ridotti. Nei regolamenti, alcuni cambiamenti vennero introdotti proprio per limitare i costi di gestione ed anche la competitività nei GP a tratti venuta meno ed iniziata durante l'era Schumacher – Ferrari.

Il cambiamento più notevole avvenne nel formato della sessione di qualifiche tra il 2003 e il 2006 e dopo l'abolizione, avvenuta alla fine della stagione 2002, del tempo limite (il 107% della pole position) necessario per qualificarsi alla gara. Un'altra nuova regola impose ai piloti di iniziare la gara con lo stesso livello di benzina avuto alla fine della sessione di qualifica, introducendo così nuovi elementi tattici per le diverse strategie adottate dai vari team. Altra nuova restrizione è stata il mantenimento dello stesso motore, che deve durare due gare (poi 4 gare ed attualmente è vigente un limite di 4 motori a stagione) senza effettuare alcun cambiamento; il pilota che contravviene a questa regola viene penalizzato di 10 posizioni sulla griglia di partenza

I cambiamenti tecnologici e le evoluzioni delle vetture pesano sul corso dei campionati. Il 2005 ha segnato la fine dell'era dei motori V10 nella Formula 1. Nella stagione 2006 la maggior parte delle squadre aveva sviluppato i motori V8 secondo le nuove regolazioni introdotte, che sono poi stati "congelati" in quanto sono stati vietati fino al 2010.

Nel 2006 si è visto anche l'arrivo di nuovi team e un certo numero di altri riformati sotto una nuova amministrazione. Dopo l'acquisizione del 45% delle azioni del team BAR, la Honda rientrò nella F1 a tutti gli effetti come squadra, mentre in precedenza era soltanto un fornitore di motori; la Sauber è stata rilevata dalla BMW e Peter Sauber lasciò la carriera di manager; la Jordan, presente da lungo tempo, venne rilevata da Alex Shnaider e assunse il nome di Midland (nel corso della stagione 2006, venne acquisita da un consorzio olandese capeggiato dalla marca Spyker). Successivamente, questa squadra è divenuta di proprietà indiana, disputando i mondiali 2008 e 2009 con la denominazione di Force India ed ottenendo nel G.P. del Belgio 2009 con Giancarlo Fisichella la pole position ed il 2° posto in gara. Aguri Suzuki, che fu il primo pilota giapponese a salire sul podio in F1 (nel G.P. del Giappone del 1990), acquisì a fine 2005 i beni della Arrows, fallita nel 2002, dando vita alla Super Aguri. Un team che ebbe vita breve, non portando nemmeno a termine il campionato del 2008.

La Red Bull e la Toro Rosso sono due auto molto simili sotto l'aspetto estetico.

Persiste l'importanza che gli sponsor assumono all'interno del circus, al punto da associare il nome di una scuderia al prodotto sponsorizzato. Il magnate austriaco delle bevande energetiche, Dietrich Mateschitz, acquisì dapprima la scuderia Jaguar, denominandola Red Bull Racing; e poi la Minardi, trasformandola in un team di giovani e denominandola Scuderia Toro Rosso, con sede a Faenza. Egli possiede, così, due scuderie. La Toro Rosso iniziò la stagione 2006 utilizzando ancora i motori V10 di assetto limitato forniti dalla Cosworth. Il giovane Sebastian Vettel ha regalato la prima vittoria sia alla Toro Rosso (nel G.P. d'Italia 2008) che alla Red Bull (nel G.P. delle Cina del 2009).

Il mondiale 2009 è stato vinto dalla Brawn GP, guidata da Jenson Button. La Brawn creata sulle ceneri della Honda, che alla fine del 2008 aveva deciso di ritirarsi dalle competizioni e che cedette a Ross Brawn il suo materiale e le sue strutture per il prezzo simbolico di 1 Euro.

L'auto motorizzata però con motore Mercedes si è rivelata estremamente competitiva, vincendo permettendo a Jenson Button di vincere 6 dei primi 7 Gran Premi della stagione e conducendo l'inglese alla conquista del titolo. Con 8 vittorie (l'altro pilota, Rubens Barrichello, ha vinto 2 Gran Premi), la Brawn GP resterà una meteora nella storia della Formula 1, in quanto alla fine del campionato è stata rilevata dalla Mercedes ed ha corso il Mondiale 2010 con questa denominazione. Una scelta in controtendenza, dato che invece Toyota e BMW hanno deciso alla fine del 2009 di ritirarsi dalle competizioni, giudicando eccessivi i costi della Formula 1 rispetto al ritorno promozionale che ne deriva. La stagione 2009 è stata turbata da diverse dispute, derivanti dalle rilevanti novità regolamento, che hanno costretto tutte i Team a progettare delle macchine completamente nuove, con l'incognite del nuovo KERS, rivelatosi alla prova dei fatti molto costoso e difficile da gestire. Inoltre, la presenza di auto dotate di un doppio profilo estrattore posteriore ha determinato il ricorso ufficiale da parte di Ferrari, Renault, BMW e Red Bull al Tribunale della FIA, che tuttavia ha giudicato regolare questa soluzione tecnica. Si è avuta una competizione tra auto molto diverse tra loro: quelle dotate del KERS, quelle dotate del contestato "diffusore col buco" e quelle non dotate di nessuno dei due, ovvero di entrambi.

Dopo la partecipazione-record registrata nel 1989, nell'arco di vent'anni il numero delle squadre è andato costantemente calando, a causa del crescente incremento dei costi, strettamente legato all'impiego di tecnologie sempre più sofisticate. La FIA ha tentato nel 2009 di cambiare ulteriormente le regole per combattere la spirale altissima di costi ed assicurare così la presenza dei Team minori. Ma ha infatti creato un forte attrito tra il Presidente Max Mosley e le squadre, che hanno minacciato addirittura di creare un campionato alternativo, come sopra già menzionato.

Alcune regole sono risultate davvero discutibili, come in particolare quella che ha imposto il divieto di effettuare test in pista nel corso del campionato, con il preciso scopo di agevolare i team minori che per ovvie ragioni di costo non sarebbero in grado di effettuare questi test. Ma la impossibilità di effettuare test ha impatti negativi non trascurabili. In tal modo, non solo l'evoluzione delle vetture viene a basarsi unicamente su simulazioni effettuate al computer o in galleria del vento, ma i piloti non hanno modo di allenarsi e questo è particolarmente grave, soprattutto per le "terze guide" che vengono occasionalmente chiamate a sostituire i piloti titolari.

Inoltre aspetto non trascurabile, non tutti i piloti si trovano a proprio agio con i simulatori, rallentando così lo sviluppo della vettura.

I tre nuovi Team che hanno disputato la Stagione 2010 (Lotus, Virgin, HRT) non hanno raccolto alcun risultato; ma il campionato è stato comunque vibrante, forse il più appassionante degli ultimi anni, con un continuo avvicinarsi di piloti in testa alla classifica ed un equilibrio ritrovato, che ha condotto alla vigilia dell'ultima gara con ancora quattro piloti in lizza per il titolo: il ferrarista Fernando Alonso (246 punti); il duo della Red Bull con Mark Webber (238) e Sebastian Vettel (231); ed il pilota della McLaren Lewis Hamilton (222). Va detto che peraltro la classifica sarebbe stata la stessa sia con il punteggio in uso nel periodo 2003-2009 (99, 96, 94 e 92 rispettivamente per i 4 piloti citati, nello stesso ordine) sia con quello "storico", in uso tra il 1961 ed il 1989 (76, 72, 70 e 67 punti; quest'ultimo è il più adatto a fare dei paragoni con i campionati del passato).

La Red Bull motorizzata Renault si è invece già assicurata il Mondiale Costruttori con una doppietta ottenuta nel penultimo Gran Premio, quello del Brasile; correndo con licenza austriaca, diventa così la prima squadra campione del Mondo non appartenente alle 3 Nazioni che hanno dominato le precedenti 52 edizioni del Mondiale Costruttori (Gran Bretagna, Italia e Francia). La Red Bull ha poi portato a casa anche il Mondiale Piloti con Sebastian Vettel che si è imposto nell'ultimo gran premio, tra l'altro senza essere mai stato prima di allora in testa al campionato. Diventa in tal modo anche il più giovane pilota a vincere un Mondiale, all'età di 23 anni e 4 mesi. Sembrava semplice per Alonso ottenere il quarto posto che gli avrebbe garantito la vittoria nel Mondiale; ma un errore di strategia ai box Ferrari ha privato lo spagnolo del suo terzo titolo iridato.

1.4 LA FORMULA 1 “IN NUMERI”

Nel corso della storia della F1 ma come in altri sport, la domanda più ricorrente è chi sia stato il più grande pilota di tutti i tempi. La domanda è complessa ed articolata, a tal punto forse da non avere una risposta univoca. Gli addetti del circus hanno avanzato delle ipotesi ma identificare in modo indiscusso il “migliore” è davvero difficile. La F1, forse più di altri sport ha subito delle trasformazioni radicali, diventa quindi difficile poter paragonare un Fangio con uno Schumacher, come diventa difficile paragonare piloti che hanno corso in periodi storici con un arco temporale più ridotto. Schumacher o Senna?

Altre volte ci si è spinti per esempio a confrontare piloti padri verso i piloti figli, come gli Hill o i Villeneuve. I paragoni sono impossibili per quanto ancora oggi rappresentino uno dei dibattiti che maggiormente affascinano i tifosi di F1.

I record, le vittorie o come diceva Ayrton Senna la matematica può essere considerata un possibile driver per cercare di fare “chiarezza” nella storia.

I record, i successi, sono solo una parte della storia e forse l'esempio più rappresentativo di quanto sostenuto è il grande pilota canadese Gilles Villeneuve, morto l'8 Maggio del 1982, il quale pur non avendo vinto nessun titolo mondiale è ancora oggi ricordato come uno dei più grandi piloti di tutti i tempi e forse quasi indiscutibilmente il più amato dal popolo ferrarista.

Persino il grande Enzo Ferrari, riferendosi a Gilles Villeneuve disse “Il mio passato è pieno di dolore e di tristi ricordi: mio padre, mia madre, mio fratello e mio figlio. Ora quando mi guardo indietro vedo tutti quelli che ho amato. E tra loro vi è anche questo grande uomo, Gilles Villeneuve. Io gli volevo bene”.

Riassumere la storia, della F1 e degli prima uomini e poi piloti, meccanici, ingegneri e tutto coloro che ne hanno fatto parte in modo attivo, è quindi un compito difficile ma un modo semplice seppur riduttivo per riassumerne almeno in parte quanto è stato fatto può essere una tabella che indichi i principali risultati nel corso degli anni.

La tabella seguente descrive un "Medagliere del Mondiale" (le prime tre colonne si riferiscono al piazzamento nella classifica del Campionato; la quarta al numero di presenze; le tre successive ai podi conquistati in gara; le ultime due alle Pole Positions ed ai Giri Veloci in gara). I dati sono aggiornati alla fine del Mondiale 2010 e riguardano, oltre ai campioni del mondo, i piloti che si sono piazzati in almeno 2 occasioni tra i primi 3 del Mondiale. Ci sono poi Team che hanno vinto almeno un Gran Premio:

Team	Tit. Costr.	2 Posto	3 Posto	Tit.Piloti	Vittorie	GPD	P.Pos.	GPV
<i>Ferrari</i>	16	14	8	15	215	812	205	225
<i>Williams</i>	9	6	4	7	113	604	126	130
<i>McLaren</i>	8	13	8	12	169	685	146	144
<i>Lotus</i>	8	4	6	6	79	510	107	71
<i>Brabham</i>	2	3	5	4	35	394	39	41
<i>Renault</i>	2	1	4	2	35	282	51	31
<i>Cooper</i>	2		4	2	16	129	11	14
<i>BRM</i>	1	4	1	1	17	197	11	15
<i>Tyrrell</i>	1	2	1	2	23	402	14	20
<i>Benetton</i>	1	1	6	2	27	260	15	36
<i>Red Bull</i>	1	1		1	15	108	20	13
<i>Matra</i>	1		1	1	9	61	4	12
<i>Brawn</i>	1			1	8	17	5	3
<i>Vanwall</i>	1				9	28	7	6
<i>Ligier</i>		1	1		9	343	9	9
<i>BMW Sauber</i>		1	1		1	70	1	2
<i>BAR</i>		1				118	2	
<i>March</i>			2		3	199	5	6
<i>Jordan</i>			1		4	250	2	2
<i>Porsche</i>			1		1	33	1	
<i>Alfa Romeo</i>				2	10	112	12	14
<i>Mercedes</i>				2	9	31	8	9
<i>Maserati</i>				1	9	63	10	15

A questi team principali poi possono essere ricordati i team minori che hanno comunque contribuito a costruire la storia della F1. Tra questi possiamo ricordare, Wolf (Canadese, 3 vittorie), Honda (Giapponese; 3 vittorie), Eagle (USA; 1 vittoria), Penske (USA; 1 vittoria), Hesketh (GB; 1 vittoria), Shadow (USA; 1 vittoria), Stewart (UK; 1 vittoria), Toro Rosso (Italia; 1 vittoria)

In passato, a differenza di oggi, esistevano molti team "privati" che gestivano auto realizzate da altri costruttori, ma dalla stagione 1984 ogni squadra venne obbligata a competere con un proprio telaio (ancorché in alcuni casi il nome della squadra differisse da quello del costruttore, come nel caso della Lola, che fornì nel tempo i telai per i Team Haas e Larrousse; o della March, che li fornì ai Team RAM e Leyton House). Ricordiamo che prima era stata decretata la fine dei team privati con il costruttore Eddie Jordan. Dalla stagione 2008 è nuovamente possibile acquistare e vendere i telai, come già succede per i motori. L'ultima azienda a fornire i motori senza un telaio di propria costruzione è stata la Cosworth, che tuttavia ha abbandonato tale fornitura alla fine del 2006, per rientrare nel 2010.

La Minardi, che apparteneva all'imprenditore Giancarlo Minardi ha vissuto l'ebbrezza della vittoria solo dopo il passaggio alla nuova denominazione di "Toro Rosso".

Nonostante la carenza di cifre ufficiali fornite, il costo medio della partecipazione a una stagione completa in F1 era stimato per ciascuna squadra nella stagione 1999 tra i 50 milioni di Dollari della Minardi e i 240 milioni della Ferrari, mentre nella stagione 2006 le cifre variavano tra i 66 milioni della Super Aguri e i 400 milioni di dollari della McLaren. È quindi da rilevare come di otto stagioni le somme spese da team di medio o basso livello abbiano avuto oscillazioni relativamente moderate, mentre per i top team tale cifra è quasi raddoppiata.

Iscrivere un nuovo team nel campionato mondiale di Formula 1 costa attorno a 25 milioni di sterline inglesi (pari a 47 milioni di dollari) da versare direttamente alla FIA prima che inizi la stagione. Di conseguenza, i costruttori preferiscono entrare in Formula 1 acquisendo i diritti di team esistenti o esistenti: la BAR venne fondata sui resti della Tyrrell, la Midland acquisì la Jordan poiché molti di questi team avevano ancora i soldi depositati nelle casse della Federazione Internazionale dell'Automobile.

1.5 IL FUTURO DELLA FORMULA 1

La F1 appassiona molti spettatori, i Gran Premi ormai sono gli stessi da anni, alcuni hanno fatto veramente la storia dell'automobilismo mondiale. Ma il patron della F1 vuole ampliare i confini della F1, Bernie Ecclestone dal 1999 inizia ad organizzare un buon numero di gran premi in nuove Nazioni interessate ad ospitare la Formula 1. La rapida espansione della massima formula in nuove aree (soprattutto in Medio ed Estremo Oriente) ha determinato il ridimensionamento delle gare europee, con la soppressione di appuntamenti di prestigio, tra cui nel 2009 anche il G.P. più antico, quello di Francia (che si corse per la prima volta nel 1906). I gran premi d'Austria, Olanda e San Marino, quello del Sudafrica, Argentina e Messico (e con essi circuiti storici come l'Osterreichring, Zandvoort, Kyalami e l'Hermandos Rodriguez) da anni sono fuori dal giro della F1 poiché non più rispondenti ai nuovi standard di sicurezza imposti dalla FIA. Sudafrica e Messico sono in predicato di rientrare nella serie, ma in circuiti costruiti ex-novo.

Vengono introdotte delle modifiche tecniche per rendere le gare più spettacolari; nel 2008 è stato abolito il controllo di trazione, cercando così di dare più peso alla bravura dei piloti, inoltre per la prima volta viene organizzato un Gran Premio in notturna, a Singapore.

Ecclestone inoltre ha creato nel 2005 una nuova serie, da far disputare ogni sabato pomeriggio e domenica mattina a corollario della gara di Formula 1 (dopo l'eliminazione del warm-up che caratterizzava quest'ultima la domenica mattina), la GP2, riprendendo i diritti della cessata Formula 3000 (che, a sua volta, nel 1985 aveva sostituito la preesistente Formula 2).

La GP2 ha l'obiettivo di essere una vetrina per il lancio di nuovi talenti nella massima formula; scopo che sembra brillantemente riuscito con l'emergere di volti nuovi come Nico Rosberg (figlio del campione del mondo 1982 Keke), vincitore della prima edizione; e soprattutto di Hamilton, trionfatore nel 2006, che nel 2008 è divenuto campione del mondo di Formula 1. Sino ad allora, infatti, nessuno dei vincitori dei campionati di Formula 2 e di Formula 3000 era mai riuscito ad imporsi in Formula 1; impresa che era riuscita invece a 5 vincitori del campionato inglese di Formula 3 (Stewart, Fittipaldi, Piquet, Senna e Hakkinen), che erano passati direttamente in Formula 1 saltando la serie cadetta.

Molti piloti sono hanno avuto una crescita professionale molto rapida, tra questi c'è il polacco Robert Kubica, che nel 2006 si è messo in luce cogliendo un ottimo terzo posto al suo terzo Gran

Premio, a Monza. È stato così il primo pilota dell'Est europeo a salire sul podio in un G.P. iridato. Nel 2008 il tedesco Sebastian Vettel, conquistando la pole position e la vittoria nel Gran Premio d'Italia, si è candidato come possibile erede del pluricampione del mondo Michael Schumacher (si è trattato anche della prima vittoria di un motore Ferrari montato sul telaio di un'altra scuderia). Sorprendente nelle ultime 2 gare del 2009 è stato anche il giapponese Kamui Kobayashi, che tuttavia è stato penalizzato dall'immediato ritiro della scuderia Toyota. Mentre lo spagnolo Jaime Alguersuari, pur non raccogliendo risultati con la sua Toro Rosso, ha fatto notizia in quanto è stato il più giovane pilota di sempre a correre in Formula 1, battendo il precedente record di Mike Thackwell.

Nel 2008, agli 11 team che hanno disputato il Mondiale se ne sarebbe dovuto aggiungere un dodicesimo, la Prodrive guidata da Richards, ma problemi economici hanno alla fine costretto la nuova scuderia a rinunciarvi. Ancora una volta gli aspetti economici impediscono ad una scuderia di partecipare o addirittura continuare a far parte di un mondiale. La Prodrive era stata prescelta nella lista di entrata della Federazione il 28 aprile 2006 battendo la concorrenza di moltissimi pretendenti, tra i quali il Carlin Motorsport e la Direxiv.

Altre scuderie abbandonano il Mondiale, tra il 2008 ed il 2009 come la Honda (il cui materiale è stato poi acquistato dalla Brawn GP), la BMW e la Toyota.

I Team iscritti al Campionato Mondiale di Formula 1 2010 sono stati comunque 13, con il rientro della Lotus (anche se non ha più nulla da condividere - tranne il nome - con lo storico Team di Colin Chapman: la nuova Lotus è finanziata dal governo malese) e con l'arrivo di 3 nuove scuderie: USF1, Campos e Virgin. Tuttavia, un mese prima dell'inizio del campionato la USF1 ha deciso di non partecipare nella stagione 2010 ed è stata rimpiazzata dalla Sauber; mentre il team Campos ha cambiato il proprio nome in HRT (Hispanica Racing Team) e corre con telaio Dallara.

Queste novità sono state frutto di una discussa "campagna acquisti" promossa dal presidente Max Mosley nella primavera del 2009, ed incentivata dalla sua proposta di introdurre un tetto massimo al budget spendibile da ogni scuderia. Tale prospettiva ha tuttavia rischiato di compromettere il futuro della Formula 1, in quanto la FOTA è arrivata a dichiarare l'intenzione di avviare un campionato parallelo. Pochi giorni dopo la FIA, a seguito di queste proteste, ha ritirato le modifiche al regolamento e tutti i team hanno confermato la loro partecipazione per l'anno successivo.

2. IL RITORNO ALLE ORIGINI: I CIRCUITI CITTADINI

Le prime corse automobilistiche si disputavano nei circuiti cittadini, allora le vetture sfrecciavano tra le strade comuni che quotidianamente venivano percorse da normali automobilisti.

Il crescere del fenomeno dell'automobilismo e la ricerca di maggiore sicurezza ha fatto in modo di spostare le corse in circuiti appositamente creati per correre, per garantire maggiore sicurezza agli spettatori e ai piloti stessi.

In questi ultimi anni, forse in chiave nostalgica ma non solo, i circuiti cittadini sono tornati ad avere un posto nel calendario di F1 e l'obiettivo è quello di far in modo che la loro presenza sia sempre più significativa nel futuro prossimo.

2.1 I GRAN PREMI

I primi mondiali erano caratterizzate da un numero esiguo di gare, avolte anche una singola gara poteva rappresentare un “campionato”. Nel passato recente il numero di Gran Premi è variato molto e con esso l’inizio e la fine del Campionato. Il numero di gare disputate in questi ultimi anni è drasticamente cresciuto. Nel 1950 il campionato si articolò su sole 6 gare (più la 500 Miglia di Indianapolis). Negli anni sessanta comprendeva mediamente 10 gare. Negli anni ottanta si è giunti ad una media di 16 gare. Nel 2005 e nel 2010 si è toccata la punta massima di 19 gare. Ecclestone vorrebbe giungere a 20 gran premi a stagione, per ampliare il numero dei Paesi ospitanti.

Il tentativo di annoverare in calendario la 500 Miglia di Indianapolis durò per tutti gli anni cinquanta e rappresentò il tentativo di gettare un ponte tra due mondi che erano comunque troppo diversi per mentalità e anche per le specifiche tecniche delle auto. I piloti americani disertarono le gare europee; mentre pochissimi europei parteciparono alla 500 Miglia, che però venne poi vinta negli anni sessanta da Jim Clark e Graham Hill, che furono i primi piloti a potersi fregiare sia di questo successo che del titolo di Campione del Mondo di Formula 1 (impresa poi riuscita anche a Mario Andretti, Emerson Fittipaldi e Jacques Villeneuve). In realtà ancora oggi la maggior parte dei piloti si schiera da una parte o dall'altra. Europa verso USA. Ma Nigel Mansell, campione del mondo di Formula 1 in carica, nel 1993 disputò il campionato americano di Formula CART, vincendolo alla sua prima esperienza.

Esclusa questa esperienza atipica, la prima gara extra-europea del Mondiale di Formula 1 si svolse in Argentina nel 1953. Il primo Gran Premio nordamericano si svolse invece a Sebring nel 1959. Dopo un esperimento a Riverside, il G.P. degli USA si accasò dal 1961 al 1980 sul circuito di Watkins Glen, nello Stato di New York. Dal 1976 venne affiancato dal G.P. di Long Beach. Il Marocco ospitò il primo gran premio africano nel 1958; poi per vari anni si corse in Sudafrica. L'Asia (con il Giappone nel 1976) e l'Oceania (Australia nel 1985) si unirono in seguito. Le attuali 19 gare toccano quattro continenti: all'appello manca soltanto l'Africa.

In 61 stagioni di gare (1950 - 2010) si sono disputati complessivamente 839 gran premi validi per il titolo mondiale, tenendo conto anche delle 11 edizioni della 500 Miglia di Indianapolis valide per il Mondiale. Nel 2008, si è corso il G.P. numero 800 in notturna nella scenografica cornice di Singapore. Ed essi hanno partecipato 728 piloti di 37 diverse nazionalità (l'ultima ad aggiungersi è stata la Russia con Vitaly Petrov). Queste gare sono così ripartite tra le diverse decadi:

- 84 tra il 1950 ed il 1959;
- 100 tra il 1960 ed il 1969;
- 144 tra il 1970 ed il 1979;
- 156 tra il 1980 ed il 1989;
- 162 tra il 1990 ed il 1999;
- 174 tra il 2000 ed il 2009.

I Gran Premi hanno avuto 39 diverse denominazioni; solo quelli di Gran Bretagna e d'Italia si sono disputati in tutte le 60 edizioni del Campionato. Il Gran premio britannico ha avuto 3 sedi

diverse (Silverstone, Aintree, Brands Hatch); quello d'Italia si è corso per 59 volte a Monza ed 1 volta ad Imola. Quello di Francia è stato invece ospitato da ben 7 circuiti diversi: Reims, Rouen, Clermond-Ferrand, Le Mans, Digione, Le Castellet e Magny-Cours.

Nella successiva tabella vengono sintetizzati i GP nel calendario 2011 e i gran premi che nel corso degli anni non sono stati più disputati.

Gran Premi di Formula 1 2011	Debutto	G.P. di F.1 non più disputati	Periodo
<i>Gran Premio del Bahrein</i>	2004	<i>500 Miglia di Indianapolis</i>	1950-1960
			1962-1963 1965 1967-1980 1982-1985
<i>Gran Premio di Australia</i>	1985	<i>Gran Premio del Sudafrica</i>	1992-1993
			1953-1958 1960 1972-1975 1977-1981
<i>Gran Premio della Malesia</i>	1999	<i>Gran Premio del Sudafrica</i>	1995-1998
			1964 1970-1987
<i>Gran Premio della Cina</i>	2004	<i>Gran Premio d'Austria</i>	1997-2003
<i>Gran Premio di Spagna</i>	1951	<i>Gran Premio di Detroit</i>	1982-1984
<i>Gran Premio di Monaco</i>	1950	<i>Gran Premio di Dallas</i>	1984
			1959-1975 1984-1991
<i>Gran Premio di Turchia</i>	2005	<i>Gran Premio degli Stati Uniti</i>	2000-2007
			1976-1980
<i>Gran Premio del Canada</i>	1967	<i>Gran Premio degli USA Est</i>	1982-1984
<i>Gran Premio d'Europa</i>	1983	<i>Gran Premio degli USA Ovest</i>	1976-1983
<i>Gran Premio di Gran Bretagna</i>	1950	<i>Gran Premio di Las Vegas</i>	1981-1982
<i>Gran Premi di Germania</i>	1951	<i>Gran Premio del Lussemburgo</i>	1997-1998
<i>Gran Premio di Ungheria</i>	1986	<i>Gran Premio del Marocco</i>	1958
<i>Gran Premio del Belgio</i>	1950	<i>Gran Premio del Messico</i>	1963-1970 1986-1992
<i>Gran Premio d'Italia</i>	1950	<i>Gran Premio del Pacifico</i>	1994-1995
			1952-1953 1955 1958-1971
<i>Gran Premio di Singapore</i>	2008	<i>Gran Premio d'Olanda</i>	1973-1985

<i>Gran Premio del Giappone</i>	1976	<i>Gran Premio di Pescara</i>	1957
			1958-1960
<i>Gran Premio di Corea</i>	2010	<i>Gran Premio del Portogallo</i>	1984-1996
<i>Gran Premio d'India</i>	2011	<i>Gran Premio di San Marino</i>	1981-2006
<i>Gran Premio del Brasile</i>	1973	<i>Gran Premio di Svezia</i>	1973-1978
			1950-1954
<i>Gran Premio di Abu Dhabi</i>	2009	<i>Gran Premio di Svizzera</i>	1982
		<i>Gran Premio di Francia</i>	1950-1954 1956-2008

Ma le gare sono state diverse, vanno aggiunte le 368 corse non valide disputate nel periodo 1946 – 1983 , di cui ben 106 si svolsero nel quadriennio 1946/1949 (con un picco di 37 nel 1947) e furono molto numerose fino al 1962 (quando se ne disputarono 23), prima di un lento ed inesorabile declino. Molte di esse erano suddivise in 2 o 3 manches; e talvolta furono l'occasione per il debutto di un nuovo circuito (come il G.P. del Brasile del 1972, svoltosi ad Interlagos e vinto da Carlos Reutemann; o il Gran Premio "Dino Ferrari" corso a Imola nel 1979 e vinto da Niki Lauda). Alcune erano molto quotate, come il "Daily Express international Trophy", che si svolgeva a Silverstone; e la "Race of Champions" che si correva sul Circuito di Brands Hatch. Il loro albo d'oro vanta nomi di tutto rispetto. Il finlandese Keke Rosberg le vinse entrambe: la prima nel 1978 con la Theodore e la seconda nel 1983 con la Williams. A causa degli alti costi di gestione, la "Race of Champions" del 1983 fu l'ultima corsa di Formula 1 non valida per il Mondiale. A partire dal 1984 tutte le gare per vetture di Formula 1 sono valide per il titolo mondiale. Suddivisi per decenni, il numero di Gran Premi non titolati fu il seguente:

- 126 tra il 1950 ed il 1959;
- 100 tra il 1960 ed il 1969;
- 32 tra il 1970 ed il 1979;
- 1 tra il 1980 ed il 1983 (+ 2 Gran Premi dichiarati non validi a posteriori).

La sequenza dimostra chiaramente come nel corso degli anni il numero dei Gran Premi si riduce drasticamente.

Considerando solo quelle a cui partecipò un lotto di concorrenti di caratura internazionale (ed escludendo perciò tutte quelle del Campionato sudafricano), il record di vittorie in gare non titolate spetta a Stirling Moss, che se ne aggiudicò 21; seguono Clark (20 vittorie) e Brabham (17). Esse rappresentarono anche una "vetrina" per alcuni piloti che non si imposero mai in gare valide per il Mondiale, come Jean Behra (11 vittorie) o Chris Amon (2 vittorie).

Nel Mondiale, in ogni Nazione si svolge di norma una sola gara l'anno, che ne porta il nome. Se una Nazione ospita una seconda gara, questa assume una differente denominazione e fa capo ad un diverso Comitato organizzatore. Per esempio, dal 1981 al 2006 Imola ospitava il G.P. di San Marino; il Nuerburgring ha ospitato più volte il Gran Premio d'Europa (e nel 1997-1998 anche il G.P. del Lussemburgo).

La tendenza attuale è quella di far disputare una sola corsa per ogni Nazione, alternando i circuiti. Tale soluzione avrebbe dovuto interessare le piste di Imola e Monza in Italia, Nurburgring e Hockenheim in Germania, Fuji e Suzuka in Giappone. A seguito della crisi economica che colpì vari settori dell'economia sul finire degli anni 2000 l'effettiva alternanza originariamente prevista non trovò applicazione se non in rari casi.

Ogni Gp ha la sua storia ma ce ne sono alcuni che più di altri vengono ricordati per il verificarsi di episodi particolari; tra questi vi è il Gran Premio di Indianapolis del 2005 invece viene ricordato come una delle gare più controverse nella storia della Formula 1. Il Gran Premio viene boicottato dai team gommati Michelin, dato che la casa francese non riteneva sufficientemente affidabili le proprie gomme per la percorrenza ripetuta della curva finale a velocità di gara, specie dopo l'incidente accorso al tedesco della Toyota Ralf Schumacher.

Il Gran Premio con il maggior numero di partecipanti è stato quello del Belgio del 1974, con 31 concorrenti a contendersi la vittoria sul circuito di Nivelles (una pista - tra l'altro - lunga soltanto 3.724 metri). Quello con meno partecipanti (soltanto 6) fu il controverso G.P. degli USA di Indianapolis del 2005, già menzionato. Il Gran premio più breve è stato quello di Australia del 1991 (km 52,920 percorsi nel tempo di 24'34"899 dal vincitore Ayrton Senna); il più lungo fu il G.P. di Francia del 1951 (598,36 km percorsi in 3h22'11"0 dai vincitori Juan Manuel Fangio e Luigi Fagioli). Il Gran Premio più rapido è stato quello d'Italia del 2003, in cui il vincitore Michael Schumacher ha completato i 53 giri in programma alla velocità media di 247,59 km/h facendo segnare il giro più veloce alla media di 254,85 km/h); egli ha così battuto il record di 242,62 km/h stabilito nel 1971 da Peter Gethin con la BRM, sempre a Monza, quando però il circuito brianzolo era ancora privo delle chicanes e delle relative violentissime frenate.

2.2 I CIRCUITI

La storia dei circuiti è estremamente variegata. Circuiti storici sono scomparsi dal calendario per lasciare posto ai nuovi, più sicuri a volte o più spettacolari ma senza dubbio di nuova concezione. Nel corso degli anni i circuiti hanno subito delle profonde trasformazioni, sia in termini di sicurezza che per tipologia che per tracciati.

Anche la loro natura distintiva è mutata, ad oggi esistono due tipologie diverse di tracciati, i più noti tracciati permanenti o circuiti cittadini, il cui più famoso è quello monegasco ma a cui si sono aggiunti Valencia e Singapore in questi ultimi anni.

I circuiti più antichi, infatti erano ricavati da normali strade chiuse al traffico, spesso in zone cittadine, ma anche extraurbane (come quelli di Reims, Spa e Pescara). Essi si caratterizzavano, per ciò stesso, per un disegno quasi naturale, con tratti di grande suggestione come la celebre curva dell'Eau Rouge-Radillon, che ancora oggi è considerata una delle più spettacolari del Mondiale.

Pochi erano gli autodromi veri e propri. Il primo in assoluto fu quello di Indianapolis. In Italia fu quello di Monza, che nel suo intero sviluppo - comprendente anche l'anello di alta velocità - era lungo 10 km; in Germania quello - famosissimo - del Nurburgring (lungo 22,8 km). Mentre in Inghilterra il circuito di Silverstone venne ricavato congiungendo tra di loro le piste di un aeroporto militare.

Solo negli anni settanta si realizzarono autodromi più moderni, di cui l'esempio più acclamato fu il circuito Paul Ricard di Le Castellet, in Francia, situato tra Tolone e Marsiglia. Questo circuito, considerato una pista completa e sicura, cadde in disgrazia dopo l'incidente mortale occorso nel 1986 ad Elio De Angelis; venne dapprima accorciato e poi eliminato dal calendario. Oggi il circuito ospita solo test per le vetture di F1 e per categorie minori, come la GP2.

I circuiti non sono tutti uguali, non sono solo i tracciati a differenziarli ma anche il senso di percorrenza, per la cui maggioranza le vetture girano in senso orario.

Tra i pochi circuiti che girano in senso antiorario ci sono Interlagos e Jacarepagua in Brasile, Istanbul Park, Imola ormai non più presente nel calendario del Mondiale da alcuni anni, Yeongam in Corea. Questi circuiti sono particolarmente onerosi per i piloti, in quanto possono causare loro problemi al collo, poichè vi prevalgono forze laterali opposte a quelle prevalenti nella maggioranza dei circuiti, nei quali si gira in senso orario.

Ogni circuito ha quindi la sua storia, e soprattutto i più antichi possono vantare alcune curve "storiche" che sono molto note al grande pubblico. Tra le più note possiamo sicuramente annoverare la Variante Ascari di Monza, la Tosa di Imola, la curva del Tabaccaio di Montecarlo, la Tarzan di Zandvoort o il Radillon di Spa-Francorchamps. Tra i circuiti più moderni, è considerata molto impegnativa la curva n° 8 di Istanbul Park e la 130R di Suzuka in Giappone. Mentre ad Indianapolis la curva n° 13 (l'unica che negli anni 2000 è stata utilizzata dalle Formula 1, tra le 4 che caratterizzano lo storico circuito "ovale") è risultata molto impegnativa per piloti e pneumatici, in considerazione della Forza G attiva sulle sospensioni.

L'originario tracciato (utilizzato dal 1973 al 1980) dell'Autodromo brasiliano di Interlagos era particolarmente lungo e complesso; venne accorciato nel 1990 per ridurre i costi di gestione

Circuiti particolari per via dell'altitudine (che a causa dell'aria rarefatta riduceva le prestazioni dei motori) erano quello di Città del Messico e quello sudafricano Kyalami. La pista di Montecarlo venne invece descritta da Keke Rosberg come «Un bel circuito di montagna in riva al mare»; mentre Nelson Piquet affermò che farvi correre un'auto di Formula 1 corrisponde a «guidare una bicicletta nel salotto di casa».

Oltre a quello monegasco, i soli circuiti cittadini oggi in uso sono quelli (che hanno esordito entrambi nel 2008) di Valencia e di Singapore. In passato, vari esperimenti vennero compiuti soprattutto negli USA, a Long Beach, Detroit, Phoenix, Las Vegas e Dallas; tutti naufragati per lo scarso seguito di pubblico che la Formula 1 riscuote negli States.

Fino alle più recenti modifiche, il circuito di Spa era classificato come semi-permanente (in quanto una parte era aperta al traffico ordinario, durante l'anno); caratteristica che ora è propria del recentissimo circuito di Yas Marina, dove si corre il Gran Premio di Abu Dhabi. Non sono mancate proposte per portare le monoposto nelle strade di capitali come Parigi, Londra, Roma, Mosca o Beirut; ma per ora sono rimaste tali.

Nel passato non troppo remoto però molti circuiti sono stati rinnovati, grazie al lavoro dell'architetto Hermann Tilke, a partire dall'ottimo lavoro realizzato per creare dal nulla la pista malese di Sepang. L'architetto tedesco Hermann Tilke è stato poi incaricato di realizzare molti altri progetti nel corso degli anni Duemila, compreso il circuito cittadino del GP di Roma, sia per la creazione ex-novo di nuovi impianti (tra cui quelli di Bahrain International Circuit, Yeongam e Shanghai), sia per la ristrutturazione di circuiti già esistenti. Ovunque sono state realizzate ampie vie di

fuga per garantire l'incolumità dei piloti, dapprima realizzate in erba, poi in sabbia ed in ultimo in asfalto.

Analogamente è stato rinnovato l'ingresso della vecchia "pit lane" dell'Autodromo Enzo e Dino Ferrari a Imola, per 25 anni sede del Gran Premio di San Marino, nel giugno 2006. I vecchi box sono stati demoliti nel 2007 in vista di un ammodernamento dell'impianto non ancora riaperto.

Sotto la spinta delle esigenze di sicurezza, sono spariti o sono stati radicalmente trasformati tutti i vecchi circuiti caratterizzati da lunghi rettilinei, come Hockenheim e Silverstone. Solo Monza resiste, seppure con una serie di consistenti modifiche realizzate nel corso degli anni.

Molti dei nuovi circuiti della F1 sono stati criticati per la riduzione delle emozioni provate dai classici tracciati come Spa e Imola. Il rifacimento del circuito di Hockenheim, con una nuova tribuna per gli spettatori e l'eliminazione dei lunghi e pericolosi rettilinei, ha comportato anche l'abbattimento di numerosi alberi della Foresta Nera che circonda il circuito, sostituiti da nuovi alberi piantati al posto del vecchio tracciato.

Ci sono problemi anche per il ritorno del Gran Premio del Messico: a Tilke venne affidata la progettazione di un nuovo circuito da 70 milioni di dollari, denominato "Mantarraya", che in origine avrebbe dovuto essere costruito nelle vicinanze di Cancun. Dal 2003 iniziarono a circolare le prime notizie ma a causa di problemi economici il progetto accusò un notevole ritardo. Ecclestone annunciò un probabile rientro del Gran Premio messicano per il 2009, ma finora non se ne è fatto nulla.

Anche l'India punta ad ospitare un GP di Formula 1, su un nuovo circuito in costruzione alle porte di Nuova Delhi, la cui prima edizione è stata inserita in calendario per il 30 ottobre 2011.

2.3 LA STORIA DEI CIRCUITI CITTADINI: MONTECARLO, VALENCIA E SINGAPORE

I circuiti cittadini sono da sempre argomento molto dibattuto nel mondo dell'automobilismo, poiché rappresentano per motivi diversi gran premi ad alto impatto mediatico e tecnico.

Altrettanto combattute sono le motivazioni su cui questi Gp di basano e quali aspetti di questi vogliono essere presi in considerazione; c'è chi sostiene che le abilità del pilota non possono essere valorizzate ma solo quelle dei progettisti; c'è chi sostiene che sono gare più entusiasmanti proprio perché mette invece in condizioni il pilota di valorizzare le proprie abilità altri invece solo più pericolose a causa delle vie di fuga praticamente inesistenti e anche meno competitive poiché le possibilità di sorpasso sono estremamente più ridotte rispetto ai circuiti permanenti.

E ancora i circuiti cittadini, a differenza dei permanenti non permettono prove durante l'anno, ma si può girare solo durante il week end del Gran Premio.

Malgrado tutti i dibattiti di cui sono protagonisti, i circuiti cittadini sono tornati a far parte del Calendario del Mondiale di Formula 1. Montecarlo è il GP per eccellenza, considerato dai piloti il "GP di casa", è il più affascinante, è il gran premio dei gran premi. Vincere sul circuito monegasco è come aver vinto un mondiale nel mondiale.

Ma anche nel passato più recente, nel 2008 si sono aggiunti in Calendario il GP di Valencia ed il GP di Singapore.

2.3.1 Circuito di Montecarlo

Riassumere la storia del circuito monegasco è estremamente complesso, poiché questo racchiude in se una storia tutta sia non scritta, non detta ma che la si può comprendere solo facendone parte. Il GP di Monaco, è forse il più atteso di tutto, sarà perché molti piloti vivono a Montecarlo, altri ci sono cresciuti o nati, o forse sarà perché sorpassare a Montecarlo è davvero difficile, quindi mai come in quella gara le qualifiche sono fondamentali. Partire davanti è il “must” del Gran Premio. Le vie di fuga sono purtroppo inesistenti, persino l’area del Paddock è ridotta rispetto agli altri GP e il percorso è affascinante, l’uscita dal rettilineo, l’arrivo alle piscine, la salita che porta al Casino.

Il circuito di Montecarlo si svolge interamente sulle strade del Principato di Monaco.

La caratteristica distintiva di Monaco e che riporta la mente ai vecchi Gran Premi, dove il rischio e l’abilità dei piloti erano in primissimo piano. Ricavato utilizzando le strade del centro cittadino, nei suoi 55 anni di storia, questo circuito ha scritto molte pagine memorabili e altrettante drammatiche.

Il tracciato, che ha sempre avuto una lunghezza di base di 3 km (negli anni sono state apportate piccole modifiche che però non ne hanno intaccato il disegno originario), si snoda fra gli edifici del centro storico. Dopo la partenza si affronta una curva a destra detta Sainte Devote (in onore della patrona di Montecarlo) a cui segue un tratto in salita, il Beau Rivage. Poi il tornantino Grand Hotel Hairpin aperto al traffico.

Dopo la curva a sinistra Massenet, le vetture affrontano la curva Casino per giungere alla curva Mirabeau Haute e al successivo strettissimo tornantino Grand Hotel Hairpin (ex Loews e Vecchia Stazione), la curva più stretta e lenta del mondiale di Formula Uno, che porta verso due curve a destra (Mirabeau Bas e Portier). Da qui le vetture entrano nel velocissimo curvone Tunel, coperto, al cui termine c’è la Nouvelle Chicane. La pista si sviluppa qui attorno alla darsena del Principato, giungendo alla piega a sinistra Tabac (o Tabaccaio) che immette su una doppia chicane denominata Piscine (la prima curva delle quali assume specificatamente il nome Louis Chiron). Il tracciato entra così nella sua parte finale, con le vetture che affrontano il tornantino Rascasse e la curva finale a destra, intitolata ad Antony Noghes (commerciante del tabacco e organizzatore delle prime edizioni del Rally di Montecarlo e del Gran Premio di Monaco), per ritornare infine al rettilineo di partenza.

Circuito difficilissimo, a causa delle sue pieghe insidiose e della struttura della strada, costringe i piloti ad un numero di cambi di marcia superiore a qualsiasi altra gara di Formula Uno ed obbligati a non fare il minimo errore, Monaco ha sempre laureato vincitori i migliori corridori di sempre.

Su queste strade hanno trovato gloria campioni come Ayrton Senna, il quale vi ha vinto sei volte, di cui cinque consecutive dal 1989 al 1993, Michael Schumacher, Alain Prost, Gilles Villeneuve. In passato, erano piloti come Juan Manuel Fangio e Jack Brabham a entusiasmare i tifosi. Senna fu lanciato ai massimi livelli della F1 proprio da una gara su questo circuito, nell’edizione 1984. Si rese infatti protagonista sotto un diluvio di una incredibile rimonta su Alain Prost a bordo della sua Toleman. La rimonta fu bloccata solo dalla sospensione della gara.

Purtroppo però la storia di Montecarlo non è legata solo alle avvincenti gare disputate, alle ambite feste che si svolgono nei giorni precedenti al GP. Monaco è tristemente noto anche per

incidenti mortali e non. Nel 1967 l'italiano Lorenzo Bandini morì a causa delle ustioni provocate dall'incidente con successivo rogo che lo vide protagonista nella chicane del porto all'ottantaduesimo giro. Nel 1955 Alberto Ascari, con la sua Lancia, finì in mare nello stesso punto, senza fortunatamente riportare contusioni. Nel 1994, durante le qualifiche, Karl Wendlinger rischiò di morire a seguito di un brutto incidente all'uscita del tunnel. Da ricordare poi i numerosissimi incidenti senza conseguenze che si sono succeduti negli anni.

Il tracciato di Montecarlo è rimasto sostanzialmente invariato dal momento della sua introduzione nel 1929, essendo legato alla conformazione delle vie del principato. Le modifiche sono quindi state legate quasi sempre a variazioni della rete viaria cittadina.

Nelle prime edizioni del Gran Premio, la partenza e l'arrivo erano posizionati sul rettilineo opposto ai box, sul lungomare. All'epoca non esistevano né il complesso delle Piscine, né il tornante della Rascasse. Dopo la curva del Tabaccaio, il tracciato procedeva con un tratto semirettilineo, con andamento simile al rettilineo di partenza odierno, e i due tratti erano uniti da un unico tornantino, detto del Gasometro. Nel 1972 la partenza venne spostata nella posizione attuale, sul rettilineo opposto, mentre i box vennero installati nella zona della chicane del Porto, spostata più vicino alla curva del Tabaccaio. La soluzione definitiva era quella di installare anche i box sul rettilineo di partenza, ma erano necessari lavori ulteriori.

Nel 1973 la pista venne modificata in diversi punti, a causa di nuove costruzioni civili: la costruzione di un nuovo albergo nella zona del tornante della Vecchia Stazione (Hotel Loews) comportò un allungamento del tunnel, che ora iniziava molto più vicino alla curva del Portiere. Dopo la curva del Tabaccaio venne costruito il complesso delle Piscine, per cui il tracciato venne modificato per aggirarlo, con due "S" (sinistra-destra e destra-sinistra) raccordate da un breve rettilineo. Nel tratto successivo, la costruzione di un ristorante (La Rascasse) costrinse ad eliminare la curva del Gasometro e sostituirla con un tornante (denominato come il ristorante), situato nella posizione attuale. Dopo il tornante si apriva l'ingresso ai nuovi box (con una corsia separata dalla pista) sulla destra e poi si tornava sul rettilineo del via con la curva dedicata ad Anthony Noges.

Nel 1976 vennero modificate le curve di Sainte Devote e di Anthony Noges, per renderle più lente, riprofilando protezioni e cordoli secondo quello che è il disegno odierno.

Nel 1986, grazie all'ampliamento della sede stradale nella zona della chicane del Porto, la variante stessa venne modificata e resa più lenta, con due curve ad angolo retto, al posto del veloce cambio di direzione precedentemente usato, e ritenuto troppo pericoloso. La configurazione corrisponde a quella attualmente in uso.

Nel 1997 venne modificata la prima variante delle Piscine, resa leggermente più veloce, ma soprattutto spostando le protezioni per migliorare la visibilità per i piloti.

Nel 2003 le ultime modifiche, che hanno portato alla conformazione attuale del tracciato: la seconda variante delle Piscine subì un trattamento simile a quello della prima variante, con lo spostamento delle barriere per migliorare la visibilità. Contemporaneamente però vennero sistemati cordoli provvisori che ne resero il profilo molto più lento. La modifica di maggior rilievo fu comunque l'espansione della parte asfaltata, sulle acque del porto: in questo modo il tratto tra le Piscine e La Rascasse divenne più diretto e rettilineo, rendendo più veloce (nonché meno impegnativo) l'approccio al tornante. Lo spazio guadagnato fu utilizzato per sistemare nuove tribune e per ampliare la corsia dei box (che poi è ricavata utilizzando il largo marciapiede a lato del rettilineo

di partenza, e la cui uscita è fra due della fila di alberi ivi esistenti, con l'aggiunta di un piccolo "scivolo" di asfalto per ovviare al dislivello del marciapiede rispetto alla sede stradale), con l'installazione di costruzioni permanenti a due piani, in cui alloggiare le squadre con i tecnici ed il materiale.

Inoltre, da alcuni anni, la corsia box è stata rivista, con l'inversione della posizione della corsia stessa e dei box. Nella configurazione attuale, infatti, la corsia box non è più separata dalla pista solamente per mezzo del "muretto", ma anche dai box stessi.

Il tempo record stabilito sul circuito monegasco è di Michael Schumacher che alla guida della sua Ferrari il 23 Maggio del 2004 concluse il giro veloce in 1:14.439.

2.3.2 Circuito di Valencia

Nel 2008, allo storico GP. Di Montecarlo si aggiungono altri due circuiti cittadini tra cui il circuito di Valencia, che ospita il Gran Premio d'Europa di Formula 1.

Il circuito è stato appositamente costruito presso il porto di Valencia dove è stata disputata anche la prestigiosa Coppa America, nello specifico la 32esima edizione. Questa posizione ha più volte suscitato commenti in merito alla sua classificazione di circuito cittadino, poiché il circuito così disegnato intorno al porto penalizza la sua collocazione tra i circuiti cittadini.

Nel Settembre del 2007 Francisco Camps, Presidente della Regione Valenciana annuncia ufficialmente che dal 2008 Valencia ospiterà il Gran Premio d'Europa.

Sempre nello stesso anno ma a Luglio, il Presidente delle Infrastrutture Mario Flores comunica ufficialmente che i lavori per la realizzazione del nuovo circuito avranno inizio ad Ottobre 2007 per essere completati alla fine di Giugno dello stesso anno. A fine Luglio, la FIA annuncia ufficialmente che il Gran Premio di Valencia verrà disputato il 24 Agosto del 2008.

Bernie Ecclestone sigla con gli amministratori cittadini un contratto con che permetterà lo svolgimento del gran premio per sette anni. Saranno allestite tribune in grado di accogliere 100.000 spettatori. La mappa del tracciato è stata resa nota dal ministro dei trasporti di Valencia, Mario Flores, il 19 luglio 2007. Lungo 5,440 chilometri, si compone di 25 curve, di cui 11 a destra e 14 a sinistra.

A valle delle richieste fatte dai piloti durante lo svolgimento del GP l'anno precedente (2009) il circuito è stato modificato in alcuni punti per renderlo più sicuro. Si è agito soprattutto sull'uscita dalla corsia dei box eliminando il muro che la separava con la pista. Sono stati modificati i cordoli nelle curve 3,5 e 10; in più sono stati messi 2 tappeti di erba sintetica alle uscite delle curve 10 e 14.

Per dare al circuito una connotazione di modernità ed innovazione è stato costruito un ponte mobile da Santiago Calatrava. La forte attenzione rivolta alla struttura del circuito è sinonimo di come i Paesi ospitanti il Gran Premio cerchino di valorizzare i propri circuiti che durante il week end del Gran Premio e i giorni antecedenti a questo pongono il circuito, la zona limitrofa e l'intera città sotto gli occhi del mondo intero.

Il record del circuito appartiene a Timo Glock che nel 2009 ha corso in 1'38''683.

2.3.3 Circuito di Singapore

Il circuito cittadino di Singapore è il secondo circuito oltre quello di Valencia che nel 2008 è entrato a far parte del Calendario del Mondiale di F1.

Il Singapore Street Circuit, anche denominato “Marina Bay Street Circuit”, è il circuito cittadino non permanente che ospita il Gran Premio di Singapore di Formula 1. Tra le caratteristiche tecniche c'è sicuramente il senso di marcia che è antiorario, come a Interlagos, Istanbul e Abu Dhabi. La pista attraversa le parti più belle e suggestive della città, come avviene per quello del Principato di Monaco (Montecarlo) e per quello di Valencia. La realizzazione è stata sempre curata dal progettista di fiducia di Bernie Ecclestone, Hermann Tilke.

Dal 2008 per i 5 anni successivi su tale circuito verranno disputati Gran Premi di Formula 1.

Di per se il Gran Premio di Singapore rappresenta un evento per la storia della Formula 1, in quanto si tratta della prima corsa disputata in notturna, pensata al fine di offrire un scenario inedito e contemporaneamente venire incontro al fuso orario del pubblico europeo (le 14.00 CET). All'esordio, l'altissima richiesta di biglietti da parte della popolazione locale e dei turisti, nel mese di febbraio ha mandato in crash il sistema telematico di vendita dei tagliandi. Si è avuto il tutto esaurito per l'intero week-end di gara.

Una prima cartina del tracciato è stata pubblicata il giorno della conferma della nascita del gran premio. L'area del *paddock* è collocata presso un'ampia zona sul Republic Boulevard dietro alla Singapore Flyer. Una bretella temporanea porta sotto il Ponte Benjamin Sheares verso Republic Boulevard girando poi su Raffles Boulevard. Si procede poi su Nicoll Highway, Stamford Road e Saint Andrew's Road attorno a Padang, passato il Municipio di Singapore.

La pista continua verso Anderson Bridge, passa il Fullerton Hotel per poi piegare a sinistra su Esplanade Drive dietro al Merlion Park. Raggiunge poi Raffles Avenue e taglia a destra dopo l'Esplanade sino al The Float at Marina Bay e ritorna verso la zona d'arrivo con un'altra bretella temporanea costruita nei pressi della Singapore Flyer. La pista presenta un tratto veramente unico tra le curve 18 e 19, passando sotto le tribune poste all'altezza della Floating Platform.

Sono nate però delle lamentele da parte dei piloti legate alla qualità della pavimentazione, che non essendo perfetta danneggia le vetture e rende la guida “più sporca”.

Altro elemento di critica mosso dai piloti è legato al clima, estremamente umido di Singapore. Lewis Hamilton ha affermato come il circuito sia due volte più faticoso di quello di Montecarlo.

Altri piloti, tra cui Sébastien Bourdais e Fernando Alonso, hanno criticato l'altezza dei cordoli alla curva 13 e alla chicane della curva 10. Felipe Massa ha definito i cordoli come "piccole tartarughe che possono danneggiare la vettura in caso d'errore". I piloti erano anche preoccupati che l'asfalto accidentato potesse rovinare le sospensioni, o che avrebbe potuto favorire uscite di pista. In risposta a queste preoccupazioni, il delegato FIA Charlie Whiting ha ordinato delle modifiche ai cordoli della curva 10 prima delle prove del venerdì. Furono poi successivamente resi più bassi prima delle qualifiche.

Alla penultima curva del tracciato inizia l'entrata della pit lane, considerata "difficile e incredibilmente pericolosa" da molti piloti, vista la velocità raggiunta dalle vetture nel punto. L'entrata

fu modificata per le qualifiche, allungando la linea di guida all'entrata della pit. Questo comporta un anticipo nell'entrata, rendendo così più chiara la manovra alle vetture che seguono.

Per l'edizione del 2009, il circuito viene leggermente modificato nelle curve 1, 2 e 3 per consentire sorpassi più facili, così come nella curva 10 dove alti cordoli hanno provocato vari incidenti nell'edizione 2008.

Tre curve del circuito hanno ricevuto una denominazione ufficiale, nel marzo 2009, dopo che è stato indetto un concorso di idee tra i tifosi locali. La curva 1 ora si chiama Sheares in onore di Benjamin Henry Sheares, il secondo presidente di Singapore; la 7 è stata ridenominata Memorial vista la vicinanza al monumento che ricorda le vittime civili della seconda guerra mondiale; la curva 10 è chiamata ora Singapore Sling

Degno di nota è senza dubbio l'impressionante impianto di illuminazione del circuito che è stato realizzato dalla ditta italiana Valerio Maioli Spa di Ravenna e, secondo i dati forniti, consuma 3 volte meno dell'impianto di Abu Dhabi che è tuttavia meno luminoso del 38%.

Altri cambiamenti sono stati realizzati per l'edizione 2010. Viene modificato il disegno della chicane Sling con l'intento di spostare maggiormente l'uscita dalla stessa delle vetture più a sinistra. Sono state modificate anche le curve 5 e 7, oltre il muro esterno della 21. Viene riasfaltato il tratto tra la curva 3 e 7, nonché quello tra la 14 e la 19. Viene abbassato il livello del paddock per consentire un rientro in pista alle monoposto senza sobbalzi e vengono rimodellati i cordoli alla curva 10. È stata modificata anche la colorazione dei muretti per ragioni di miglior visibilità televisiva.

Il Gran Premio di Singapore in analogia con quello di Valencia sono circuiti nuovi e appena nati, pertanto la loro storia è cosa recente ma indiscusso è il successo che hanno entrambi riscontrato.

3. IL GRAN PREMIO DI ROMA

L'automobilismo, inteso come lo sport che consiste nel gareggiare con vetture automobilistiche ha origini lontane. Il primo "evento" agonistico automobilistico risale al 16 luglio 1878, quando due veicoli a vapore si sfidarono in una corsa (circa 201 miglia) organizzata lungo le strade tra Green Bay e Madison, nello stato del Wisconsin (Stati Uniti d'America).

La prima competizione vera ed assimilabile al concetto odierno di competizione automobilistica, fu in Francia, organizzata dal giornale di Parigi "Le Petit Journal" nel 1894, la Parigi-Rouen 1894, vide affrontarsi le De Dion-Bouton, le Panhard-Levassor, le Peugeot e le Benz & Cie. di Karl Benz.

Nel 1895 ci fu la prima corsa italiana per l'esattezza il 18 maggio, si svolse la Torino-Asti-Torino.

La prima competizione automobilistica "internazionale" invece fu la Gordon Bennett Cup, organizzata dal 1900 al 1905. Questo mentre la Francia continuava ad organizzare diverse gare con la partenza da Parigi. Ma solo nel 1906, con la nascita della Targa Florio, 93 Miglia sulle strade siciliane e, nella cittadina di Le Mans, si fece riferimento al primo vero Gran Premio della storia. I 32

sfidanti gareggiarono in un lunghissimo circuito di 105 km per due giorni, percorrendo in media 6 giri al giorno. I 1260 km di corsa furono completati per primo dall'ungherese Ferenc Szisz su una Renault.

L'Italia fu il secondo paese a chiamare la corsa "Gran Premio": la prima edizione si disputò nel 1921. Nel 1924 si aggiunsero anche Belgio e Spagna.

Nel 1922 fu costruito il circuito permanente di Monza, il terzo al mondo e il primo nell'Europa continentale.

Il ruolo dell'Italia nel mondo dell'automobilismo è stato sempre di primo piano grazie a case automobilistiche come Ferrari e Alfa Romeo, fino ad arrivare al Giro d'Italia, competizione automobilistica che si disputò in 8 edizioni dal 1973 al 1980. Dopo alcuni anni di sospensione si disputarono altre 2 edizioni nel biennio 1988-1989.

La partecipazione fu eccellente con piloti di Formula 1, per la parte velocistica, quali Jody Scheckter, Gilles Villeneuve, Riccardo Patrese e Alessandro Nannini e rallysti di livello mondiale come Jean-Claude Andruet, Markku Alen, Attilio Bettega, Bernard Darniche, Michèle Mouton e Miki Biasion.

Oggi l'Italia grazie al ruolo di prestigio che ha di diritto guadagnato nella storia dell'automobilismo mondiale avrebbe potuto vantare la possibilità di avere due gare nel Calendario del Mondiale della massima formula, la Formula Uno.

La città è la capitale d'Italia, Roma.

Il progetto della realizzazione di un Gran Premio di Formula Uno a Roma nel corso degli ultimi anni nasce da un'idea dell'Ing. Maurizio Flammini, Presidente di Federlazio, ex pilota ed imprenditore romano.

Per Maurizio Flammini non è la prima volta, in quanto tra il 1984 e il 1985 sollecitato da Enzo Ferrari in persona, realizza con la sua azienda il progetto tecnico e sportivo del Gran Premio di Roma di Formula 1. Sfortunatamente, dopo aver ottenuto tutte le approvazioni internazionali, ed aver portato a Roma tutti i maggiori personaggi del mondo della F1, problematiche politiche bloccarono già allora quello che sarebbe stato il più entusiasmante Gran Premio di F.1. del mondo¹.

L'Ing. Flammini, opera attraverso il suo gruppo FG Group.

FG Group nasce nel 1975 ed oggi opera in diversi settori attraverso le sezioni FG Sport, FG Events, FG Marketing ed FG Tecnopolo.

Maurizio Flammini, circa due anni fa riesce ad ottenere da Bernie Ecclestone l'autorizzazione ad avviare uno studio di fattibilità per portare una gara del Campionato di F1 nella città di Roma, realizzando quindi un circuito cittadino, come lo storico GP di Monaco, di Valencia e di Singapore.

Le trattative per la realizzazione del nuovo circuito vengono quindi avviate comprese tutte le attività tecniche propedeutiche alla realizzazione del circuito.

La dimostrazione di quanto sostenuto è dato da un accordo preliminare firmato in data 18 Dicembre 2009 da Bernie Ecclestone e depositato presso il Comune di Roma. Questo contratto è stato inoltre rinnovato per ben due volte.

¹ CE, Documenti interni FG Group

Il contratto è strutturato in 4 articoli e un addendum di 8 pagine².

Ma la storia di questo GP di Roma purtroppo si apre e si chiude nell'arco di pochi anni e resterà per sempre un progetto meraviglioso che dalla carta e dagli studi non è mai riuscito ad uscire.

Il Gp di Formula Uno a Roma ha scritto la sua ultima battuta Mercoledì 19 Gennaio 2011, con la lettera che il patron della F1 Bernie Ecclestone ha inviato al Sindaco di Roma Gianni Alemanno, ufficializzando la fine della breve storia di questo famigerato GP.

Il Gran Premio di Roma non si farà. Il sogno di portare la massima categoria dell'automobilismo mondiale nella città capitolina, resterà solo un grande progetto che non potrà mai trasformarsi in realtà.

Il 21 Gennaio del 2011, l'organizzatore del GP di Roma, l'Ing. Maurizio Flammini ed il Sindaco di Roma, Gianni Alemanno ufficializzano la fine del progetto in una conferenza stampa indetta presso l'Auditorium dell'Istituto Massimo di Roma, nella zona dell'Eur.

Nella stessa conferenza stampa, Maurizio Flammini difende il patron della F1 Bernie Ecclestone ricordando le numerose proroghe concesse a Roma, ben due, in attesa delle autorizzazioni formali a procedere, autorizzazioni che non sono mai pervenute nell'arco di questi anni.

Maurizio Flammini legge un messaggio inviato dallo stesso Ecclestone: "Se fossero arrivati prima i permessi, il progetto si sarebbe realizzato³".

La conferenza stampa del 21 Gennaio del 2011 è stata l'ultima occasione colta da Maurizio Flammini per dimostrare che il progetto "Gran Premio di F1 a Roma" era pronto al contrario di quanto spesso è stato scritto.

Il progetto di fattibilità del GP era pronto, comprese le indagini relative all'impatto ambientale e all'inquinamento acustico, contrariamente a quanto sostenuto, solo per citare uno dei tanti appelli che hanno popolato nell'ultimo periodo le pagine dei giornali sportivi e non solo, dal Codacons nel ricorso al TAR⁴. Il Codacons sosteneva che nel progetto non era stata effettuata un'analisi adeguata in merito all'impatto ambientale e all'inquinamento acustico.

Non solo gli studi necessari sono stati effettuati contrariamente a quanto sostenuto dal Codacons ma questi dimostrano che i livelli immessi in ambiente non sono assolutamente tali da produrre alcun danno né alla popolazione né all'ambiente in generale. I livelli immessi nel contesto urbano sono paragonabili a manifestazioni pubbliche che si svolgono all'interno della città quali i grandi concerti o situazioni di normale esposizione a fonti sonore (e.g. ristoranti, discoteche, aeroporti, etc). Altri autodromi, sia permanenti che temporanei, sono inseriti in contesti urbani. Le stesse Monza ed Imola hanno immediate vicinanze quartieri densamente popolati ben più significativi che l'EUR. A titolo di esempio, si consideri che ciascuna monoposto produrrebbe un livello di rumore di 132 dBA che corrisponde a 100W immessi in ambiente. Quindi le 24 monoposto produrrebbero 2.400 W, molto meno di qualsiasi concerto dell'estate romana o del 1 Maggio a San Giovanni, dove le acustiche impiegate sono 10 volte tanto⁵.

Analogamente a quanto fatto per lo studio sull'impatto acustico, è stato fatto per verificare e quindi minimizzare le implicazioni legate alla mobilità.

² CE, Documenti interni FG Group

³ CE, Corriere della Sera, 22 Gennaio 2011, pag. 1

⁴ CE, La Repubblica, 27 Gennaio 2011, pag. 13

⁵ CE, Documenti interni FG Group

Il piano della mobilità è basato sulla massima riduzione dell'impatto sull'area dell'Eur e sui dintorni. Le principali arterie avrebbero mantenuto la loro funzionalità, Cristoforo Colombo, Laurentina, Ostiense. L'evento, inoltre era stato pianificato in Agosto, mese nel quale statisticamente il traffico è ridotto del 30%. La mobilità degli spettatori è stata studiata utilizzando esclusivamente la Metropolitana B e la Linea Ferroviaria Roma – Lido. Auto e Bus turistici utilizzano parcheggi in prossimità del Grande Raccordo Anulare senza generare alcun carico sulle strade e sui parcheggi dell'Eur⁶.

Il circuito, si sarebbe dovuto sviluppare infatti nella zona nord dell'Eur (Esposizione Universale Roma), escludendo la trafficata Via della Cristoforo Colombo. Il circuito disegnato è di oltre 4 km di strada tra il Palazzo dei Congressi e quello della Civiltà, un tracciato che avrebbe interessato Viale dell'Arte, viale delle Tre Fontane e via di Val Fiorita, nella zona che circonda piazzale Guglielmo Marconi e via Cristoforo Colombo. Le monoposto lo avrebbero percorso in circa 1 minuto e 34 secondi, a una velocità media di 177 km all'ora.

La prima edizione, era stata prevista già nel 2012 oppure al più tardi nel 2013, probabilmente il 25 Agosto, quando il traffico capitolino è inferiore al 50% e la percentuale di popolazione presente all'Eur è del 2%⁷.

I circuiti cittadini in genere offrono vantaggi da un punto di vista logistico, come la più semplice accessibilità grazie alla vicinanza da aeroporti internazionali e la possibilità di utilizzare il trasporto pubblico. Nello specifico il tracciato disegnato e concordato con Herman Tilke, gode di una situazione privilegiata per la sua breve distanza, soli 30 Km circa dai due principali aeroporti internazionali quali Fiumicino e Ciampino. Il potenziale circuito dista inoltre solo 11 Km dal centro di Roma, rendendo l'intera città accessibile a tutti i turisti e tifosi di F1 che durante i giorni precedenti e del GP convergeranno nella città. Inoltre la zona dell'Eur è facilmente raggiungibile attraverso 4 fermate della metro di Roma, come Eur Fermi, Eur Magliana, Laurentina e Marconi.

Essendo il GP di Roma un progetto rimasto tale diviene difficile parlare delle storie interpretate come grandi duelli tra i piloti, primati per le pole position e GP vinti, pertanto quello che può essere messo in evidenza di questo GP sono solo i dati e le considerazioni che sono stati generati dallo studio di fattibilità nel senso più ampio del termine.

Le prime evidenti considerazioni che possono essere espresse in merito al GP di Roma sono che questo rappresenterebbe per la città capitolina un'opportunità unica e di sviluppo per la Città ospitante come tutti le altre città che hanno il privilegio di ospitarne uno.

Ogni città, per quanto possa celare in modo autonomo una grande forza attrattiva necessita, soprattutto in un momento di stallo economico di una spinta che possa permettere alla città di valorizzare ciò che possiede già e ciò che invece grazie al progetto potrebbe essere offerto come attività migliorative.

Il GP di Roma, inoltre a differenza di altri GP sarebbe stato un aspetto, seppur il principale, di un progetto molto più ampio ed innovativo che abbraccerebbe eventi dedicati alla cultura, all'arte, alla musica e chiaramente allo sport senza dimenticare fiere e congressi.

Sulla base degli studi effettuati da FG Group, con il supporto dell' ISAE (Istituto di Studi ed Analisi Economica) con sede a Roma, l'insieme degli eventi programmati da affiancare al GP di Roma avrebbero portato alla città 2,6 milioni di turisti in più, grazie ai quali Roma sarebbe tornata a

⁶ CE, Documenti interni FG Group

⁷ CE, ADN Kronos, 23 Dicembre 2010, sito web

competere con le principali capitali europee come Londra e Parigi⁸. Il GP quindi come incentivo al turismo.

Il progetto GP di Roma, avrebbe permesso una riqualificazione dell'area delle Tre Fontane, a sud della città. Sarebbe stato costruito un nuovo Palazzo dello Sport in grado di ospitare campi da basket, di pallavolo ed una pista coperta di pattinaggio. Il Palazzo di sera si sarebbe trasformato in due teatri da circa 3 mila posti, unico in quella zona di Roma.

Per la realizzazione di queste infrastrutture, l'organizzazione a cui fa capo il GP di Roma si era offerta di investire 127 milioni di euro donando poi gli impianti al Comune di Roma⁹.

Il Gran Premio, avrebbe portato con se non solo il fascino della F1 a Roma, nuove infrastrutture ma anche nuovi posti di lavoro, stimati nell'ordine di 10 mila per la realizzazione delle opere di cui circa 2 mila sarebbero stati permanenti.

Secondo i dati pubblicati dall'ISAE, l'intero progetto del GP di Roma avrebbe una ricaduta sul territorio dell'ordine di un miliardo di euro¹⁰.

Roma sarebbe potuta diventare una delle poche città ad ospitare un GP di F1 cittadino, ma l'importanza di tale evento si sarebbe inoltre "giustificata" attraverso dati concreti, come la lunga lista dei 30 circuiti che premono di entrare nel Calendario del Mondiale di F1, come India, Sud America e la più vicina Londra, solo per citarne alcuni. Probabilmente gli unici a trarre benefici concreti della perdita del GP di F1 a Roma.

Si consideri che la sola trasmissione TV dei Gran Premi ha 600 milioni di spettatori a gara in 184 Nazioni, una campagna dello stesso tipo di quelle per le quali, per arrivare ad un audience del genere, le istituzioni regionali spendono centinaia di milioni all'anno¹¹.

Prima del 19 Gennaio 2011, erano stati compiuti importanti passi in avanti.

In data 29 Dicembre 2010 il Comune di Roma ha dato il via libera ad una delibera che in sostanza approvava tutte le attività da svolgere affinché il GP di Roma si possa svolgere nelle strade dell'Eur, nella presunta data del 25 Agosto 2013¹².

A valle della delibera, il comitato esecutivo della commissione automobilistica italiana (CSai) l'organo dell'Automobil Club Italiano (ACI), in qualità di federazione italiana, aveva approvato la realizzazione di un secondo Gran Premio in Italia. L'AcI aveva predisposto una lettera da inviare alla Fia, la Federazione internazionale e alla Fom di Bernie Ecclestone, per sostenere la candidatura di Roma¹³.

Il Gran Premio di Roma inoltre avrebbe garantito all'intera Nazione, l'Italia una posizione privilegiata rispetto al resto del mondo. Sarebbe stata l'unica Nazione ad ospitare due Gran Premi, due gare italiane, non il GP di Europa, questo come segno tangibile di quanto l'automobilismo in Italia abbia un ruolo determinante nella sua storia e come questo ruolo venga riconosciuto anche dai massimi esponenti dell'automobilismo mondiale.

⁸ CE, Il Mondo, intervista a Maurizio Flammini "Roma, F1 al traguardo", dati ISAE

⁹ CE, Il Riformista, 21 Dicembre 2010, pag. 8

¹⁰ CE, Milano Finanza, 23 Dicembre 2010, sito Web

¹¹ CE, Documenti interni FG Group

¹² CE, La Gazzetta dello Sport, 6 Gennaio 2011, pag.25

¹³ CE, La Gazzetta dello Sport, 6 Gennaio 2011, pag.25

Il motivo del fallimento di questo progetto é imputabile ad una burocrazia lenta, Ecclestone dichiara “Siete stati lenti¹⁴” e lo stesso Alemanno ribadisce “Troppi no ideologici¹⁵”.

L’organizzatore del Mondiale, Bernie Ecclestone in data 19 Gennaio 2011 scrisse una lettera anche a Maurizio Flammini : “Se foste riusciti ad ottenere le autorizzazioni e a firmare il contratto definitivo nel 2009 non ci sarebbero stati problemi. So che hai fatto tutto quanto era in tuo potere e anche io sarei stato molto felice di arrivare in porto¹⁶”.

Con questa lettera viene scritta in via ufficiale la parola fine sulla breve storia del GP di Formula Uno a Roma.

La storia di questo famigerato GP di Roma in fondo si ripete, già nel lontano 1948 l’edizione 25 Aprile – 1 Marzo della rivista motoristica “Motor” scriveva “Il Gran Premio di Roma: Sempre ad un punto morto”¹⁷.

19 Gennaio 2011, la storia si ripete.

¹⁴ CE, La Gazzetta dello Sport, 22 Gennaio 2011, pag 21

¹⁵ CE, La Gazzetta dello Sport, 22 Gennaio 2011, pag 21

¹⁶ CE, La Gazzetta dello Sport 22 Gennaio 2001, pag 21

¹⁷ CE, Motor 25 Marzo – 1 Aprile 1948, pag 5

Bibliografia

- 50 anni di Formula 1, Editoriale Domus, 1999.
- Alex Zanardi; Gianluca Gasperini, ... Però, Zanardi da Castelmaggiore!, Baldini Castoldi Dalai, 2003.
- Archivio FIA. (2004). Federazione Internazionale dell'Automobile. Consultazione del 25 ottobre 2004.
- Ayrton Senna, Guidare in pista. 1^a ed. Brescia, La Mille Miglia Editrice, 1991.
- Beppe Donazzan, Michael Schumacher, oltre il mito, Limina, 2006.
- Bruce Jones, The Ultimate Encyclopedia of Formula One, Hodder & Stoughton, 1997.
- Bruce Jones, Formula One: The Complete Stats and Records of Grand Prix Racing, Parragon, 1998.
- Bruce Jones, The Official ITV Sport Guide: Formula One Grand Prix 2003. Con prefazione di Martin Brundle, Carlton, 2003.
- Bruce Jones, The Guide to 2005 FIA Formula One World Championship: The World's Bestselling Grand Prix Guide, Carlton, 2005.
- Cesare De Agostini, Farina. Il primo «iridato», Nada, 2007.
- Claudio Costa; Alex Zanardi, Alex guarda il cielo. Il mito dell'uomo antico. Le fiabe degli eroi moderni, Fucina, 2006.
- David Tremayne, Mark Hughes, The Concise Encyclopedia of Formula One, Parragon, 1999.
- David Hayhoe, David Holland, Grand Prix Data Book (4th edition), Haynes, Sparkford, 2006.
- Enrico Benzing, Dall'aerodinamica alla potenza in Formula 1, Nada, 2004.
- Enzo Biagi, Ferrari - The Drake, Biblioteca Universale Rizzoli, 20.
- Enzo Ferrari. Parole di Passione, a cura di Maurizio Valentini, Modena, Artestampa, 2008.
- Enzo Ferrari, Piloti, che gente..., Conti Editore, 1985.
- Fabiano Vandone, Senna & Clark. Due miti a confronto. 1^a ed. Vimodrone, Giorgio Nada Editore, 1995.
- Gianni Cancellieri, Cesare De Agostini, 33 anni di gran premi iridati, Autosprint-Conti Editore, 1982.
- Giorgio Valentini, Formula 1 e prototipi. Come progettare le vetture da competizione, Nada, 2007.
- Giuseppe Chinnici, Tazio Nuvolari - e i grandi compagni d'avventura che hanno fatto la storia dell'automobile, Roma, Palombi editore, 2008
- Nigel Gross, e altri, 100 Years of Change: Speed and Power. In Grand Prix Motor Racing (pp. 55-84), Parragon.
- Leo Turrini, Schumacher - La leggenda di un uomo normale, Mondadori, 2005.

- Luc Domenjoz, Michael Schumacher: Rise of a genius, Parragon, 2002.
- Luca Dal Monte; Umberto Zapelloni, La rossa e le altre, Baldini & Castoldi, 2000.
- Luca Dal Monte, Il Tedesco Volante e la Leggenda Ferrari, Baldini Castoldi Dalai, 2004.
- Marc Jenkins, Ken Pasternak, Richard West, Performance at the Limit, Cambridge University Press, 2009.
- Nicola Santoro. La curva dei silenzi: Il caso Senna. Di Renzo Editore.
- Marco Evangelisti, Tutta la Formula 1, La Campanella, 2003.
- Paolo D'Alessio, Michael Schumacher, Gribaudo, 2004.
- Pierre Ménard, Alain Prost: The Science of Racing (Formula 1 Legends S.) Chronosports, 2004.
- Pino Allievi, Benetton Formula 1. Una storia, Skira, 2006.
- Pino Casamassima, Storia della Formula 1, Calderini, 2000.
- Peter Higham, The international motor racing guide, David Bull, Phoenix, 2003.
- Pierre Menard, The great encyclopedia of Formula 1, 5th edition, Chronosport, Switzerland, 2006.
- Richard Williams, The Death of Ayrton Senna, Bloomsbury, 1999.
- Rainer Schlegelmilch, Formula 1. 1950-oggi, Gribaudo, 2003.
- Simon Arron, Mark Hughes, The Complete Book of Formula One, Motorbooks International, 2003.
- Steve Small, Grand Prix Who's Who (3rd edition), Travel Publishing, 2000.
- <http://www.auto.it/autosprint/>
- www.circuitvalencia.com
- <http://www.formula1.com/>
- www.granpremieroma.it
- www.grand-prix-monaco.com
- www.gruppofg.com
- <http://www.motorsportshalloffame.com>
- <http://italiaracing.net/>
- www.romaformulafuturo.com/
- www.singaporegp.sg