

42^ Cesana-Sestriere, lo spettacolo immutato nel tempo



Sono trascorsi 63 anni dalla prima edizione della cronoscalata delle Montagne Olimpiche, che ancora non si chiamavano così, ma il loro fascino nel tempo è rimasto immutato. E vi raccontiamo la sua storia dal 1961 alla gara di domenica scorsa. Testo di Tommaso M. Valinotti, foto Magnano/sportnewsimmagini.it

SESTRIERE (TO), 7 luglio – Confesso di andare a memoria. Cercando di ricordare le gare automobilistiche in salita piemontesi, di cui si è persa traccia. Innanzi tutto la **Susa-Moncenisio** (1902), la **Sassi-Superga** di inizio Novecento, ma ho trovato ben poco su di lei, precedute da una **Madonna del Pilone-Pino Torinese** (21 aprile 1900) e credo ci sia stata una **Torino-Colle della Maddalena**. Andando nel biellese la **Occhieppo-Graglia** e la **Biella-Santuario di Oropa**; in **Valle d'Aosta**, per il momento mi viene in mente la **Aosta-Gran San Bernardo**, la **Aosta-Pila**, ma con tutte quelle belle montagne di corse ve ne saranno state sicuramente altre. Nel cuneese la **Garessio-San Bernardo** e la mitica **Cuneo-Colle della Maddalena**, cui parteciparono i grandi degli anni Trenta come **Nuvolari**. Come cronoscalata pura è rimasta solo la **Cesana-Sestriere** che in quanto a storia e tradizione non ha nulla da invidiare alle grandi gare del passato.

La prima edizione si svolse il **6 agosto del 1961** per opera dell'**Automobil Club Torino** che voleva festeggiare in modo automobilistico i cento anni dell'**Unità di Italia** e il miglior modo per rendere omaggio a quella importante ricorrenza era organizzare una gara in salita. E, visto che i rally erano agli albori e le cronoscalate avevano largo seguito, scelsero il percorso fra **Cesana** e **Sestriere**, reggia della famiglia Agnelli, per proporre quella prima edizione. Fu subito un successo, in quanto inserita immediatamente nel **Campionato Italiano Velocità** in salita (in fondo ACI Torino è il fondatore dell'Automobil Club Italia) e subito dopo nel **Campionato Europeo** di specialità.

La Cesana-Sestriere ebbe una vita di grande importanza per quattordici anni **dal 1961 al 1973**, durante i quali sul suo tracciato si sfidarono i più grandi specialisti della Velocità in salita, a cominciare da **Mennato Boffa** che vinse su Maserati 2000 nel tempo di 6'17"71 nel 1961, per proseguire con **Odoardo Govoni**, Maserati 2000 (1962), quindi il pilota ufficiale Porsche **Edgar Barth** (1963/1964) che abbatté il muro dei sei minuti. **Ludovico Scarfiotti** vinse su Ferrari Dino (1965/1966), in un'eterna sfida fra Porsche e Ferrari che consideravano le gare in salita di pari importanza alle corse in pista. Quindi **Rolf Stommelen** Porsche 908 nel 1967, **Gerard Mitter** che nel 1968 con la sua Porsche portò il record sotto i 5 minuti (4'54"6), lo specialista svizzero **Peter Schetty** su Ferrari nel 1969, quindi la doppietta Abarth 3000 con **Arturo Merzario** (che in quegli anni correva anche in Formula 1) nel 1970 e **Joannes Ortner** nel 1971, prima di iniziare l'epopea di **Mauro Nesti** che vinse nel 1972 e nel 1973. Dopo quell'edizione la crisi energetica fermò il mondo e la **Cesana-Sestriere** sembrò non avere più storia, cementando il record del percorso in 4'53"3 stabilito da **Peter Schetty** nel 1969.

Bisogna però avere fiducia nel futuro e la **Cesana-Sestriere** rinacque nel 1981 e in cima alla classifica c'era ancora **Mauro Nesti** che conquistò quattro vittorie consecutive (in totale sono nove le vittorie del pilota dell'Abetone oltre un brutto incidente nel 1985 con frattura di una gamba che lo costringe a restare lontano dalle competizioni, pur se riuscì a tornare al volante in tempo per conquistare il titolo europeo) e la macchina da battere era l'**Osella** che vinse nove edizioni consecutive fra il 1981 e il 1989 (in totale in questa seconda fase che va dal 1981 al 1992 le Osella salirono sul gradino più alto del podio in dieci occasioni, lasciando due successi alla Lola T289 dello spagnolo **Andres Vilarino**). Fu una gran bella stagione con le grandi sfide fra **Nesti** e il suo più veloce avversario italiano, **Ezio Baribbi**, vincitore nel 1987, ma soprattutto i due spagnoli velocissimi con **Vilarino**, vincitore nel 1990 e 1992 e il basco **Franzisco Egozque**, che si impose nel 1991. Il 1992 fu l'ultimo anno di questa seconda primavera terminato con il **record di Vilarino** fissato a 4'32"68.

Occorrono altri quindici anni da quel 1992 prima che la **Cesana-Sestriere** ritrovi la forza di richiamare i concorrenti sulle strade che dalle estreme propaggini dell'Alta Val di Susa porta al Colle. Nel **2007** si torna a correre e sono le storiche ad essere protagoniste, quelle stesse vetture che un tempo correvano la **Cesana-Sestriere** come auto moderne. L'edizione del 2007, la 26esima vede trionfare un nome nuovo della **Cesana-Sestriere**, ovvero **Uberto Bonucci**, un toscano che sarà il più veloce di tutti su queste strade altre tre volte (2011, 2012 e 2018) con la sua **Osella PA9** che non riesce a scendere sotto il muro dei cinque minuti. L'edizione successiva è caratterizzata dalla pioggia impedendo alle velocissime Biposto Corsa di salire verso Sestriere. Ne approfitta **Massimo Perotto** che si impone con la sua **Porsche 911**, mentre l'anno dopo è un ragazzino di nome **Stefano di Fulvio** a segnare il miglior tempo con la sua **Osella PA9**, un grande protagonista delle gare del terzo millennio al punto di imporsi ben cinque volte (2009/2013/2014/2015 e 2016), di cui ben quattro consecutive risultando il pilota più vincente dopo

Nesti. Nel 2010 è la volta dello specialista **Denny Zardo**, anche lui su **Osella PA9/90** seguito da **Bonucci** che nel 2011 vince sotto la pioggia, quindi ancora **Bonucci** e il poker di **Stefano Di Fulvio**, che finalmente nel **2016** abbatte il **record di Vilarino** con il tempo di **4'30"06**. Nel 2017 arrivano a imporsi le monoposto (presenti da due edizioni) che registrano il successo con **Emanuele Aralla** con la sua Dallara F390, che in quell'edizione batte l'Osella di **Bonucci** per appena 39/100; **Bonucci** si riscatta e vince con l'Osella l'anno successivo, poi la **Martini MK 32** di **Giuliano Peroni** riporta in auge le ruote coperte nel 2019. Nel 2020 il mondo di ferma per il **COVID** e si riprende già nel 2021 e in questi quattro anni sono le **Osella PA 9/90** a dettare legge, pur senza riuscire a migliorare il record di Di Fulvio.

Anche nel 2024 l'Osella è stata protagonista anche se non vincente in assoluto, che dal lontano 1961 ha conquistato ben **25 vittorie assolute**, la prima con **Mauro Nesti** nel 1981, l'ultima lo scorso anno con **Mario Massaglia**. L'edizione 2024 ha visto il successo di **Stefano Peroni** in 4'48"32 con la stessa **Martini MK38** con la quale vinse due anni fa, peggiorando il suo tempo di ben 8", come era stato previsto dagli addetti ai lavori che hanno individuato nella strada appena riasfaltata, quindi con meno grip e condizioni più incerte nelle prove la causa di questo peggioramento. Alle sue spalle, come l'anno scorso **l'Osella 9/90** di **Piero Lottini** che si è imposto nel Quarto Raggruppamento che ha preceduto sul podio **l'Osella PA8** di **Giuliano Peroni**, padre di Stefano, che ha fatto suo il Terzo Raggruppamento. Il **Primo Raggruppamento**, quello per le vetture più anziane, va alla **Chevron B19** di **Tiberio Nocentini**, mentre il Secondo è della Porsche Carrera RS di **Ilbebrando Motti**, undicesima, vettura che interrompe il dominio delle vetture sport e monoposto. Nonostante la gara fosse valida per il **Campionato Europeo** gli italiani l'hanno fatta da Padrone conquistando le prime dodici posizioni davanti al francese **Jean Marc Debaune** tredicesimo con la sua monoposto **Van Diemen**. Degli 86 verificati (96 iscritti) hanno concluso in 79, buon numero considerando quanto siano impegnativi i 10400 metri di gara.

Oltre all'aspetto agonistico è sempre molto interessante vedere vetture da sogno come l'imponente **Alfa Romeo 6C 2300** di Georg Pruegger, una vettura che ha corso e vinto ottant'anni, fa la splendida nella linea **Fiat 1100 Ala D'Oro** di Tonino De Camilli, classico esempio di sportiva da corsa di fine anni Quaranta che ha conquistato la 73esima piazza, la rombante **Austin Healey Sprite** con i suoi fari a ranocchio (Frog Eye) di Eros Anselmo (70esima) e la **Jaguar E** di Francesco Amante, 71esima. Ma qui parliamo di gusti e si possono amare le Mini Cooper, le Porsche in tutte le declinazioni, BMW, Alfa Romeo e più ancora.

Come accade da alcuni anni oltre alle storiche sono presenti al via le vetture moderne a cominciare dal **2013** quando a imporsi fu **Riccardo Ala** sulla **Sighinolfi BMW**. Anche in questa edizione a farla da padrone sono le **Biposto Corsa** che nel 2024 si sono imposti con **Giuseppe Torrente** e la sua **Radical SR3**

che ottiene la quarta vittoria consecutiva con il tempo di 4'52"80 . Non riuscendo però a migliorare il 4'40"93 dello scorso anno a causa dell'asfalto scivoloso e delle strettoie più impegnative che hanno caratterizzato il percorso. Alle sue spalle l'Osella PA 21 di **Matteo De Luca**, che paga ben 23"06 seguito dallo spettacolare **Adelmo Tessa** principe fra le vetture da Rally con la sua **Skoda Fabia**. E proprio i rallisti hanno sperato che il tempo incerto che ha caratterizzato il sabato proseguisse anche domenica, mettendo in difficoltà le Sport, ma cos' non è stato. Da segnalare la buona gara delle due rappresentanti **femminili Silvia Bianciotto** (Renault Clio Rally5) e **Laura Ribet** che hanno concluso nell'ordine staccate fra loro da appena 1'16".

La 42esima edizione della Cesana-Sestriere va ora in archivio, in attesa della prossima edizione del 2025 quando gli obiettivi resteranno i soliti. **Battere il record** di Di Fulvio, 4'30"06 fra le storiche e il 4'40"93 dello scorso anno di Torrente.