RASSEGNA STAMPA 2013





RASSEGNA STAMPA AGGIORNATA AL 6 MARZO 2013

Campionato Italiano Velocità Montagna

5/11 marzo 2013 (pag. 68)



Civm gioca a zona

TRICOLORE DELLA MONTAGNA: VIAGGIO TRA GLI ORGANIZZATORI CHE ADOTTANO MISURE ANTI-CRISI

> di Gianluca Marcehse foto Giuseppe Moretti

ganizzare una salita nel 2013. Al tempo della crisi, certo, ma anche al tempo della riforma a gironi che caratterizzerà le prove del Civm 2013. E proprio come possibile primo argine al complesso momento economico è stata introdotta la formula "a zona" con due gironi geografici da cinque gare (ogni pilota potrà far punti in uno soltanto dei raggruppamenti) più una fase con tre finali a coefficiente 1,5. Ma, cambiamenti regolamentari a parte, che prevedono anche il ritorno della doppia validità (Civm-Tivm), qual è la situazione delle salite italiane, che tra l'altro sono sempre di meno? Come si stanno muovendo e che cosa si stanno "inventando" gli organizzatori della massima serie? Da queste premesse inizia il viaggio tra le cronoscalate no-strane. Viaggio che seguirà il calendario del Civm 2013, atteso al battesimo con la prima prova del girone centro-sud il 28 aprile a Erice (che però in queste pagine merita un capitolo a parte). Il 5 maggio la sarda Iglesias inaugurerà invece il girone centro-nord, che proseguirà il 26 maggio a Verzegnis, in Friuli. Poi il 9 giugno si ritorna al sud, precisamente nella pugliese Fasano, che inaugura un periodo di "alternanza" che proseguirà il 16 giugno al-lo Spino (nord), il 30 giugno ad Ascoli (sud), il 7 luglio a Trento (nord) e il 14 luglio a Sarnano (sud). Ultima tappa di ciascuna zona ad agosto: al Reventi-no (sud) il 4 e a Gubbio (nord) il 25. Le finali congiunte partiranno da Rieti il 1º settembre, con Caltanissetta (15 settembre) e Pedavena (29 settembre) a seguire. Proprio per il periodo di incertezza il "tour" è tuttora provvisorio e addirittura alcune salite non compaiono a calendario in maniera ufficiale per questioni economico-burocratiche da perfezionare. Non dovrebbero verifiarsi rivoluzioni, ma sta proprio agli organizzatori spiegarci la situazione.

LE TRE DOMANDE

1) EDIZIONE 2013: AVETE PREVISTO NOVITÀ E/O MISURE ANTI-CRISI?

2) PROMOZIONE: LA GARA È INSERITA IN UN CONTESTO DI EVENTI E/O NE HA DI COLLATERAL!?

3) CIVM A ZONE E ABBINAMENTO CON IL TIVM: PER VOI UN VANTAGGIO O UN LIMITE?

VINCE IL TURISMO

29° IGLESIAS SANTANGELO (CI) 5 MAGGIO – CENTRO-NORD ORGANIZZATORE: AC CAGLIARI PER LO SPORT LUNGHEZZA TRACCIATO: 6020 M

1) «Ci stiamo lavorando. In primis stiamo dialogando, e siamo a buon punto, con un tour operator per un pacchetto di una settimana per chi verrà dal continente, sfruttando la Festa dei Lavoratori e le celebrazioni a Cagliari per sant'Efisio con la grande manifestazione proprio del 1º maggio. Previste anche visite guidate, in particolare nel parco geominerario nella provincia di Carbonia-Iglesias. Il pacchetto è quasi pronto e sarà consultabile sul sito di gara e automobile club. Poi stiamo pensando a novità per gli spettatori. Intanto avremo un palco in zona partenza che permetta di godersi al massimo il primo tratto di gara e poi piazzeremo un maxischermo nella piazza centrale di Iglesias per seguire corsa e premiazioni»

Campionato Italiano Velocità Montagna

5/11 marzo 2013 (pag. 69)



2) «Come accennato, ci siamo 'inventati' proprio il fatto di rientrare in certi grandi eventi, vista la concomitanza con il 1º maggio. La proposta del pacchetto turistico è un'ottima opportunità, perché comunque quel giorno non si lavora e, visto che i piloti devono arrivare il 2, tanto vale che ne approfittino partendo tre giorni prima e si godano la Sardegna prima di tuffarsi nella gara dal venerdi».

3) «Un vantaggio, perché almeno qualche pilota sardo in più dovrebbe partecipare. Certo oggi è difficile prevedere quanti verranno dal continente. Speriamo di confermare almeno un settantina di auto. Comunque, al di là della struttura del Civm, di questi tempi le difficoltà, per tutti, arrivano dai budget a disposizione».

"SALTA" LA PRIMAVERA 44° VERZEGNIS-SELLA CHIANZUTAN (UD) 26 MAGGIO – CENTRO-NORD ORGANIZZATORE: SCUDERIA FRIULI ACU LUNGHEZZA TRACCIATO: 5640 M

- 1) «Per restare a galla stiamo sfruttando la posizione geografica della gara. Quindi saremo aiutati dalle nostre validità anche per campionati stranieri come l'Austriaco e lo Sloveno, oltre che per il Challenge Fia e l'Europeo di Zona autostoriche. Purtroppo, però, dovremo rinunciare ai test della Primavera di Verzegnis. Resta un'idea eccezionale perché unica possibilità di testare su strada prima del campionato, ma non ci sono più i margini economici».
- 2) «No, pur portando un beneficio notevole al territorio, con la popolazione che in questo piccolo paese di montagna aumenta di colpo. Come evento collaterale anni fa inventammo il Civm party, ma pure questo evento è stato abbandonato per questioni di costi. Poco male, perché non se ne

sente un particolare bisogno: qui già la gara in sé è una festa per come si riempie la location e una buona presenza di stranieri completa ulteriormente il quadro».

3) «Non lo sappiamo con precisione. Di questi tempi, anche in generale, abbiamo una paura terribile sul numero di quanti correranno perché i piloti faticano a chiudere i budget. Però la velocità in salita potrebbe salvarsi perché c'è la possibilità di spendere meno rispetto ad altre specialità. Un aspetto da considerare è anche che nella nostra zona si potrebbero presentare questioni che riguardano cronoscalate e gare di rally così vicine fra loro da sfavorirsi a vicenda».

LA SELVA DEI FAMOSI 56° COPPA SELVA DI FASANO (BR) 9 GIUGNO – CENTRO-SUD ORGANIZZATORE: EGNATHIA CORSE LUNGHEZZA TRACCIATO: 5600 M

- 1) "Come succede in altri campi, in questo momento dobbiamo rifarci alla spending review di cui tanto si parla. In una gara di Tricolore, però, sono previsti dei costi fissi dai quali non si può prescindere, in primis quelli legati al fattore sicurezza, che non si toccano. Diciamo che cercheremo di ridurre qualche altro capitolo di spesa e al momento stiamo valutando come, pur se nel 2013 sarà un'operazione ancora più complessa, perché in questi anni ci siamo sempre adoperati per migliorare la gara sotto vari aspetti e quindi non si può 'tirare' più di tanto: bisogna sempre cercare di garantire servizi al meglio».
- 2) «Non è esattamente inserita in un contesto di eventi, ma possiamo dire che 'apriamo le danze', perché il periodo in cui si svolge la Fasano-Selva è proprio quello in cui in Puglia parte la stagione turistica.

SOS DALLA SICILIA 56° CRONOSCALATA MONTERICE (TP) 28 APRILE – CENTRO–SUD ORGANIZZATORE: AC TRAPANI LUNGHEZZA TRACCIATO: 5890 M

Un discorso a parte lo merita Erice, cronoscalata storica che nel 2013 rischia di saltare. A seguito di una serie di incontri proprio in questi giorni sarà indetta un'assemblea pubblica dove l'organizzazione spiegherà lo stato delle cose. Che, non dovessero cambiare gli scenari, rimarrà questo: «Siamo soli - è il grido del presidente dell'Ac Trapani Giovanni Pellegrino - e se non troviamo aiuti concreti da istituzioni e imprenditori del territorio non sappiamo se la 56° edizione taglierà il traguardo. Dal punto di vista organizzativo siamo in linea, non abbiamo subito contraccolpi e i costi della gara in questi anni sono già stati abbattuti di molto pur migliorando gli standard, ma oggi dobbiamo avere la certezza che quanti ci circondano prendano decisioni in comune con l'Automobile club, sulle cui casse gravano per intero gli oneri. Le uniche entrate sono legate alle iscrizioni: non possiamo mettere a repentaglio la vita di un ente per fare una salita, quindi sustata possibili cau possi



Inoltre, per noi precede di una settimana la nostra festa patronale. L'effetto periodo aiuta, è fondamentale. Come evento, più 'interno' che collaterale, per il 2013 confermiamo la gara dei vip, anche se non abbiamo ancora deciso con quali vetture si presenteranno al via. E proprio in virtù della 'spending review' inviteremo qualche personaggio famoso in meno...».

3) «Resta da verificare. Potrebbe attrarre soprattutto un maggior numero di piloti locali, mi auguro si riveli una mossa vincenta.

Campionato Italiano Velocità Montagna

26 febbraio/4 marzo 2013 (pag. 50)

CRONOSCALATE

Salite tinte di rosa

DEBORAH BROCCOLINI, GABRIELLA PEDRONI, ELENA CROCE E ALESSIA SINAGRA: QUATTRO STORIE DI DONNE CHE HANNO SCELTO LA MONTAGNA

Deborah Broccolini

Presidente

Griggere ho
sempre
po. Non
diamo d
tà funz
indietre
cen per ge

Preferisco restare nel mio piccolo e dare tanto».

Anche se a Deborah Broccolini, che oltre alla
Coppa Dame nelle ultime stagioni ha dominato la classe 1150 del gruppo E1, le propo-

ste non sono mancate: «Ho avuto offerte per le monoposto, ma non ho il coraggio: stare con la testa fuori non mi convince proprio». Anche se poi c'è sempre qualcuno che sottolinea il fatto che corre in una classe con pochi partenti: «A volte dicono "ha vinto, ma era da sola", ma la mia vittoria sono i tempi, quando sono proporzionati a vetture di cilindrata mag-

giore. E i record: nel 2012, annata super, su 7 gare ho segnato 6 record e colto 7 vittorie. E non ero sempre da sola! La salita è una lotta contro il tempo. Non ci sono scuse. Anche se a volte ce la prendiamo con il servizio cronometraggio... ma in realtà funziona! Comunque dai confronti non mi tiro indietro, tanto che, proprio perchè al Sud in classe ce ne sono di più, per quest'anno ho scelto il Civm Sud e punterò anche al Tivm Centro. Forse con la

Gabriella Pedroni

«Potrei tornare a correre in **Civm**»

«IL TRICOLORE 2013 CON LA SUA DIVISIONE IN GIRONI MI ALLETTA. Ma sia chiaro: non cambierei con nulla le corse su strada»

Quando studiavo, con la Formula 3000 era più semplice! Adesso che lavoro...
e poi a me, da ingegnere, piace gestire un po'
tutto in prima personau.
Parola di Gabriella Pedroni, una che perfino
il camion per traspor-

tare la sua Lola si guidava da sola. La trentina ha iniziato a 10 anni con i kart, voleva correre in pista e l'ha fatto, ma il destino ha voluto diversamente e «ora non cambierei con nulla le corse su strada». E ha praticato di tutto: sa-

lite, rally, perfino ghiaccio. Nelle cronoscalate i successi non sono mancati: «A 21 anni sono stata la più giovane ad aver vinto il Trofeo Danti come promessa delle salite. Ho vinto l'Under 25, l'assoluto Gruppo N della Coppa Italia, il Ti-

vm Under 25 e la classe CN1 con l'Osella». Poi. passata alle formule, la grande soddisfazione per essere stata la prima donna ad aver vinto una gara del Challenge Fia in Croazia, nel 2007 a Cabar, dove si è classificata terza assoluta, ma prima della serie "cadetta" del Cem («Per l'impresa la Csai mi ha donato una bella targa»). Nel Cem 2011 è addirittura terza assoluta con la Mitsubishi Lancer e poi ecco la scorsa stagione: »Siccome avevo fatto tutto il Cem mi son detta di andarci più piano, anche perché ho il mio lavoro da mandare avanti, quindi ho deciso di fare solo alcune gare con la Lola. Per il 2013 credo che tornerò con la Mitsu, che richiede meno sforzo fisico, alla caccia di più risultati, penso sempre in Europa, dove tra l'altro si sorprendono di meno se una donna sta davanti. Anche se quest'anno il Civm si adatta molto a piloti come me con il fatto dei gironi. Se rimarrà così magari ci ritornerò». Dunque una ragazza vincente, ca-

Campionato Italiano Velocità Montagna

26 febbraio/4 marzo 2013 (pag. 51)

di Gianluca Marchese foto Giuseppe Moretti

di sicuro un mondo meno "patinato" rispetto a quello della pista, eppure anche le cronoscalate hanno scritto e scrivono tuttora delle belle pagine in rosa. Storie di ragazze che hanno scelto di diventare piloti in una specialità il cui nome, "velocità in salita", è già tutto un programma e la polvere si mangia sul serio se non stai al passo con i tempi. Letteralmente. Senza contare gli sguardi sarcastici degli immancabili "macho man" del volante, anche se nelle corse in salita la convivenza con i colleghi uomini è in generale ottima e nel tempo, a furia di andare a fare le ricognizioni dei tracciati insieme, si sono pure strette delle belle amicizie.

Come tra alcune di loro, del resto. Perché spesso, sulle montagne di tutta Italia, le storie di Deborah Broccolini, Gabriella Pedroni, Elena Croce e Alessia Sinatra si sono intrecciate. Magari come rivali, per un titolo o un piazzamento, oppure come compagne di squadra che condividono ambizioni e paure del tutto simili. Oltre a quella passione forte che le fa pestare quanto più possibile su quel diavolo di pedale destro. Che poi resta sempre l'aspetto che più le accomuna. Non solo tra loro... «In realtà, quando guido, provo semplicemente di essere un pilota, non è che gli uomini ti fanno sentire qualche "distinzione", perché non c'è alcuna pietà». Parola della vincitrice della Coppa Dame nelle ultime due stagioni di Civm. È la legge del cronometro secondo Deborah Broccolini, perugina di Corciano proveniente da una famiglia da corsa e vera e propria pioniera delle cronoscalate al femminile, perché a fine anni Ottanta non esistevano certo le quota rosa che troviamo nel Tricolore di oggi.

Pioniera con le Formula 3000 (vetture che tra l'altro richiedono uno stress fisico notevole) è stata invece Gabriella Pedroni, trentina che al pari dei colleghi conterranei ha un pezzo di cuore ruba-

«**Monoposto?**Non ho coraggio!»

«STARE CON LE TESTA FUORI DALL'ABITACOLO PROPRIO NON MI Convince. Per questo preferisco rimanere tra le piccoline»

mia C1, ma attendo risposte per una Citroën DS3 Racing Start». L'umbra viene da una famiglia da corsa e ha intrapreso la carriera negli anni Ottanta, quando in salita di donne al volante ce n'erano davvero poche: «Addirittura mio nonno correva. Si chiamava Brucolini, ma quando è nato papà Attilio hanno sbagliato a scrivere il cognome ed è diventato Broccolini. Correvano perfino insieme in pista con le Alfa Romeo negli anni Settanta. Poi ho iniziato io, seguendo papà, ma, più che per passione, un giorno alla San Faustino-Bocca Trabaria sono rima

DUE SICURE PROGONISTE

Dominatrice delle ultime stagioni tra le Dame Deborah Broccolini ha dettato legge nella classe 1150 del Gruppo E1 nel Civm. Sotto Gabriella Pedroni gran protagonista sulle strade del Cem sta folgorata vedendo Patricia Pilchard in una gara. Questa bellissima donna nel paddock con casco e tuta... Mi ha proprio colpito l'immaginario di questa visione. E da lì è iniziato tutto. Poi nel 1996, dopo la scomparsa di mio padre, la tendenza è stata quella di frequentare di più la pista. Ma la pista non mi piace e così eccomi qui». Con l'intenzione di restarci ancora a lungo: «Sono una veterana per anzianità di guida, ma in realtà in salita sei un po' come una 'baby-pensionata' a quest'età. I record li ho fatti nel 2012, dunque significa che, oltre all'auto, si raggiungono risultati migliorando anche l'esperienza».

DEBORAH BROCCOLINI

Nato a: Perugia Il: 14 dicembre 1968 Vettura: Citroën C1 di gruppo E1 Italia Team: Caal Racing/Speed Motor Esordio in salita: Spino 1989 (Autobianchi A112)

pace di gestire tutto da sola e nel tempo rapita dalle corse su strada: «Nessuno ci pensa, ma la salita è una specialità veramente complessa: come la pista perché la guida deve essere pulitissima e scorrevole, ma più difficile, perché in pista hai più giri per prendere il ritmo, mentre qui, appena è verde... per me è anche più emozionante; poi è come i rally, perché su strada e, mentre sei il che stai dando il tutto per tutto e conosci bene il tracciato, ogni volta è diverso.

GABRIELLA PEDRONI

Nato a: Tione di Trento II: 7 gennaio 1981 Vettura: Mitsubishi Lancer Evo VIII di gruppo A Team: Scuderia Veregra Esordio in salita: Caprino 2000 (Fiat Seicento)



Campionato Italiano Velocità Montagna

26 febbraio/4 marzo 2013 (pag. 52)

SALITE TINTE DI ROSA

to da andarsi a riprendere in cima al Bondone ogni anno. L'ha fatto anche nel 2012, stagione che però l'ha vista dover più spesso dedicarsi alla propria professione dopo un 2011 super nell'Europeo, serie che frequenta di più anche perché logisticamente più comoda. Stagione scorsa a singhiozzo anche per le amiche Elena Croce e Alessia Sinatra, che per diverse gare nel 2010 furono compagne di squadra con le Ferrari del team di Leo Isolani. La prima, friulana di Udine e vincitrice della Coppa Dame proprio nel 2010, si è divisa tra studio e lavoro, con tanti impegni nell'organizzazione di diverse gare al fianco di papà Giorgio, che in Csai è il presidente della sottocommissione Salita.

Alessia, trapanese di quella Erice tra le più longeve cronoscalate italiane e proveniente dal mondo più "raccolto" degli slalom, è invece la più giovane delle quattro e senza dubbio la meno esperta, quella con meno gare all'attivo. Ciò non significa che non sia pronta a ripartire, anzi. Pur impegnata con l'attività commerciale di famiglia, anche lei medita di tornare con più frequenza a competere contro il cronometro, in primis "perché, e soprattutto in salita, non si finisce mai di imparare". Una semplice premessa che sottolineano tutte, la solida base per ripetersi o per una rivincita.

UN PICCOLO ESERCITO DA SALITA

Esperte o deb storie di donne

Ogni anno sono tante le ragazze che tingono di rosa la montagna. Nel 2012, nelle sole gare del Civm e considerando esclusivamente le auto moderne, sono state una quindicina le donne che si sono cimentate nella velocità in salita. Tra loro compaiono altri nomi interessanti in prospettiva o già esperte della disciplina. È il caso della pisana Valeria Pulvirenti, protagonista al femminile ormai da diverse stagioni. Anni fa si aggiudicò la classe Cn1 e oggi, per lo più nelle cronoscalate del centro Italia, si presenta al via di una Radical SR4. Un nome che nel 2012 ha latitato negli elenchi iscritti, invece, è quello della giovane Francesca Aiuto (sotto). La siciliana è figlia del pilota Rocco Aiuto e si è distinta al volante di una monoposto carenata Gloria motorizzata Suzuki. Territorialmente, è curioso il fatto della Iglesias-Sant'Angelo. Rispetto ai verificati totali, infatti, nel 2012 la gara sarda è quella che ha raccolto il miglior riscontro di partecipanti donne, con ben quattro ragazze che si sono volute cimentare nella cronoscalata di casa.



Elena Croce

«Devo vincere le mie **paure**»

LA FRIULANA AMMETTE: «NELLE CORSE HO ANCORA TANTI IN SOSPESO CON ME STESSA E HO VOGLIA DI RIPRENDERE A CORRERE NEL CIVM»

Nel 2012, per la pri-ma volta Elena Croce è riuscita a fare il confronto con la stessa auto e sulla stessa salita in due stagioni diverse: «Era importante ed è andata molto bene, come miglioramenti ci siamo». Il problema è che quella gara, la "sua" Verzegnis, è stata l'unica dell'annata: «Sarebbe stato bello fare di più, ma anche impegni di studio e lavorativi non me l'hanno permesso. Nelle corse ho tanti conti in sospeso con me stessa, devo capire: è tutto qui? Devo vincere più paure. E vorrei portare a casa un risultato che veramente mi soddisfi, perché finora non è andata così, quando invece pensavo si potesse fa re di più già al primo anno. Sono molto critica con me stessa. ma non perdo né la speranza né l'entusiasmo, anzi, ho proprio voglia di riprendere a fare il Civm, se non sarà per intero il 2013

to impegnata in Racing Start, ma vincitrice della Coppa Dame nell'annata con le Ferrari GT, il suo primo amore

sono stati i rally, «ma la salita è una prova contro te
stesso e volevo proprio
provarla,
è un banco
di prova mol-

to interessan-

te anche per chi un domani vorrà intraprendere altre specialità, anche perché ti misuri con le tue paure e le tue capacità prima di far salire

Alessia Sinatra

«Nel 2013 punto a **due tricolori**»

sarà il 2014». Di soli-

«DOPO IL PERIODO DI INATTIVITÀ MI RIVEDRETE PIÙ SPESSO: VOGLIO ESSERE AL VIA NEL GIRONE SUD DEL CIVM E TRA LE STORICHE»

Il primo motivo per cui, dopo il debutto e l'esperienza con le rosse Gran Turismo di casa Maranello nel 2010, Alessia Sinatra è stata quasi del tutto ferma ai box nelle ultime due stagioni è il budget.

E non è certo un particolare che ha coinvolto soltanto la giovane trapanese: "Diciamo che mi sono adeguata al periodo critico", dice non perdendo il sortiso. E poi si lancia in una promessa: "Ero reduce dall'esperienza con la mia amica Elena Croce e

ALESSIA SINATRA

Nata a: Erice (TP) II: 26 agosto 1989 Vettura: Radical SR4 di gruppo E2/B Team: Autosport Sorrento Esordio in salita: Spino 2010 (Ferrari F430 Challenge)





Campionato Italiano Velocità Montagna

26 febbraio/4 marzo 2013 (pag. 53)



Campionato Italiano Velocità Montagna

19/25 febbraio 2013 (pag. 58)

VITE IN MONTAGNA



Mi sono giocato l'ul-timo anno da under nel 2012». È il più esperto, Samuele Cassibba. È lui che nelultime due stagioni si è aggiudicato il trofeo che il Civm riserva agli scalatori fino a 25 anni. La fidata F.Master non gli ha fatto mancare soddisfazioni, insomma, e nel 2010 il raqusano è anche riuscito a togliersi lo sfizio di

far sua una manche al-

la prima prova del Civm allo Spino. Fosse già stato introdotto il regolamento che ora preve-

de gara-1 e gara-2
per ciascuna salita, quel risultato sarebbe
rimasto nelle
statistiche
del Tricolore. Oggi è
tuttavia arrivato il momento di voltare pagina. «Il
2012 è stata un'al-

tra esperienza bellissima, portata avanti con enormi sacrifici. Ma il momento più emozionante è stato provare

Il 2012 doveva essere

A volte i ruoli si sono **invertiti**

«È CAPITATO PIÙ VOLTE CHE PAPÀ VINCENZO MI ABBIA CHIESTO Consigli su traiettorie e curve, sembriamo dei fratelli»

a prima Sport prototipo gli è stata recapitata direttamente a casa. Mittente? Naturalmente papà Vincenzo. Dopo averlo seguito per le location "salitare" d'Italia, Francesco Conticelli aveva iniziato a chiedergli di voler provare, ripetendosi sempre più spesso. Da qui il regalo di qualche inverno fa: un'Osella CN1 con la quale iniziare l'apprendistato. Soltanto che alla prima gara con la biposto 1600 il giovanotto di Marsala era già vicinissimo ai tempi dei CN2. Per questo nel 2011 ha subito fatto il salto di classe, giocando spesso il ruolo di sorpresa anche nel Civm (vince il gruppo a Caltanissetta), dove è 2° tra gli under. Un anno di grande crescita, tanto che il pa-

dre inizia addirittura a chiedergli qualche dritta: «In genere mi dice di non fare tutto di testa mia, di sentire anche i piloti più esper-Collaboriamo così tanto da sembrare più come due fratelli. Però un paio di stagioni fa a volte si shalordiva davanti ai miei tempi e capitava che mi chiedesse di traiettorie e curve: era quasi co-

me se ci fossimo scam-

biati i ruoli!».

la stagione della conferma, anche perché
Francesco si accomoda sull'ultima evoluzione della PA21.
Invece l'unica gioia è la vittoria di gruppo a Popoli nel Tivm.
"Purtroppo già all'inizio

mi a motore ed elettronica, poi abbiamo cambiato, ma non siamo riusciti a trovare il giusto setup. A metà stagione ho trovato

siamo parti-

ti con proble-

Scalatori per tradizione

4 GIOVANI FIGLI D'ARTE PROSEGUONO NEL SOLCO DEI GENITORI: CASSIBBA, CONTICELLI, SCOLA E FATTORINI, STORIE INFINITE DI FAMIGLIE DA CORSA

SHIP!

Campionato Italiano Velocità Montagna

19/25 febbraio 2013 (pag. 59)

Samuele Cassibba apà mi tiene coi piedi per terra

«NON È FACILE FAR TIRARE FUORI UN COMPLIMENTO A MIO PADRE MA SA DARMI SEMPRE LE DRITTE E GLI INCORAGGIAMENTI GIUSTI»

una F.3000, per la quale devo ringraziare davvero la mia famiglia». Perché, salvo rare eccezioni, è ancora la cilindrata regina quella ro, soprattutto speranche consente di imporsi: «Nel 2013 l'obiettivo sarà conquistare quella vittoria assoluta che fi-

3000 potrebbe essere la scelta giusta. Stiamo lavorando per questo e anche per disputare qualche gara all'estedo ci sia qualche aiuto in più dagli sponsor. Per il momento dovrei riuscire a provare l'Osella nora mi è sfuggita. Un PA20/S-Bmw e la Wolf-

Mugen di mio padre». Del resto è proprio seguendo papà Giovanni che Samuele si è appassionato "rispetto alla pista devi essere ancora più preciso e consapevole di ciò che fai". Un "contagio" cresciuto man mano nel tempo e che, sceso dal kart,

attraverso una "strana" Bmw diesel ha permesso a Samuele di convincere il padre, il quale lo ha spinto fino ad arrivare alla scuola federale e da li a correre con le formula nelle cronoscalate: «Avere un genitore che corre anche lui non è facile come si potrebbe pensare. Oltre a darmi consigli, infatti,

mi 'bacchetta'. E non gli sfugge niente. Di questo sono felice, comunque, è la persona che sa darmi le dritte e gli incoraggiamenti giusti. E non è mai facile tirargli fuori un complimento, ho lottato tanto per questo. È il lato più positivo: cerca sempre di mantenermi con i piedi per terra».

SAMUELE CASSIBBA

to a: Comiso (RG) II: 13 luglio 1987 Vettura: Tatuus F.Master (2007) di gruppo E2/M 2000 Team: Catania Corse Esordio in salita: Caltanissetta 2008 (BMW 330 diesel)

dell'umido in gara-1 ad Ascoli e mi sono girato dopo aver svettato nelle prove, poi l'uscita di strada al sabato a Gubbio. La mia stagione è finita li. Sì, sono a caccia di rivincite, di fortuna, di stare tranquillo e sereno, alla larga dai dispiaceri del 2012. Cercare di rifare quello che l'ho ancora...».

mi riusciva nel 2011. Se le cose dovessero andare bene con la PA21 Evo poi vediamo, non mi dispiacerebbe utilizzare la PA30 di papà». Anche se non solo le cronoscalate lo stuzzicano: «Già lo scorso anno volevo provare qualche gara in pista. Questa voglia ce

FRANCESCO CONTICELLI

Nato a: Marsala (TP)

New York (TP) eam: Catania Corse/Team Esordio in salita: Erice 2010 (Osella PA21 Junior)



verde le corse in salita non presentano soltanto alberi o scenari. Il 2012 ha sancito che sulla rampa di lancio si è schierata una generazione di giovani che sta decisamente sbocciando. A cominciare da Cassibba, Conticelli, Scola e Fattorini: piloti che, nati a cavallo tra anni Ottanta e Novanta, dopo un 2012 da protagonisti, nel bene e nel male, ora sono pronti a tuffarsi definitivamente nella bagarre sfidando i loro "predecessori", quei Faggioli o Magliona che rappresentavano il futuro all'inizio degli anni Duemila e oggi, in piena maturità, possono dire di avercela fatta. Oltre al piede pesante e a un'esperienza da cesellare nel prossimo decennio, questi quattro "under" hanno in comune anche la particolarità di essere "junior" Tutti, infatti, provengono da famiglie da corsa che da tempo calcano i palcoscenici più prestigiosi della montagna. Tuttora Cassibba e Conticelli duelladi Gianluca Marchese foto Giuseppe Moretti

no regolarmente con papà Giovanni e papà Vincenzo nel Civm. Nel caso di Scola si tratta addirittura di una "dinastia", visto che, prima ancora di suo padre Carlo, il nonno Domenico, per tutti Don Mimi, era uno dei più veloci driver in circolazione e oggi si coccola l'omonimo rampollo che ha riportato il suo stesso nome ai vertici delle classifiche nazionali. Per Fattorini, invece, è ormai la scelta di una vita affiancare papà Fabrizio, pure lui pilota che nelle cronoscalate ha saputo togliersi diverse soddisfazioni, nel quotidiano lavoro del team che porta il loro nome e che per il 2013 annuncia grandi novità nello schieramento.

In attesa delle sfide del Civm 2013, che dovrebbe vederli tutti al via in pianta stabile, i quattro scalatori della "giovane Italia" hanno cominciato a "darsele" soprattutto dallo scorso anno. Non soltanto per le posizioni subito a ridosso degli avversari più

Campionato Italiano Velocità Montagna

19/25 febbraio 2013 (pag. 60)

SCALATORI PER TRADIZIONE

esperti, ma iniziando a "popolare" contemporaneamente i gradini dei podi assoluti, anche se soprattutto in Tivm. Vista l'annata di grazia, in genere Scola è sempre stato tra i protagonisti di questi duelli. Il veloce calabrese ha fatto scintille soprattutto con Fattorini: prima per il podio della Svolte di Popoli, dove si sono giocati il secondo posto, andato a Scola (tra l'altro dietro a un altro giovane interessante come Stefano Di Fulvio), poi in Civm a Gubbio, quando a fine gara-1 erano vicinissimi subito alle spalle del solo Faggioli, con Fattorini che alla fine riusciva a mantenere la significativa piazza d'onore nella sua Umbria, mentre il cosentino sbagliava scelta di gomme montando le rain, a quel punto inutili (al contrario il meteo gli aveva dato una mano sia a Orvieto che ad Ascoli). Nell'ultima prova del 2012, poi, la sfida ha riguardato il "solito" Scola, stavolta alle prese con Cassibba. In Sicilia i due si sono giocati l'assoluta alla 55° Coppa Monti Iblei. Ma, più che un finale di stagione, la sensazione è che forse questo sia solo l'inizio... .

TANTI GLI UNDER IN LUCE

Piccole esalta-giovani

Se i 4 giovani "moschettien" delle famiglie da corsa hanno esposto in bella vista la propria stoffa con vetture top, non manca chi ha dimostrato di saperci fare tra le auto più piccole. Tre gli scalatori della categoria che più hanno messo in mostra grandi prospettive: i salernitani Angelo Marino, che da poco non è più un under 25 e ha già qualche esperienza nei prototipi con Osella e Ligier, anche se saltuariamente, e Cosimo Rea, al volante della Citroen Saxo Vts 2° dietro a Cassibba nel trofeo riservato ai minori di 25 anni, e il cosentino Mario Alex Greco, che su Peugeot 106 R ha vinto il Gr. N nel Tivm Sud e ha quasi bissato il successo anche nella divisione nord. Tra gli altri, da tenere d'occhio c'è Arduino Eusebio, altro cosentino, classe 1986, che dovrebbe lottare in Racing Start nel Civm 2013. Tornando alle sport e alle formula, chi ha già dimostrato un piede pesante è Michele Esposito impegnato in pista con le Radical. Dovesse calcare stabilmente gli asfalti di montagna potrebbe diventare un brutto cliente per tutti. Come Stefano Di Fulvio, (sotto). Nel 2012 ha più volte dimostrato di saper andare forte con la Lola d F.3000. Sempre competitivo, ha pure colto vittorie e podi. Se riuscirà a schierarsi al via delle gar re con più continuità il futuro della specialità ap parterrà anche a lui.

Domenico Scola

Voglio andare oltre la **tradizione**

FIGLIO E NIPOTE D'ARTE L'ULTIMO EREDE DELLA DINASTIA DA CORSA DEGLI SCOLA È IL PIÙ GIOVANE AD AVER VINTO UNA GARA DEL CIVM

Il più giovane, sep-pur di poco, è lui. E nel 2012, con la vittoria di Ascoli, a 21 anni e 14 giorni Domenico Scola è diventato il più giovane pilota di sempre ad aver vinto una gara valida per il Civm. Ha quindi dominato il Gruppo E2/B nel Tivm sud. vincendo nell'assoluta a Orvieto, a Luzzi, alla Sila e alla Monti Iblei. Sarà pure una questione di famiglia, ma certi record e certe conquiste testimoniano che siamo ben oltre le aspettative: «Il 2011 - premette il cosentino di Rende - è sta-

ta una stagione di prova per prendere confidenza con vettura e traccia ti. Di sicuro il 2012 è da incorniciare indipendentemente dal fatto se ci saranno annate migliori o peggiori. E mi ha fatto piacere marcare gli assoluti in particolare nelle gare di casa. Sila e Luzzi, come mio padre e mio nonno»

Sono stati loro a iniziarti alla specialità? «A parte la tradizione di famiglia, in realtà volevo cominciare con la pista, ma fin dalle formu-

le propedeutiche i costi sono comunque
diversi. Cosi
sono partito dalle salite per curiosità, come
se dovessi
soddisfare un
punto interroqativo, vedere se il

gativo, vedere se il buon sangue non mentiva. E mi è piaciuto subito. Di certo dà sensazioni più forti, mentre magari la pista ti offre

Michele Fattorini

Un calcio al **dio pallone**

HA PREFERITO LE CORSE AGLI STADI. PAPÀ FABRIZIO GLI HA Trasmesso la passione ma non manca di Bacchettarlo

Forse non molti lo sanno, ma se c'è un "manico" pronto per la nazionale di calcio dei piloti questi è Michele Fattorini. Fino a un anno fa l'umbro di Porano (a pochi km dalla salita di casa di Orvieto) militava a buoni livelli in serie D e ancora prima, dopo tutta la trafila nel-

le giovanili della Ternana, a 17 anni con i rossoverdi ha addirittura esordito in serie C1, dove conta una presenza in campionato e due in Coppa Italia: «Però meglio le corse tutta la vita - precisa - giocavo a calcio e pensavo al-le auto! Già da prima che prendessi la patente era tutto un "facciamo la licenza, facciamo la licenza" e quando ho potuto ho fatto subito il corso. Così appena c'è stata l'occasione con una vettura libera non me la sono fatta scappare. Insomma, ho fatto una scelta: lavorare con

papà e provare a correre». Per ora con risultati di rilievo, anche se, per le diverse vetture utilizzate (Lola di F.3000, Radical SR8 e Prosport) e quindi per aver gareggiato in diverse classi non accumulando i punti conquistati nelle varie gare, nelle classifiche 2012 appare più indietro di quanto dovrebbe, pur restando comunque 3º tra gli under 25 nel Tivm Nord e Sud. Con la ciliegina nel Civm grazie a al prezioso 2° assoluto al Trofeo

Campionato Italiano Velocità Montagna

19/25 febbraio 2013 (pag. 61)

