



CENTO ANNI DI AUTOMOBILI NELLA GALLERIA DI AC ROMA



L'Automobile Club Roma si è costituito il 2 dicembre 1922 a Roma, nella sede di Via del Plebiscito, 112 ed è entrato nella federazione dell'ACI il successivo 26 dicembre. In occasione delle celebrazioni per il primo secolo di storia, esattamente il 2 dicembre 2022, è stata inaugurata una mostra fotografica, di cui questo volume costituisce il catalogo. Oggi la mostra è collocata in modo permanente presso i locali della nuova prestigiosa sede dell'Ente in Via Parigi a Roma. Queste immagini, frutto di una attenta ricostruzione storica, fanno parte della ricca collezione dell'archivio storico dell'Automobile Club Roma e rappresentano, meglio di ogni altro mezzo, il percorso storico dell'Ente sin dal pionierismo dell'automobile a Roma fino ai giorni nostri. Personaggi, luoghi e iniziative che hanno distinto la lunga storia del Club a fianco dei soci, degli automobilisti e dei cittadini di Roma, accompagnando il lungo e inesorabile cambiamento della mobilità nello scorrere del tempo.

CENTO ANNI DI AUTOMOBILI
NELLA GALLERIA DI AC ROMA



Automobile Club Roma

**CENTO ANNI DI AUTOMOBILI
NELLA GALLERIA DI AC ROMA**

Pubblicazione edita da
Automobile Club Roma

Testi
Giuseppina Fusco, Riccardo Alemanno, Franco Carmignani

Revisione testi
Enrico Giuliani

Progetto grafico
Daniela Montuori

Fotografie
Archivio storico "Ugo Trombetti" Automobile Club Roma

EDIZIONE NON IN VENDITA

CODICE ISBN
978-88-947053-2-4

UN SECOLO IN FOTO PER L'AC ROMA

L'Automobile Club Roma si è costituito il 2 dicembre 1922 a Roma, nella sede di Via del Plebiscito, 112 ed è entrato nella federazione dell'ACI il successivo 26 dicembre.

In occasione delle celebrazioni per il primo secolo di storia, esattamente il 2 dicembre 2022, è stata inaugurata una mostra fotografica, di cui questo volume costituisce il catalogo. Oggi la mostra è collocata in modo permanente presso i locali della nuova prestigiosa sede dell'Ente in Via Parigi a Roma.

Queste immagini, frutto di una attenta ricostruzione storica, fanno parte della ricca collezione dell'archivio storico dell'Automobile Club Roma e rappresentano, meglio di ogni altro mezzo, il percorso

storico dell'Ente sin dal pionierismo dell'automobile a Roma fino ai giorni nostri.

Personaggi, luoghi e iniziative che hanno distinto la lunga storia del Club a fianco dei soci, degli automobilisti e dei cittadini di Roma, accompagnando il lungo e inesorabile cambiamento della mobilità nello scorrere del tempo.

Le immagini narrano il percorso di un club nato per iniziativa dei pochi fortunati possessori di automobili, che ha saputo evolvere accompagnando l'avvento, l'affermazione e lo sviluppo dell'automobilismo e, sempre più oggi, impegnato verso la sostenibilità in termini di sicurezza, salute e benessere dei cittadini, rispetto dell'ambiente e cura del territorio.



Immagini della inaugurazione della mostra fotografica in occasione della cena di gala tenutasi il 2 dicembre 2022 presso “Les Grand Hotel” St. Regis di Roma.



La Presidente dell’Automobile Club Roma con il Presidente dell’ACI Angelo Sticchi Damiani.

*La dott.ssa Giuseppina Fusco con il
Consigliere Gerardo Capozza,
Segretario Generale dell'ACI.*



*Il Presidente dell'AC Roma
con Alessandro Onorato,
Assessore ai Grandi Eventi
del Comune di Roma.*

LE ORIGINI

La prima notizia di forme di associazionismo tra i pochissimi fortunati proprietari di automobili a Roma risale agli inizi del novecento. Il numero di marzo 1903 della rivista “La Stampa Sportiva”, riporta in un trafiletto la notizia che a Roma si è costituito un Automobile Club ad “iniziativa di alcuni illustri e valenti cultori dell’automobilismo” sotto la presidenza del principe Alfonso Doria.

Quasi venti anni più tardi, il 2 dicembre del 1922, quel “club di automobilisti” formato da un ristretto gruppo di aristocratici romani, si costituiva presso la sede di Via del Plebiscito, 112 e entrava a far parte dell’ACI con la denominazione di Automobile Club Roma.

Il Club nacque con lo scopo statutario di “dare sviluppo all’automobilismo” e “assistenza ai soci per tutto ciò che concerne l’automobilismo”. Ma, fin da subito, i padri fondatori (principi, marchesi, conti, ricchi gentiluomini romani apparentemente così distanti dai problemi della città) compresero come fosse necessario rivolgere at-

tenzione prioritaria al territorio e ai cittadini e dare supporto concreto alle istituzioni per la soluzione delle tante problematiche che Roma, pur così diversa da quella di oggi, già allora presentava.

Sulle sue strade, strette, irregolari, interrotte da discese e salite, spesso non lastricate, tanto meno asfaltate, accanto ai tram e agli autobus circolavano le prime automobili private (2945), motocicli, motocarrozette e tante biciclette; sopravvivevano persino carrozze, carri e carretti trainati da cavalli per il trasporto di persone e di cose. Un traffico, se non congestionato come oggi, certamente promiscuo e complesso.

Sfogliando le pagine del primo libro dei verbali delle adunanze del Consiglio Direttivo dell’Ente, colpisce che, già nella riunione del 30 gennaio 1923, l’Organo, come suo primo atto, approvava un “Memoriale” da inviare al Sindaco di Roma, alla Deputazione Provinciale e al Governo, da presentare alla stampa e da diffondere ai cittadini. Il “Memoriale” stigmatizzava la “impraticabilità” delle strade,

in mancanza di una manutenzione accurata e continua; l'insufficienza dei marciapiedi e dei dispositivi "salvagente" per i pedoni; l'inadeguatezza della illuminazione specie notturna, la velocità di "andatura" e i problemi "di carico, scarico e stazionamento" dei camion, ma stigmatizzava anche la "corsa sfrenata di certi chauffeurs" e i comportamenti indisciplinati degli automobilisti, invocando "provvedimenti seri" per contrastare l'inciviltà e il mancato rispetto dei regolamenti di Polizia Stradale.

Ma questo era soltanto l'inizio. L'impegno verso le istituzioni, il territorio e i cittadini avrebbe rappresentato una caratteristica peculiare di tutta l'azione dell'Ente. Già allora, come ai giorni nostri.

Nel tempo, l'Automobile Club Roma proponeva alle Istituzioni, "Piani urbanistici" "Piani di viabilità" "Programmi di ricostruzione stradale" "Piani di regolamentazione del traffico" "Piani per la pulizia e il decoro della città"; partecipava attivamente ai dibattiti pubblici per la unificazione e la definizione della cartellonistica stradale e per la targatura delle automobili; interveniva direttamente nella costruzione del primo Codice della Strada.

E soprattutto, organizzava congressi, convegni e manifestazioni per coinvolgere l'attenzione dei cittadini, in quell'ottica

di "propagande della conoscenza", che oggi definiamo formazione e informazione e che rappresenta una costante della attuale attività.

Fin dai primordi, azione distintiva dell'Ente è stata, comunque, citando le espressioni del tempo, la "Propaganda della sicurezza stradale". Nascevano già negli anni '30 i "Corsi di formazione per gli autieri dell'esercito" e poi i "Corsi di istruzione professionale degli automobilisti" cui avrebbero fatto seguito le "Scuole Guida" e poi, negli anni '50, i corsi per la diffusione della cultura della sicurezza stradale tra i giovani, sviluppati in collaborazione con le forze dell'ordine e con gli istituti scolastici della Capitale; un "must" ancora oggi se si considera che, soltanto negli ultimi tre anni, l'Automobile Club Roma ha formato oltre 10.000 studenti delle scuole di ogni ordine e grado, sperimentando, per primi in Italia, la didattica a distanza durante il periodo del lockdown e del distanziamento sociale.

Sfogliando le pagine dei verbali consiliari, così come delle riviste sociali, emerge, ovviamente come la crescita e la cura e dei soci abbiamo costituito, fin dall'origine, obiettivo centrale dell'Ente.

Nei primi anni '20 l'Automobile Club Roma realizzava "posti di custodia" per le autovetture e "stazioni di rifornimento" per le automobili, con l'obiettivo "di re-

golare e calmierare il mercato” e offrire servizi e prodotti scontati agli associati; con gli stessi obiettivi promuoveva una “assicurazione collettiva per i soci” e persino la costituzione di una “cooperativa di credito tra i soci e i venditori di automobili”, per favorirne gli scambi a condizioni facilitate e vantaggiose.

Ma in vista della promozione dell’automobilismo e dell’associazionismo, fondamentale è stato il ruolo assai significativo, forse il più significativo, svolto dall’Automobile Club Roma nello sviluppo dello sport automobilistico.

Le immagini conservate negli archivi ci tramandano il racconto di competizioni memorabili, che hanno avuto spesso Roma quale cornice delle gare, accendendo e alimentando la grande, e forse poco conosciuta passione dei romani per i motori, per la velocità e per i propri piloti, molti dei quali entrati nella leggenda (Taruffi, De Angelis, Giunti, Musso, Pirro...).

Tra le tante gare, ricordiamo il mitico (Reale) Gran Premio Roma, nato nel 1925 sul circuito di Monte Mario, poi tenuto sui circuiti di Valle Giulia e dei Parioli, nel cuore della Capitale, per poi spostarsi verso la periferia: Tre Fontane, Autodromo del Littorio (l’odierno aeroporto dell’Urbe), Lido di Ostia, Terme di Caracalla, Castelfusano per approdare, nel 1963, dopo

alcune interruzioni, a Vallelunga, con la realizzazione di un autodromo fortemente voluto dall’Automobile Club Roma per dare ai romani l’ebbrezza delle competizioni e della velocità.

Primo Presidente è il Conte Romeo Gallenga Stuart, un uomo particolarmente illuminato, dinamico, che già vantava esperienza in diversi settori. Dopo aver partecipato alla prima guerra mondiale da ufficiale del Piemonte Reale Cavalleria, si dedicò alla politica, eletto per tre legislature alla Camera nel collegio di Perugia. Ma Gallenga è anche uno sportivo convinto, coinvolto nelle federazioni di atletica ed equitazione che ha saputo dare al Club la spinta per avviare la sfida della promozione dell’automobilismo nella Capitale.

Al suo fianco, all’inizio dell’avventura il Club annovera personaggi altrettanto significativi, come il consigliere e primo Direttore dell’AC Roma Tullio Leonardi, che purtroppo scomparirà prematuramente nel luglio 1927, il principe Ludovico Potenziani, tra i fondatori del primigenio Club del 1903, il barone Edgardo Lazzaroni e il conte Giovanni Bonmartini, nobile padovano impegnato nell’industria aeronautica civile e vincitore delle più antiche competizioni automobilistiche: la Salita della “Merluzza” e la Vermicino-Rocca di Papa.



AUTOMOBILE CLUB DI ROMA

Sede : Via Colonna, 52-p.p.

Fondato il 21 dicembre 1922, con lo scopo di dar sviluppo all'Automobilismo in ogni sua manifestazione, nonché l'assistenza dei propri soci per tutto ciò che abbia attinenza all'Automobilismo. I soci possono essere *onorari* e *benemeriti* (nominati dal Consiglio Direttivo), *fondatori* (coloro che pagano all'atto di fondazione dell'Automobile Club L. 1000), *vitalizi* (che versano una volta tanto L. 3000), *effettivi* (che pagano una tassa di ingresso di L. 250 e una quota annua di L. 120), *corrispondenti* (appartenenti ad altro Auto Club e residenti fuori del Lazio e che pagano una quota annua di L. 100), *temporanei* (che pagano una quota fissa di L. 150 per trimestre).

Consiglio Direttivo.

Presidente : Gallenga Stuart nob. dott. Romeo.

Vice-Presidenti : Picarelli gr. uff. Luigi; Potenziani principe Ludovico.

Consigliere Tesoriere : Montefiore comm. Giulio.

Consigliere Segretario : Leonardi comm. Tullio.

Delegati presso l'A. C. d'Italia : Henserberger cav. uff. Serafino; Peroni cav. Giacomo.

Consiglieri : Ferrero cap. Augusto; Henserberger cav. uff. Serafino; Hinna Danesi ing. Romolo; Leonardi comm. Tullio; Montefiore comm. Giulio; Orti Manara conte ing. Emilio; Palma di Cesnola conte Giulio; Picarelli gr. uff. Luigi; Potenziani principe Ludovico; Sclosser cav. uff. Filippo; Strainchamps comm. Ernesto.

Revisori : Garettoni cav. Edoardo; Giorgi cav. Alfredo; Lazzaroni barone cav. Edgardo.

Manifestazioni per il 1922 : (20-30 settembre) *Giro d'Italia* ; *Gran Criterium Roma* ; *Vermicino-Rocca di Papa*, corsa in salita.

La scheda dedicata all'Automobile Club Roma nella rivista RACI del 1922. Il Club, costituito il 2 dicembre 1922, entra ufficialmente nella Federazione ACI il 21 dicembre 1922 con l'adozione dello Statuto.



I PIONIERI

Dicembre 1922

La prima immagine della storia dell'Automobile Club Roma, che ritrae i soci fondatori nella sala consiliare della prima sede di Via del Plebiscito, 112. Il Presidente Romeo Gallenga Stuart, personaggio dinamico e autentico sportman, è il quinto da destra. Alla sua sinistra il Cav. Tullio Leonardi, Consigliere e Segretario. Più a sinistra, con la barba, il conte Giovanni Bonmartini, apprezzato pilota di auto e aerei. Tra i soci si nota ancora il barone Edgardo Lazzaroni, e, ultimo in basso, il principe Ludovico Potenziani, futuro governatore di Roma e socio del primigenio Club del 1903.

IN GALLERIA

Gennaio 1923

Sin dalla fondazione, l'Automobile Club Roma si relaziona con il pubblico e istituisce, nella Galleria Colonna di Roma (ora Galleria "Alberto Sordi") il primo ufficio al pubblico o, nel linguaggio attuale, la prima delegazione diretta. Si trova a due passi dalla prima sede del "PRA" di via del Corso e cura le pratiche automobilistiche, la vendita del materiale sociale (tappi per radiatore, gagliardetti, ecc.) ma anche il rilascio di polizze assicurative per i danni derivanti dagli "accidenti" stradali.





SPIRITO VINCENTE

2 ottobre 1927

Il Presidente Romeo Gallenga Stuart, il terzo da sinistra, elegantissimo, in occasione della classica gara in salita Vermicino-Rocca di Papa, con i piloti (da sinistra a destra) Luigi Parenti, Carlo Tonini, Alfieri Maserati, Diego De Sterlich e Piero Bartolini. In quella edizione, De Sterlich, nobile abruzzese e grande sostenitore dei fratelli Maserati, vinse con una tipo 26B della casa del tridente, mentre Carlo Tonini si classificò in terza posizione al volante di un'altra Maserati.



LA NASCITA DEL GRAN PREMIO - 22 febbraio 1925

Tra mille difficoltà e dopo un acceso dibattito interno testimoniato dai verbali consiliari, l'Automobile Club Roma organizza il primo "Reale Premio Roma" portando le macchine da corsa sulle strade della Capitale nell'Anno Santo proclamato da Pio XI. Il tracciato percorre Viale delle Milizie, viale Angelico, via Trionfale, Ponte Milvio, piazzale Maresciallo Giardino, disegnando così l'anello del "Circuito di Monte Mario". 10,625 km da ripetere 40 volte. Vince Carlo Masetti, fratello del più noto Giulio, con la Bugatti T35, una delle migliori vetture di quegli anni (con cui hanno corso anche Nuvolari e Varzi), che si posiziona davanti a Emilio Materassi su Itala con un motore Hispano Suiza di provenienza aeronautica.



PASSERELLA

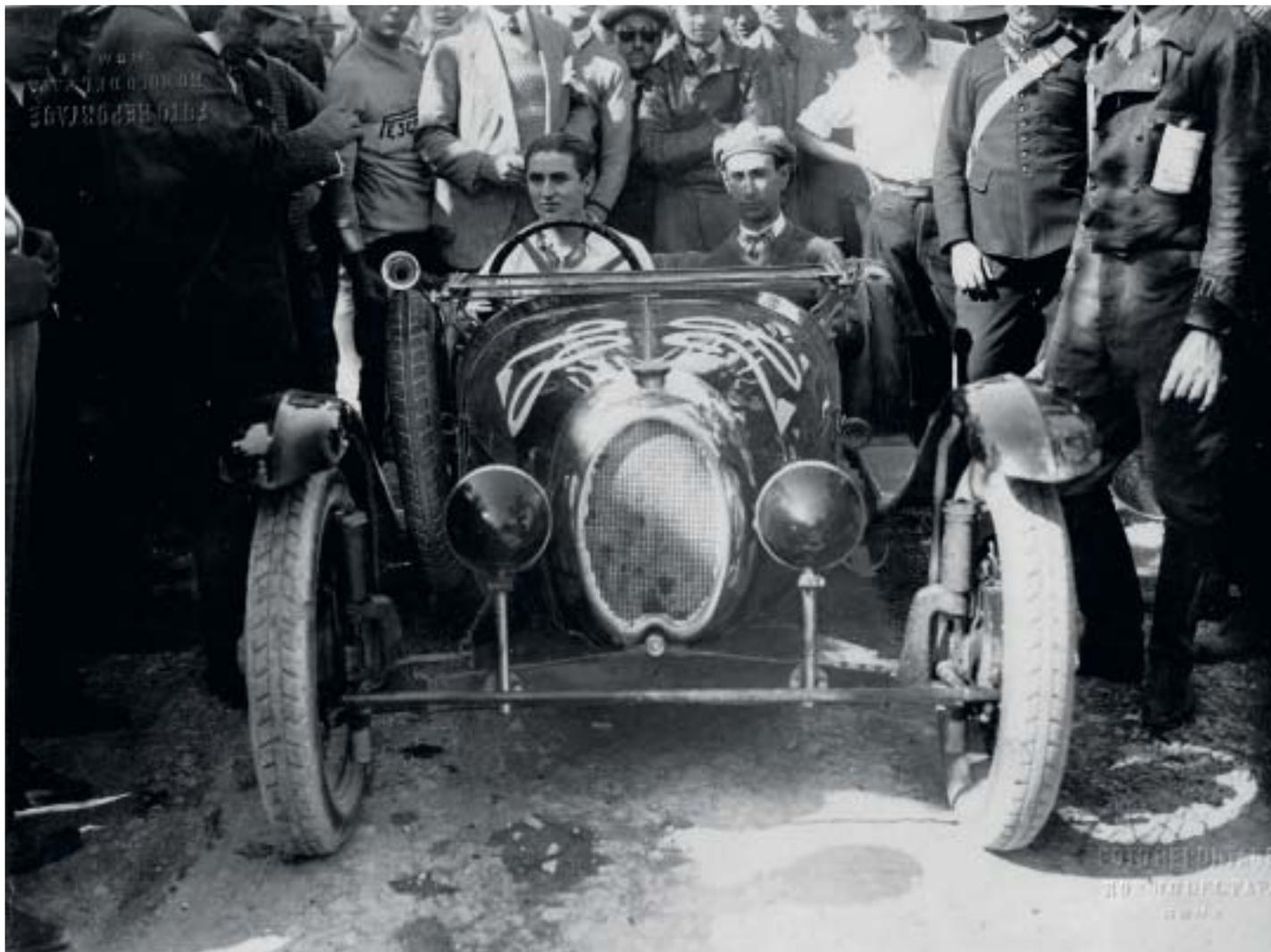
Osservate con curiosità da un folto pubblico, le vetture partecipanti alla Vermicino-Rocca di Papa organizzata dall'Automobile Club Roma escono da Porta San Giovanni dirigendosi verso i Castelli Romani. Davanti al gruppo lo "strillone" è più interessato all'obiettivo del fotografo che a vendere i giornali.

PRONTI AL VIA

2 ottobre 1927

A Fonte Vermicino una Maserati pronta a partire per la “Vermicino-Rocca di Papa” del 1927. Nella perfezione dell’immagine di quasi cento anni si possono ammirare le linee e i particolari della Maserati 26, il primo grande successo della casa bolognese.





IL RE DI CAPRI

2 ottobre 1927

Il principe Francesco "Pupetto" Caravita di Sirignano al via della Vermicino Rocca di Papa, la più classica delle corse romane, che nel 1927 è intitolata Criterium di Roma-Coppa Tullio Leonardi, in memoria del primo Direttore dell'ACR scomparso prematuramente nel luglio dello stesso anno. Caravita è accompagnato da Carlo Esposito, costruttore della vettura, la CAMEN (Costruzioni Automobilistiche Meccaniche Esposito Napoli) equipaggiata con un motore bicilindrico 1100cc. Si piazzeranno quarti nella categoria sport fino a 1100 cc, vinta da Clemente Biondetti. Bravo al volante, si classificherà secondo nel '29; amante della bella vita trasforma l'incisione della medaglia che gli aveva dato D'Annunzio "Memento audere semper", il motto delle motosiluranti della Marina Italiana, in "Memento gaudere semper", uno stile di vita che segue alla lettera nelle voluttuose notti capresi.



IN CIMA - 13 ottobre 1929

In questa immagine Hans Stuck, uno dei migliori piloti tedeschi, per tre volte campione europeo della montagna vince a Rocca di Papa con l'Astro Daimler, la vettura della casa austriaca per la quale ha lavorato anche il prof. Ferdinand Porsche, sfiorando la media di 100 km/h.



GENTLEMAN DRIVER

14 ottobre 1929

Il principe Rodolfo del Drago è il classico esempio di gentleman-driver, un nobile che per passione o desiderio di sfida partecipa saltuariamente alle competizioni con macchine di livello. Qui lo vediamo ritratto su una Mercedes di fronte al Villino Busiri Vici a Via Pinciana a Roma. Del Drago è stato vice Presidente del RACI e organizzatore di manifestazioni automobilistiche, tra cui il Giro Automobilistico del Lago di Bolsena, gara svoltasi nel 1931 e nel 1932; entrambe le edizioni furono vinte da Piero Taruffi su Alfa Romeo 8 C 2300.

L'ASSO DEL VOLO

Settembre 1931

Mario De Bernardi è uno dei soci più celebri dell'Automobile Club Roma, protagonista di alcune delle tante imprese dei pionieri dell'aviazione italiana tra le due guerre. Tra i suoi exploit vanno ricordati il successo nella Coppa Schneider, una sorta di campionato del mondo con gli idrovolanti da competizione "idrocorsa".

Vincitore della edizione del 1926 disputata a Hampton Roads il 13 novembre, il pilota italiano, a bordo dello stesso idrocorsa Macchi M.39 utilizzato per la gara, pochi giorni dopo avrebbe infranto il muro dei 500 km/h. Tra i suoi successi, la vittoria nel campionato mondiale di acrobazia aerea e il primo volo con il motoreattore Caproni Campini nel 1941. A Mario De Bernardi è intitolato l'aeroporto di Pratica di Mare.



IL PASTICCERE DELLA STELLA

22 ottobre 1930

Federico Caflisch, napoletano ma con passaporto svizzero affronta una curva del tracciato della “Vermicino-Rocca di Papa” nella località Ponte Vecchio. Discendente di Luigi Caflisch, un abile dolciaio trasferitosi in Italia, prima a Livorno poi a Roma dove

apre un locale in via del Corso e infine a Napoli, dove avvia una pasticceria tra le più frequentate dai napoletani. Federico, detto Fritz, è invece più noto come pilota. Fedelissimo della Mercedes, ha vinto tra l’altro il Circuito di Caserta del 1930.



FOTO REPORTAGE
ROBERTO DE PAZ
1937

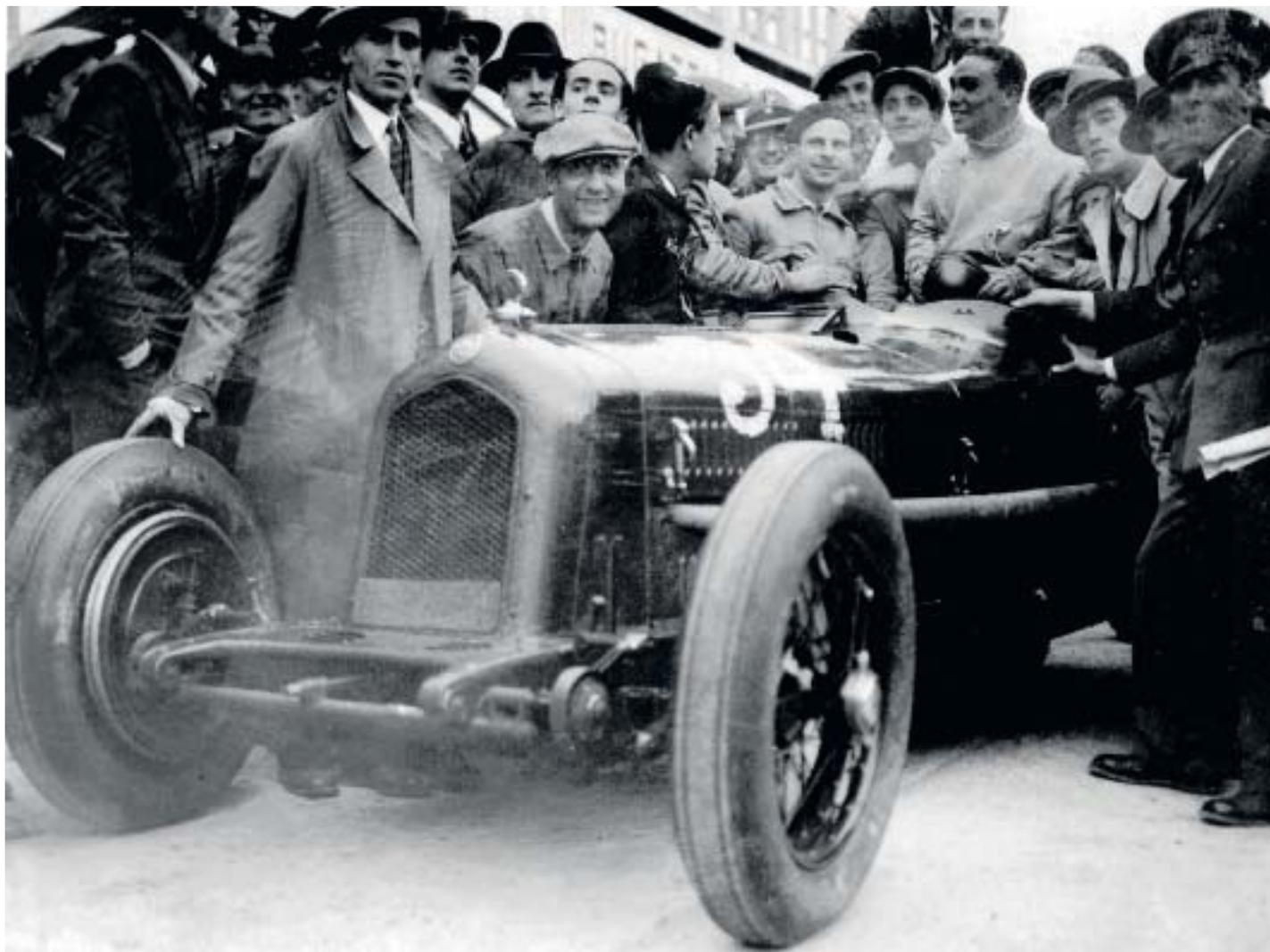
IL RADUNO INTERNAZIONALE E IL RADIO AUTO-RADUNO

26 aprile-2 maggio 1931

Una immagine del Raduno Internazionale dell'Automobile Club Roma del 1931 sulla via del Mare. Organizzato dall'Automobile Club Roma sin dal 1929, il Raduno Internazionale era una manifestazione sportiva articolata in quattro prove svolte su due diversi percorsi: prove di salita e accelerazione sulla Vermicino-Frascati e prove di velocità e frenata sulla via del Mare a Ostia. Il vincitore era determinato dalla miglior posizione in classifica tra le quattro prove. Vincitore della edizione del 1931, svoltasi dal 26 aprile al 2 maggio, fu il romano Giulio Bettoia su Alfa Romeo, che si affermò sui 70 partecipanti, di cui 17 stranieri. Fitto il programma della settimana. In apertura, il ricovero delle auto e le verifiche preliminari si tennero al "Supergarage" di Piazza Verdi. Oltre alle prove di abilità alla guida, le giornate prevedevano visite a monumenti, concerti e cene di gala oltre alla esposizione annuale delle auto al Pincio il 28 aprile. La settimana si concluse con una prova di volo presso l'aeroporto del Littorio, in cui 48 tra i piloti automobilistici poterono provare l'ebbrezza dell'aria su velivoli messi a disposizione dal Conte Bonmartini, Consigliere dell'AC Roma ed esperto pilota. Ma, a rendere la settimana sportiva ancora più speciale, contribuì la concomitanza con un'altra manifestazione davvero originale: il Radio Auto-Raduno. Indetta dal RACI e organizzata dall'Automobile Club Torino l'iniziativa nasceva, come scrive la

rivista "RACI" del tempo, dalla "consapevolezza della importanza che manifestazioni combinate tra automobile e radio possano avere per la Nazione, che deve poter disporre di un forte nucleo di automobilisti pronti a muoversi ad ogni chiamata e ad intervenire in qualsiasi circostanza". L'esperimento prevedeva di dotare gli automobilisti di una radio, attraverso cui ogni equipaggio, separatamente dagli altri, avrebbe avuto istruzioni sull'itinerario da seguire, svelato mano a mano via etere. Le sezioni provinciali del RACI si attivarono per coinvolgere automobilisti volontari e, alla fine, il 26 aprile 1931, 700 auto e 2.500 persone conversero contemporaneamente da tutta Italia alla "Casa dell'Automobile" di Piazza Verdi a Roma, determinando il successo dell'esperimento. Il giorno successivo si aggiunsero 800 automobili radunate dall'Automobile Club Roma, in aggiunta alle vetture già ricoverate dei concorrenti del Raduno Internazionale. Il corteo di 1.500 automobili si mosse verso il Lido di Ostia. A guidarlo, l'Alfa Romeo condotta dal Capo del Governo Mussolini, molto interessato all'esperimento del Radio raduno. Mussolini assisté sul Palco del Lungomare Duilio alla - come scrive il "RACI" - "interminabile rivista delle 1.500 vetture che in perfetto ordine avanzano in quattro file con il rombo di 50 mila cavalli che si leva altissimo (...) per una festa di sole, di luce, di forza e di velocità".





PIERO IL GRANDE

24 aprile 1932

Piero Taruffi festeggiato dopo aver conquistato il secondo posto con l'Alfa Romeo 8C 2300 al Reale Gran Premio Roma. Nel 1932 Taruffi è già il miglior pilota romano. In dieci anni, da quando ha disputato la sua prima corsa, la Roma-Viterbo al volante di una Fiat 501, ha collezionato vittorie su vittorie, sia in auto che in moto. Con le due ruote ha vinto a più riprese la "Merluzza", la salita di Monte Mario, la Vermicino-Rocca di Papa e il Gran Premio Roma, mentre con le quattro ruote si è confrontato con i grandi del momento raggiungendo prestigiosi traguardi.

ATMOSFERA UNICA

13 ottobre 1929

Una istantanea della Vermicino-Rocca di Papa, una gara che preesiste alla fondazione dell'Automobile Club Roma, ma la cui organizzazione fu presa in carico dal Club sin dalla costituzione nel 1922. Qui siamo sull'ultimo tratto del percorso, l'allungo che, superata Frascati, conduce alle tre curve consecutive prima del traguardo.

Nella foto, nella quale si coglie la tipica atmosfera castellana, è ritratto Bartolomeo De Bernardinis, alla guida di una Fiat 509 SM.





IL TRAGUARDO DI ROMA

4 aprile 1937

La Mille Miglia, all'epoca denominata "Coppa delle Mille Miglia", insieme con il Giro d'Italia ciclistico è la manifestazione che ha maggiormente unito l'Italia. La grande corsa – su percorso di 1.600 km - è stata "inventata" dai facoltosi gentlemen driver Aymo Maggi, vincitore del Reale Premio Roma del 1926 e Franco Mazzotti, da Renzo Castagneto, che sarà lo stabile e storico direttore di gara e dal giornalista Giovanni Canestrini.

Nella foto sono ritratte due Fiat Balilla Sport al passaggio di Roma. La Mille Miglia parte e ritorna a Brescia. Nonostante il percorso cambi ogni anno, il "giro di boa" a Roma resta una tappa fissa e obbligata della gara che, in effetti, è anche conosciuta come la "Brescia-Roma-Brescia".

FLAMINIA + CASSIA

4 aprile 1937

Fino a inizio anni'50 il traguardo di Roma della Mille Miglia era a Ponte Milvio, davanti alla chiesa della Gran Madre di Dio. Fino al 1938 il percorso era a forma di otto, con il punto centrale a Bologna e la parte più meridionale a Roma. In queste prime edizioni le auto discendevano a Roma attraverso la Cassia per poi risalire sulla Flaminia fino al versante adriatico per poi rientrare a Brescia. Dal dopoguerra, invece, si scenderà dalla zona adriatica per poi risalire lungo la direttrice tirrenica. I passaggi sulla Futa e sulla Raticosa erano i tratti più impegnativi sotto l'aspetto agonistico.





NUOVE REALTÀ

2 maggio 1937

La bonifica e l'arrivo di famiglie di agricoltori veneti dà vita alle nuove zone rurali a sud di Roma, che ospitano il Circuito dell'Agro Pontino. Il tracciato, 80 km da ripetere tre volte con partenza e arrivo a Latina, toccava Borgo Piave, Cisterna, Sabaudia, poi la via Appia, la "Fettuccia" di Terracina di 34 km fino a Latina... In linea con la Propaganda dell'epoca, erano ammesse alla partenza solo vetture nazionali da Turismo, condotte da corridori di prima categoria, per un montepremi complessivo di 70.000 lire. Nella edizione del 1937, le vetture in gara si muovevano agli ordini di Renzo Castagneto, il "regista" della Mille Miglia.

LA CORSA DI LURANI

2 maggio 1937

Ancora una immagine della edizione del 1937 del Circuito dell'Agro Pontino, vinto dal conte Giovanni Lurani Cernuschi con l'Alfa Romeo 2300, con una media da far paura! 148,806 km/h.

Lurani, laureato in Ingegneria, oltre ad essere membro della FIA è stato anche direttore di "Auto Italiana", per anni la rivista più autorevole di settore. Lurani dette un forte impulso al motorsport nazionale. A lui si deve l'introduzione della Formula Junior, una proposta intelligente che consente ai piloti di disporre di una monoposto dal costo ragionevole grazie all'impiego di componenti derivati dai veicoli di serie. Sempre a lui si deve la progettazione del "Nibbio", un prototipo costruito per battere record di velocità.





DA ROMA A MONTECARLO

30 gennaio 1937

Una immagine del passaggio delle auto a Roma per partecipare al Rally di Montecarlo. Il Rally prevedeva itinerari di “avvicinamento” lungo l’Europa. Nella edizione del 1937 si muovono 133 vetture da diverse località europee. L’itinerario di avvicinamento italiano prende il via da Palermo e prevede un passaggio per Roma. Viene scelto da 22 equipaggi. Il migliore al traguardo sarà Trevoux-Zampfirescu, quarto con una Hotchkiss.

L'IMPERO DI OSTIA

11 giugno 1939

Siamo nel 1939 e sono ormai sette anni che non si disputa il "Reale Premio Roma". La pista dell'Urbe non può essere utilizzata perché tutta l'area dell'aeroporto è militarizzata e spirano forti venti di guerra. Ma in quell'anno viene colta una opportunità e la gara si disputa sul lungomare di Ostia Lido, denominato il "Circuito dell'Impero".

Il tracciato parte da Piazza Sirio e prosegue per il lungomare Toscanelli e Duca degli Abruzzi, fino all'idroscalo, poi si inverte l'andamento e si ritorna sul lungomare per un percorso di circa 10 km. Sono previste gare per due categorie: vetture fino a 1100 di cilindrata e oltre 1500. In quest'ultima, la più significativa, dominano le Alfa Romeo. Carlo Pintacuda, "Il Pinta", che ha appena vinto la Mille Miglia del 1938, con la 8C 2900 MM ha la meglio su Calamai e Cortese e vince. Grande l'entusiasmo del pubblico valutato in circa 25.000 persone.



L'incidente di Danese

ACR NELLA SOCIETÀ

Oltre alle relazioni istituzionali e alle facilitazioni per i soci, l'impegno dell'Automobile Club Roma nella Società, negli anni che passano dalla fondazione fino al secondo conflitto mondiale, è principalmente dedicato alla organizzazione di manifestazioni sportive, nelle quali i cittadini sono principalmente il pubblico.

Le grandi imprese dei piloti nel Reale Premio di Roma e nella Coppa delle Mille Miglia degli anni venti e trenta catturano il cuore dei romani, che assistono strabiliati alle gesta di coraggiosi piloti che, come supereroi, sono in grado di destreggiarsi sulle strade con le automobili, negli anni venti simbolo futurista di velocità e che resta un mezzo irraggiungibile per i più.

Dopo le devastazioni del secondo conflitto mondiale, le auto in circolazione si riducono drasticamente e le autovetture superano di poco il circolante del 1927. Le deliberazioni conservate negli archivi dell'AC Roma offrono la cronaca di alcuni fatti significativi di quel periodo: il riconoscimento di sussidi ai dipendenti biso-

gnosi, i frequenti furti di biciclette nelle "rastrelliere" gestite dall'AC Roma, i servizi prestati in occasione del bombardamento di San Lorenzo. Una rappresentazione documentale di temi ripresi, con grande forza narrativa, dal cinema neorealista.

Nonostante le profonde ferite della guerra, il secondo dopoguerra è uno dei periodi più vivaci della storia italiana. Bisogna ricostruire le infrastrutture e definire un nuovo modello economico per lanciare l'economia nazionale. Si avverte la necessità, ma anche il piacere, di spostarsi, anche se si hanno pochi soldi. Nel 1946 viene costituita l'ANAS per (ri)costruire migliaia di km di strade e, a Roma, prende avvio la lungimirante costruzione del Grande Raccordo Anulare, meglio conosciuto con l'acronimo coincidente con il cognome del Direttore Generale dell'ANAS, l'ing. Eugenio Gra. Protagoniste assolute sulle strade sono la Vespa dell'ing. D'Ascanio per le due ruote e la Fiat 600, progettata dall'ingegnere romano Dante Giacosa. Il fermento della ricostruzione si estende anche alle competizioni sportive.

Per l'assemblaggio dei veicoli ci si arrangia come si può. Il passaggio delle truppe alleate ha lasciato sul campo migliaia di mezzi, recuperati nei campi ARAR, presso i quali si recano tanti meccanici e costruttori per recuperarne le parti utilizzabili. Tra questi, De Sanctis, Giannini, Patriarca, Morettini ecc. Sono i "maghi" romani delle piccole auto sportive che numerosissime partecipano alle corse, anche queste, ormai, non più appannaggio di pochi.

Finita la guerra, l'Automobile Club Roma trova nel prof. Avv. Giuseppe Sotgiu il nuovo Presidente, adotta il nuovo "marchio" della ruota dentata con la lupa capitolina (che resterà fino ad oggi) e riprende l'organizzazione delle manifestazioni sportive, interrotte nel periodo bellico: ritroviamo il (non più Reale) Gran Premio Roma, la Vermicino-Rocca di Papa ora intitolata a Romeo Gallenga, ma anche nuove gare, tra cui la Coppa del Mare, il Circuito del Lido di Roma e la Coppa Fiuggi.

Per un caso del destino, in stile "sliding doors", proprio nel Gran Premio Roma del 25 maggio 1947, sul circuito di Caracalla

si realizza un fatto epocale: la prima vittoria di una vettura Ferrari pilotata da Franco Cortese, che regala il primo successo ad un marchio che, ad oggi, è il brand più forte di tutto il mondo.

Ma è soprattutto negli anni del boom economico e della diffusione di massa dell'automobile che l'AC Roma, sotto la presidenza del Sen. Alberto Canaletti Gaudenti, interpreta il proprio ruolo istituzionale in una società ormai motorizzata, con la forza di un club che vanta un alto numero di associati e che diventa punto di riferimento per gli automobilisti romani.

Oltre alle manifestazioni sportive, assumono rilievo sociale e adesione diffusa anche quelle tradizioni automobilistiche che nacquero prima della guerra: la "Befana del Vigile", nata negli anni trenta come dono ai Vigili, diventa una ludica occasione per i bambini; la Benedizione delle auto di Santa Francesca Romana, prima dedicata soprattutto alle auto militari in forma di "parata", vede una partecipazione massiccia degli automobilisti privati, così come i raduni al Pincio, inaugurati nel

1926, si trasformano in occasioni mondane, in cui la bellezza della carrozzeria è accompagnata da sfilate di moda, grazie alla intuizione di Michele Favìa del Core, giornalista direttore di “Motor”, socio fondatore e personaggio di riferimento dell’AC Roma. E poi, negli anni cinquanta irrompe a Roma la “dolce vita” con il connubio tra attori e automobili, che trova forma nella fortunata serie dei quattro Rallyes del Cinema, in cui troviamo i VIP dell’epoca, Sophia Loren e Alberto Sordi in testa.

Anche l’istruzione alla guida, che aveva rappresentato un campo di azione dell’Automobile Club Roma sin dagli anni venti, viene affiancata da una convinta azione di promozione della sicurezza stradale, per sensibilizzare i cittadini, ponendo così rimedio alla crescita esponenziale degli incidenti, effetto collaterale della diffusione delle automobili circolanti e della carenza di dispositivi di sicurezza, come il casco per i veicoli a due ruote, le cinture e i poggiatesta. Una Roma con spazi più fruibili consente all’AC Roma di organizzare eventi dedicati agli alunni nelle Piazze più

belle della Città.

Le campagne sulla sicurezza sono le più varie, dedicate agli automobilisti, ai ciclisti, delle quali troviamo ampia documentazione nella collezione fotografica.

Il bisogno di informare e assistere un ormai elevato numero di automobilisti e di soci induce l’Automobile Club Roma ad aprirsi alla Società. Vengono inaugurate “delegazioni” dirette o affiliate in città e provincia, istituite le riviste sociali “Automobilismo Romano” nel 1950 e “Settestrade” nel 1955, che rendono testimonianza dei tanti convegni, interviste e rapporti istituzionali su tutti gli aspetti della mobilità romana e, per i soci, si afferma il “Soccorso stradale ACI”, che assicura assistenza in caso di “panne”. Agli anni cinquanta e ai “favolosi” anni sessanta per l’auto seguiranno i tempi difficili della crisi energetica; poi gli anni ottanta, noti per il consumismo e il desiderio di svago, fino ad arrivare ai giorni nostri e alle sfide del futuro, della transizione energetica, della attenzione all’ambiente e alla mobilità condivisa, pur mantenendo fermi i valori istituzionali.

ACR NELLA SOCIETÀ I SERVIZI AI SOCI E ALLA CITTÀ

La natura associativa dell'Automobile Club Roma impone la cura prioritaria dei soci, a cui sono assicurati servizi, facilitazioni e vantaggi e vengono riservati eventi dedicati, nell'ambito della "vita di Club".

Tra i servizi, sin dalle origini si è distinta l'assistenza tecnica stradale che, con la diffusione del parco circolante, si è strutturata a metà degli anni cinquanta fino a qualificare il servizio come caratteristico per i soci.

Nel tempo, il soccorso stradale si è andato sempre più professionalizzando e ha ampliato i servizi con il "depannage" sul luogo di fermo, per garantire la prosecuzione del viaggio o il rientro a casa del veicolo danneggiato. Negli anni ot-

tanta l'Automobile Club Roma sperimentò, con successo, anche l'elisoccorso per gli interventi di emergenza.

Altro servizio che ha caratterizzato per molti decenni la storia dell'Automobile Club è stata la gestione delle autorimesse dislocate in vari punti della città: sin dagli anni trenta l'AC gestiva i parcheggi per biciclette e autorimesse. Il "parcheggiatore" era un dipendente dell'Automobile Club Roma e, anche in questo caso, i soci godevano di condizioni privilegiate di tariffe e priorità. Ogni anno i soci potevano ritirare il talloncino da incollare sul parabrezza, che veniva fornito anche con un minuscolo tubetto di colla per mantenerlo stabile sul cristallo.



Nel dopoguerra il soccorso stradale veniva affidato a mezzi impiegati dall'esercito, principalmente Jeep pick-up, che venivano riadattati ed equipaggiati per essere poi assegnati agli Automobile Club. Qui ne vediamo un esemplare ACI-AGIP presso un centro soccorso dell'Automobile Club Roma negli anni cinquanta.

Nel corso del tempo il soccorso stradale si arricchisce del servizio di “depannage” sul posto, per consentire una rapida assistenza all’automobilista e la prosecuzione del viaggio, una volta risolta.





Ordinati per ciascuna strada consolare romana, gli “Angeli della strada” del soccorso stradale fanno bella mostra al Foro romano.

Sicurezza è anche tenere in ordine la propria automobile. Nella foto l'iniziativa di sensibilizzazione sul controllo dei fari in una postazione allestita dall'AC Roma negli anni cinquanta.





PROFESSIONALITÀ E SIMPATIA

Sin dagli anni trenta, l'Automobile Club Roma si occupava della gestione di un gran numero di parcheggi a Roma, mediante propri dipendenti diretti. Si trattava di rimesse per automobili ma anche "rastrelliere" per biciclette. Alcune erano fisse altre temporanee, come quella che l'AC Roma allestiva negli anni trenta per i tifosi presso lo Stadio Nazionale ribattezzato Torino nella zone dell'attuale Flaminio, ogni domenica in occasione delle partite di calcio di Roma e Lazio.

I libri delle deliberazioni riportano molti casi di "indennizzi" ai proprietari in caso di furti di biciclette, mentre presso la sede si conservano ancora le placchette in metallo che i soci dell'AC Roma dovevano incollare annualmente sul parabrezza (il tubetto della speciale colla veniva fornito dall'AC Roma) per fruire della sosta gratuita.

Negli anni cinquanta Le "rastrelliere" sono ormai un ricordo e il sorridente "parcheggiatore" dell'AC Roma è inconfondibile punto di riferimento degli automobilisti romani nella sua "mise" con borsello in pelle.

TUTTI INSIEME

Le gite domenicali fuori porta riservate ai soci e ai loro familiari si concludevano (e ancora oggi terminano) con un pranzo conviviale, rigorosamente “fuori porta”.





BREAK

Soci e dipendenti in un momento di break, in occasione di una manifestazione sportiva degli anni sessanta.

ACR NELLA SOCIETÀ LA SICUREZZA STRADALE

L’impegno verso la promozione dell’educazione stradale e dei corretti comportamenti da tenere alla guida connota l’azione istituzionale dell’Automobile Club Roma fin dalla fondazione, quando il Club avviò l’iniziativa di “istruzione professionale degli automobilisti”, seguita quasi subito dalla istituzione di scuole guida e da varie iniziative di formazione rivolte agli autieri dell’esercito dalla metà degli anni trenta. In effetti, in una città urbanizzata come Roma, sin da subito si comprese l’inevitabile “effetto collaterale” che lo sviluppo dell’automobilismo e del traffico comportava in termini di incidentalità stradale e l’esigenza di formare i corretti comportamenti alla guida dei conducenti, causa

prima dei sinistri e delle drammatiche conseguenze in termini di perdita di vite umane.

Per tali ragioni, l’Automobile Club Roma ha sempre organizzato manifestazioni ed iniziative, rivolte soprattutto ai bambini e ai ragazzi, in accordo con le istituzioni scolastiche, comprendendo che i corretti comportamenti sulla strada devono essere impressi sin dai primi anni dell’apprendimento.

Le immagini conservate nell’archivio danno testimonianza di questo impegno sociale e danno evidenza di tante iniziative che hanno attraversato tutto il secolo di storia dell’AC e gli sviluppi tecnologici e normativi dell’automobile e dei mezzi di trasporto.

PICCOLI MA VELOCI

4 novembre 1951

Una immagine del campionato italiano delle corse con automodelli del 1951.

I ragazzi sono sempre stati affascinati dalle corse con automodelli, ma per gli adolescenti sono sempre esistiti tanti altri giochi per simulare l'ebbrezza delle vere automobili.

Per esempio, i "carrozzini", erano infernali aggeggi costruiti, nelle versioni più economiche, usando tavole di legno prese da cassette della frutta e un bastone di una scopa, segato in due pezzi, inchiodati alla meglio per realizzare l'assale posteriore e il manubrio. Per il movimento, fungono da ruote i cuscinetti a sfera di auto, camion o addirittura dei carri armati(!) scartati dai meccanici. Il vero problema è trovare tre cuscinetti uguali, cosa

molto rara. Una volta pronto il carrozzino ci si sdraia sopra, in posizione rannicchiata, e giù per le discese con un rumore sferragliante, delizia per gli abitanti della zona, e il quasi certo ruzzolone. A volte ci si butta per terra per evitare di finire contro un muro, con l'inevitabile risultato di sbucciature alle ginocchia, graffi alle mani, ematomi qua e là e "bozzi" in testa, ma sempre tanta voglia di ricominciare...

Invece, per il mare, il massimo sono le camere d'aria, sempre prelevate da auto o camion, dal caratteristico colore nero interrotto da numerose "toppe", quadratini di gomma utilizzati per riparare le forature, nel migliore dei casi vulcanizzati, altrimenti incollati con una pasta dall'odore tremendo.





GIOVANI VIGILI E VIGILESSE CRESCONO

Tra i tanti “format” che nel corso degli anni hanno contraddistinto le iniziative di educazione stradale organizzate dall’Automobile Club Roma, ha sempre avuto successo giocare sull’immedesimazione dei bambini nei “Vigili Urbani”, i quali, per definizione, devono far rispettare le regole del codice della strada.

In queste immagini sono immortalati alcuni momenti delle tante iniziative organizzate nelle piazze romane centrali o più periferiche, in cui i veri Vigili affiancano gli automobilisti di domani, mentre giocano a dirigere il traffico con fischietto e paletta, crescendo così in coscienza e conoscenza.



Come si nota nella foto degli anni sessanta in piazza San Pietro, venivano allestiti veri e propri percorsi simulati di guida cittadina.

È in questo periodo che l'Automobile Club Roma inizia la collaborazione con il "Parco Scuola del Traffico" di Piazza Barcellona all'EUR, inaugurato nel 1964 dalla Società SICES (Società Italiana Centri di Educazione Stradale) e guidato, ancora oggi, da Giancarlo Riposati. Lì, tra le strade di una città in miniatura, generazioni di bambini accompagnati dai papà e dalle mamme, hanno conseguito le "patenti" guidando piccoli veicoli a motore depotenziati.





SIMULATORI DI GUIDA

25 febbraio 1966

Nessuno avrebbe mai immaginato che a metà degli anni sessanta, presso la autoscuola della sede di Via Cristoforo Colombo fossero già attivi i primi simulatori di guida dell'AC Roma, nella foto al vaglio del Presidente Alberto Canaletti Gaudenti e del Direttore Carlo Pettiti.



ACR NELLA SOCIETÀ LO SPORT AUTOMOBILISTICO

Lo sport automobilistico ha connotato la storia dell'Automobile Club Roma sin dalla fondazione.

I padri fondatori si dedicarono, insieme con l'ACI, alla definizione e attuazione delle regole del neonato sport automobilistico e alla organizzazione regolamentata di gare che, in taluni casi, preesistevano alla fondazione del Club, come la "Salita della Merluzza" e la Vermicino-Rocca di Papa", risalenti al 1921. Ma, sin dalla costituzione, il Presidente e i Consiglieri concentrarono i loro sforzi per dare anche a Roma una gara sportiva automobilistica, così colmando una carenza rispetto alle altri grandi città italiana che già potevano vantare, grazie agli Automobile Club, propri circuiti e manifestazioni. Così, dopo non poche difficoltà e discussioni interne – che portarono anche alle dimissioni, poi ritirate, del Presidente Gallenga – il 22 febbraio 1925, nell'anno Santo giubilare, Roma poté inaugurare il "Reale Premio di Roma" (poi nel dopoguerra "Gran Premio di Roma"). La competizione si svolgeva nella città e variava il percorso di anno in anno, affian-

candosi alle altre manifestazioni sportive, tra cui la citata Vermicino-Rocca di Papa, la Frascati-Tuscolo, il Criterium di Roma e il tradizionale "transito" romano della Mille Miglia, che videro la partecipazione di piloti leggendari, quali Tazio Nuvolari e molti altri. Tra questi, anche piloti romani del calibro di Luigi Musso, Elio De Angelis e Piero Taruffi, vincitore della Mille Miglia del 1957, ultima edizione competitiva.

Il percorso sportivo dell'Automobile Club Roma segna, poi, un passo importante con la realizzazione dell'autodromo di Val-lungia, che ha regalato ai romani un circuito in grado di mettere in risalto le abilità di guida dei piloti evitando i pericolosi circuiti cittadini, che è tuttora punto di riferimento delle corse automobilistiche di velocità della Capitale. Dopo un periodo di interruzione delle competizioni sportive nella città, si è affermato a Roma il Rally di Roma Capitale, tappa fissa del Campionato Europeo Rally ed evento di spicco dell'automobilismo all'interno della città di Roma, la cui realizzazione beneficia del supporto dell'Automobile Club Roma.

LA PRIMA DI FERRARI

25 maggio 1947

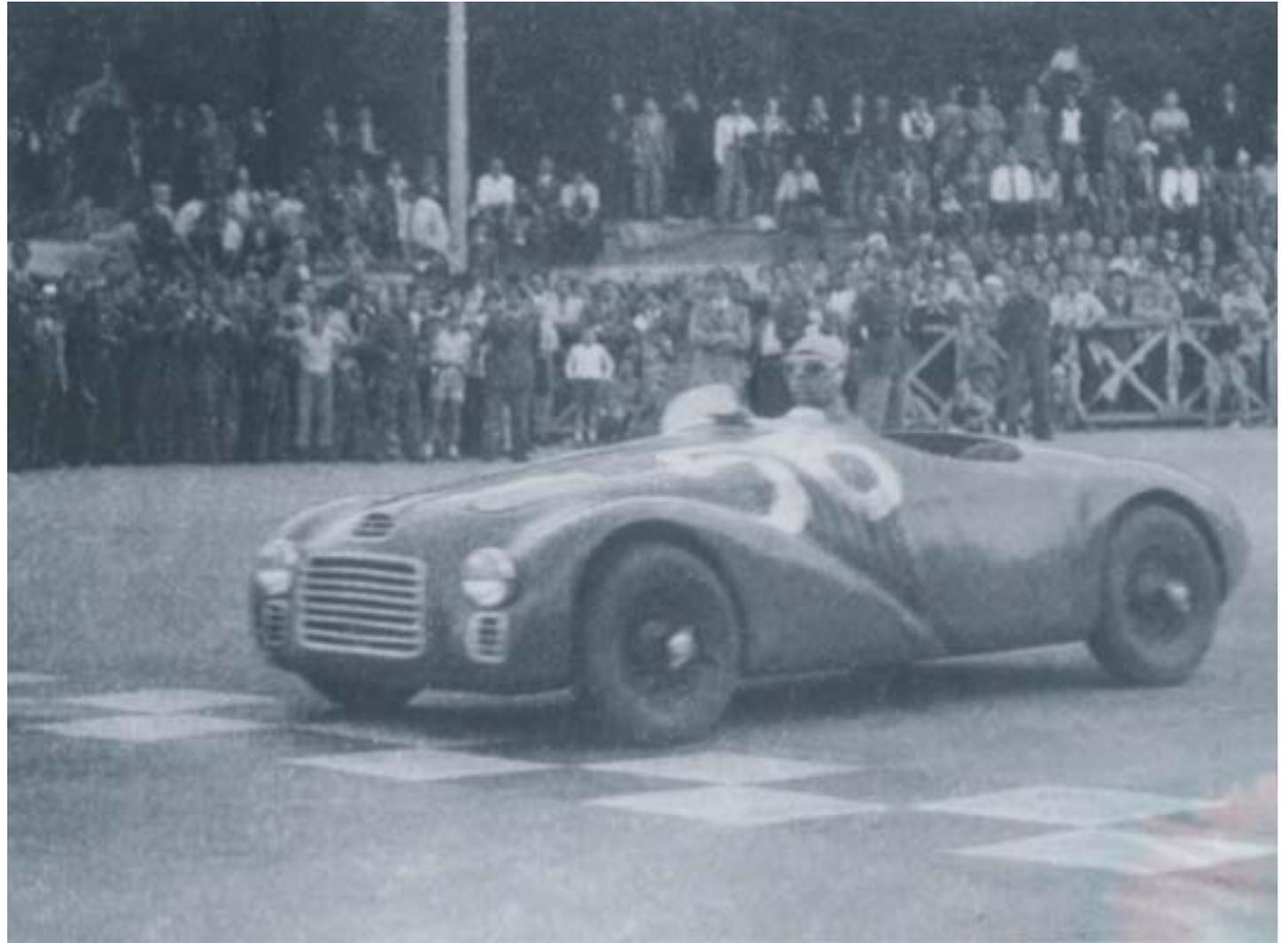
Dopo la guerra l'Automobile Club Roma si rimette in moto. Con la Repubblica, il non più "Reale"

Gran Premio Roma torna a disputarsi, dopo quindici anni, tra i magnifici scenari delle Terme di Caracalla. Si tratta di uno dei segnali più forti della voglia di ricominciare. Il circuito inizia da piazza Numa Pompilio e procede verso Porta Capena per poi percorrere via Antoniniana, viale Baccelli e tornare nuovamente a piazza Numa Pompilio.

Il IX Gran Premio Roma passa alla storia anche per un'altra ragione: il successo ottenuto da Franco Cortese con la Ferrari 125S è in assoluto la prima vittoria di una vettura Ferrari.

A Caracalla il Gran Premio si correrà fino al 1951 e sarà sempre vinto da una Ferrari: Villoresi nel '49 con la 166C, Ascari nel '50 con la F2, Raffaelli con la F2 nel 1951.

Nell'immagine la foto ufficiale diffusa dalla Ferrari in occasione del cinquantenario del 1997.



LA RIVINCITA DI TARUFFI

Dopo la guerra, il Reale Premio di Roma cambia la propria denominazione in “Gran Premio Roma” e si tiene il 25 maggio 1947 al Circuito di Caracalla. Il premio viene assegnato alle vetture appartenenti alla categoria sport con la vittoria di Franco Cortese su Ferrari. La settimana successiva, nell’ambito della “Primavera Motoristica Romana”, il percorso viene ripetuto con altra categoria di veicoli ed è vinto da Piero Taruffi con la Cisitalia D46. Taruffi, pilota ma anche ingegnere e progettista, si dedica alla sfida dei record di velocità che riesce a battere con il “Bisiluro TARF”, lo speciale veicolo da lui progettato, costituito da due elementi

collegati centralmente, che adotta un motore Guzzi bicilindrico di 500 cc (TARF1), 42 CV di potenza e un peso di soli 250 kg. Più tardi arriverà il TARF2, con motore Maserati a quattro cilindri di 1720 cc, dotato di un compressore doppio stadio, che sviluppa 240 CV di potenza. Ed è con questo secondo veicolo che l’ingegnere, che progetta e modella i suoi veicoli nel garage di casa in via Crescenzo, entra nella leggenda. Il 20 marzo 1951 sui 32 km della “Fettuccia” di Terracina (dal km 63 al km 95 della via Appia), la “Volpe argentata” raggiunge la sorprendente velocità massima di 312 km/h!





CORSA VERSO IL MARE

Non più fruibile Caracalla e ancora in attesa della piena realizzazione dell'autodromo di Vallelunga, al termine del 1953 l'attività sportiva dell'AC Roma, per la specialità della pista e della velocità, si sposta a Castelfusano, dove viene ricavato un tracciato che utilizza una parte del lungo rettilineo della nuova arteria via Cristoforo Colombo.

**IL CIRCUITO DI
CASTELFUSANO**

*A Castelfusano, su un rettilineo
lungo quasi sei chilometri, si
disputano le “Giornate dei record”,
che si tengono anche più volte
l’anno. Nella foto Sesto Leonardi,
il plurititolato pilota di Treia in
provincia di Macerata, pronto ad
aggredire l’asfalto con
la bella “Zagatina”.*





LA NUOVA BOA

Dalla edizione del 1951, il passaggio romano della Mille Miglia si sposta da Ponte Milvio, ormai troppo centrale, a Tor di Quinto.

Un'ambientazione sicuramente meno scenografica, ma senza dubbio più comoda per sistemare i servizi di assistenza.

**GLI STAND
E LA SCUDERIA CAMPIDOGGIO**

Il 29 aprile 1956, una Roma piovosa accoglie la Mille Miglia nel passaggio di Tor di Quinto. La Scuderia Campidoglio, a soli due anni dalla fondazione, è già punto di riferimento degli sportivi romani tra gli ufficiali di gara.





**LA MILLE MIGLIA BAGNATA
DEL '56**

*Nella foto il passaggio a Roma di
Sergio Bettoja con l'Alfa Romeo
Giulietta SV alla Mille Miglia
bagnata del 1956.*

**LA MARSIGLIESE A
CASTELFUSANO**

Niente inno nazionale e nessuna vittoria per gli italiani nel "Gran Premio Roma" del 1956. Alla fine di un'intensa giornata, il migliore di tutti è il francese Jean Behra, che vince con una Maserati 200 S lanciata a oltre 160 km/h di media. Nella immagine, il Sindaco di Roma Umberto Tupini consegna a Luigi Musso la coppa per il primato tra le 1500, mentre Behra ha già brindato. Mario De Cesare (sulla sinistra) in rappresentanza dell'Automobile Club Roma osserva compiaciuto e applaude.





TRICOLORE

Luciano Ciolfi, in maglione scuro, ritratto in una competizione. È uno dei numerosi campioni italiani degli anni cinquanta, premiato dall'Automobile Club Roma nel 1954 come miglior pilota romano e poi destinato a una carriera dirigenziale in Fiat e Lancia.

REGOLARITÀ SUL LUNGOMARE

*Anni sessanta. Istantanea di una
prova di regolarità sul lungomare
di Ostia.*



IL MOBIL ECONOMY RUN

Il 25 marzo 1959, nella sede del Circolo della Stampa a Torino si tiene la conferenza stampa per la presentazione della “Mobilgas Economy Run 1959”, competizione automobilistica internazionale basata sul risparmio dei consumi nel rispetto delle norme del codice della strada. Alla gara, organizzata dall’Automobile Club Roma in collaborazione con la Mobil Oil Italiana, sono ammesse 60 vetture da turismo di serie normali, italiane e straniere, suddivise in sette classi. La gara si svolge dal 3 all’8 giugno su un percorso italiano di circa 2.500 km, con arrivo e partenza da Roma e sedi di tappa a Bari, Ancona, Padova, Torino e Pisa. La manifestazione nasce con l’intento di dimostrare come, guidando la propria autovettura con perizia e prudenza, si possono realizzare ottime medie turistiche e ottenere dal mezzo il massimo rendimento economico, sempre che siano impiegati ottimi carburanti e lubrificanti.

Prende così inizio la serie fortunata della manifestazione che, richiamando le analoghe gare di “parsimonia” americane risalenti agli anni trenta, si replica poi fino al 1985, variando gli itinerari e diventando, nel tempo, un vero e proprio test per saggiare l’efficienza energetica dei veicoli prodotti dalle case automobilistiche, soprattutto quando l’“austerità” degli anni settanta rendeva necessario economizzare le fonti petrolifere. Il vincitore, ossia colui che era riuscito a consumare meno carburante rispettando le medie, era premiato con buoni benzina.

Il grande successo della competizione era determinato dalla partecipazione non solo di giornalisti ma anche di piloti, tra cui Pietro Taruffi, che ne fu assiduo partecipante vincendo le edizioni del 1968 e del 1977. Restano proverbiali i consigli di un concorrente scozzese per aggiudicarsi la vittoria: “guidare con il piede di una ballerina, le mani di un borsaiolo e la serenità di una nonnetta!”



ACR NELLA SOCIETÀ

VALLELUNGA UN AUTODROMO PER ROMA

Lunedì 22 luglio 1951, alla presenza dei Presidenti dell'ACI Filippo Carracciolo e dell'Automobile Club Roma Canaletti Gaudenti viene posta la prima pietra dell'autodromo di Vallelunga a Campagnano, derivato dalla trasformazione di un preesistente ippodromo. Grazie ad un accordo tra la Federazione Motociclistica Italiana, l'Automobile Club Roma e la Società Vallelunga, con il contributo dell'ACI, si rendeva così possibile avviare la realizzazione di un "automotodromo", per dare agli appassionati romani un circuito dedicato allo sport automobilistico su pista.

Inizia, così, la nuova era dell'automobilismo su pista per Roma in un tracciato dalle caratteristiche tecniche che consentono ai piloti di misurare le proprie capacità, così abbandonando definitivamente l'impiego di circuiti cittadini, ormai troppo pericolosi per l'incolumità delle persone e con pesante impatto sulla incrementata viabilità cittadina.

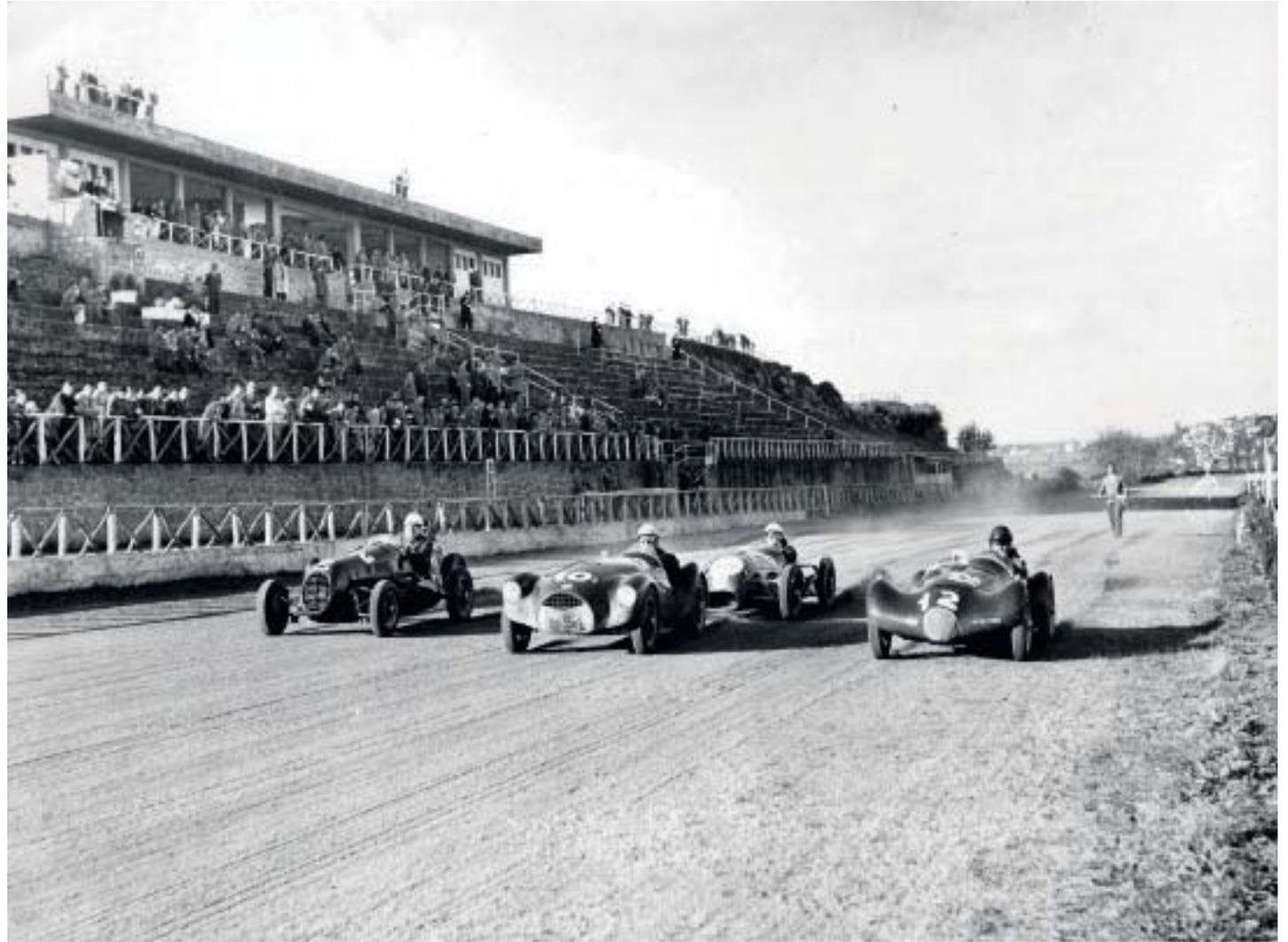
Nel 1957, sul progetto di Piero Taruffi, viene poi realizzata la pista in asfalto che prevede due distinti tracciati: l'"Internazionale" e il "Club".

La pista ha una larghezza media di 11 metri, che raggiunge i 14 metri sulla linea del traguardo. Il senso di marcia è orario. Il tracciato principale "Internazionale" si snoda in 10 curve, di cui 7 a destra e 3 a sinistra; il raggio di curvatura va dai 23 metri del "Tornante" ai 166 metri della "Curva Grande". Le automobili hanno a disposizione una lunghezza del tracciato di 4.085 m, mentre le moto di 4.110 m; è presente anche una variante breve, chiamata "Club", della lunghezza di 1.746 m. L'autodromo dispone di 24 box e 30 rimesse, e lungo la pista ci sono 23 postazioni per i commissari.

Il pubblico trova posto nelle tribune "Traguardo", sulla linea di partenza, dalla capienza di 6.000 posti, e "Collina" da 15.000 posti, mentre il prato può ospitare circa 11.000 persone.

LA PISTA SU SABBIA

Mentre si discute sull'opportunità di costruire un autodromo sulla Salaria, già sulla Cassia, a trenta km dal centro di Roma, si svolgono gare su pista. L'idea è di Raniero Pesci, imprenditore edile e Presidente della Associazione Proprietari del Trotto, che trasforma il sito ippico CAIAL (Centro Allevamento Ippico Alto Lazio) a Campagnano in una pista di sabbia per auto e moto, sul modello delle "speedway" e anticipa la realizzazione del vero e proprio autodromo.





LA SVOLTA

L'incidente della Mille Miglia nel 1957 dà origine ai non più procrastinabili provvedimenti di sospensione delle gare su strada e imprime una accelerazione della costruzione di autodromi, che scongiurino i rischi di gravi incidenti. Vallelunga però è già pronto, bisogna solo asfaltare la pista. Interviene l'Automobile Club Roma con un finanziamento di 25 milioni di Lire. Anche la Federazione Motociclistica offre un suo contributo. I lavori iniziano a luglio e già a ottobre la pista è pronta per i collaudi.

UNA PISTA IMPEGNATIVA

Vista dall'alto del nuovo autodromo di Vallelunga. Rispetto all'ovale esistente viene inserito un tratto "infield", che prevede due curve di allacciamento, il "Semaforo" e la "esse", oltre al "tornantino" per la lunghezza totale di 1800 metri.





IL TAGLIO DEL NASTRO
*Il Senatore Alberto Canaletti
Gaudenti, Presidente
dell'Automobile Club Roma, il 30
novembre 1957 taglia il nastro per
la inaugurazione del nuovo
Autodromo di Vallelunga.*

SI CORRE!

*Il 30 novembre-1° dicembre 1957
si svolge a Vallelunga la “Sei Ore
Esso”. È la prima gara ospitata dal
nuovo autodromo di Vallelunga.
Vincitore risulterà Luciano
Mantovani con una Osca.*





IL CIRCUITO SALOTTO

Il disegno delle tribune e della pista consente al pubblico di Vallelunga di avere una vista completa del tracciato, per un miglior godimento delle fasi di gara.

IL PRIMO RE

Antonio Maglione, pilota partenopeo, con una De Sanctis Formula Junior, domina il ciclo delle "Addestrative" del 1960 a Vallelunga. Non avrà la fortuna di progredire fino ai massimi livelli, come avrebbe meritato.





IL GOLDEN BOY

In questa foto Franco Bernabei, il golden boy dell'automobilismo romano. Bernabei, premiato dall'Automobile Club Roma come "Pilota dell'anno" 1965, come dichiarato in una intervista da Gian Luigi Picchi "fu pilota veloce e versatile". Pupillo di De Tomaso, vinse il campionato italiano di Formula Tre nel 1968.

**UN GRAN PREMIO DI F1
A VALLELUNGA**

Il 7 aprile 1963 viene inaugurato un nuovo tratto di 1,4 km che si sviluppa oltre la collinetta che domina la curva "Viterbo". L'Autodromo di Roma ha ora tutti i requisiti per ospitare la Formula 1. Così, il 19 maggio 1963, si alza il sipario sul Gran Premio Roma Formula 1, che vede il successo dell'inglese Bob Anderson.





IL REGNO DELLA F2

Dal 1964 al 1984 Vallelunga ospita stabilmente la nuova Formula 2, una categoria sportiva di alto livello che per venti anni è la gara clou del calendario dell'autodromo, e non delude quasi mai le aspettative. Primo vincitore fu Jo Schlesser con una Brabham BT10 Ford, di Ford France, che fu impiegata da Jean Louis Trintignant nelle riprese del film "Un uomo una donna". Ultimo vincitore Mike Thackwell con una Ralt RH6 motorizzata Honda. Nel 1966 si è corso per l'unica volta con la Formula 3, con la vittoria di Ernesto Brambilla su una Brabham BT16 Ford. Nel 1985 il 37° Gran Premio Roma si corse con la Formula 3000, con il successo di un pilota romano: Emanuele Pirro con una March. Con l'occasione, le strutture recettizie fanno il pieno di appassionati e clienti per la gioia dei ristoratori locali, tra cui si distinguono "Righetto" a Campagnano e "Cesare" a Sacrofano!

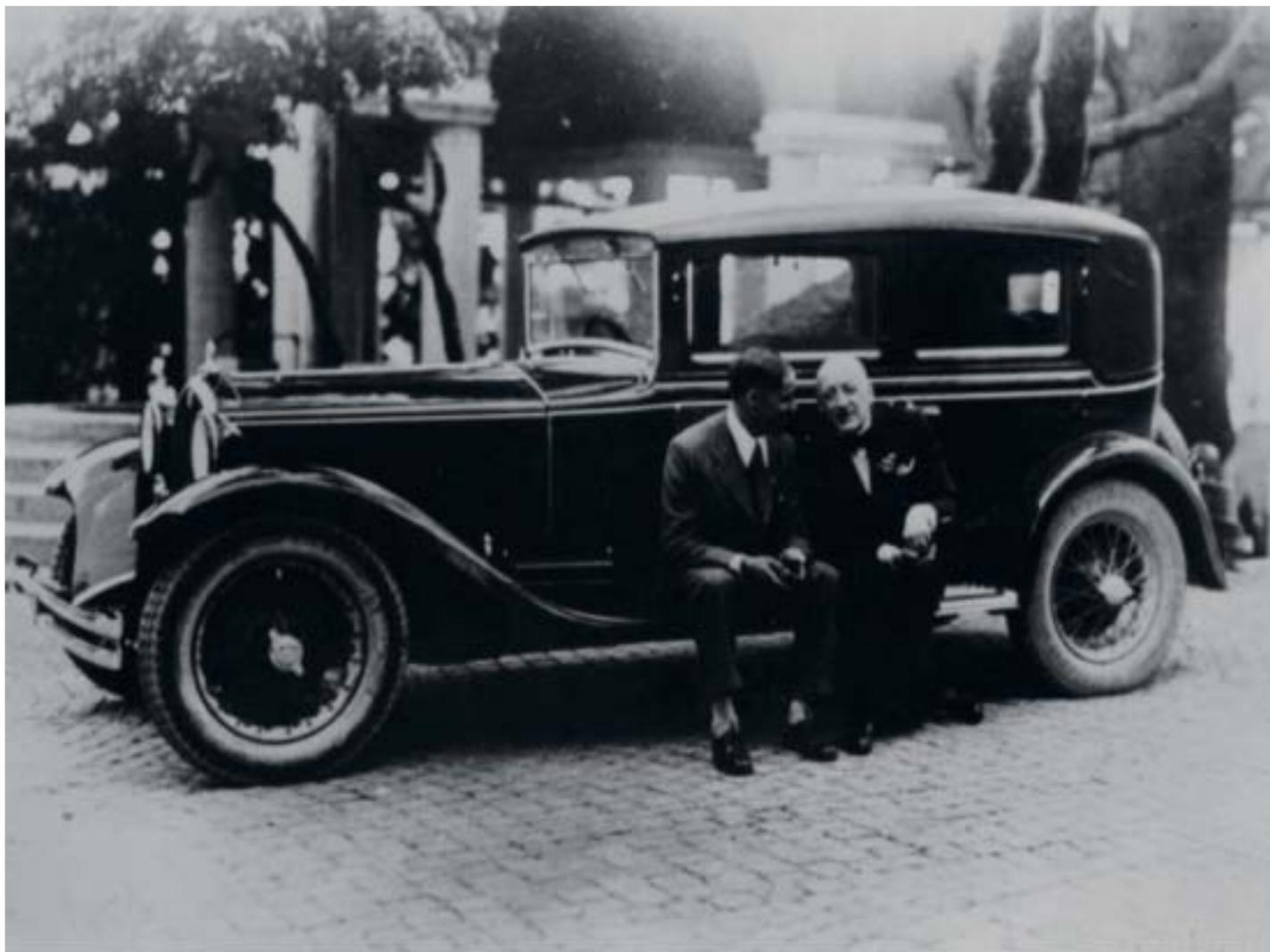
ACR NELLA SOCIETÀ L'AUTOMOBILE È DONNA

Nonostante l'immaginario collettivo, cristallizzato in proverbi e in certa filmografia, abbia posto in discussione le capacità di guida delle "donne al volante", la storia dello sport automobilistico è stata, fin dai primordi, costellata da donne pilota di rilievo e da manifestazioni sportive a loro dedicate. Già il Gran Premio di Monza del 1927 includeva, tra le gare collaterali, la "Coppa delle Dame", dedicata alle donne e che, anche se ebbe vita breve, dà testimonianza del legame che unì fin dagli inizi le donne con l'ebbrezza della velocità dell'automobile.

E, se sono tanti i piloti dei primi novecento ad essere entrati nella mitologia dell'automobilismo, le cronache più attente ricordano alcune figure femminili in grado di gareggiare insieme agli uomini, condividendo automobili potenti e sfidanti circuiti.

È questo il caso di Maria Antonietta d'Avanzo. Un vero ciclone alla guida, dotata di coraggio, e non solo sulle piste: durante la seconda guerra mondiale fu in prima linea come crocerossina e si pro-

digò per nascondere ebrei e perseguitati. La d'Avanzo – zia di Roberto Rossellini e il cui ritratto l'Automobile Club Roma ha scelto per le affissioni del suo Centenario - esordì nel 1920 e passò senza problemi dall'Alfa Romeo, alla Maserati e alla Packard dodici cilindri per affrontare il Circuito del Garda, la Mille Miglia e la Targa Florio, entrando tra le donne simbolo dell'automobilismo. Ma, al di là delle competizioni automobilistiche, la sensibilità dell'Automobile Club Roma verso il mondo femminile è testimoniata da tante iniziative, che dedicavano alle donne l'attenzione istituzionale della formazione alla guida e alle esigenze di sicurezza, senza trascurare il binomio tra automobile e femminilità come simboli di bellezza e leggiadria. Nei tempi più recenti l'attenzione verso le esigenze delle donne automobiliste si è concretizzata nella istituzione di una "Commissione Donne" nel 2011 e nella nuova tradizione di concedere una tessera ACI gratuita alle prime cinque donne che si recano in una delegazione ACI il giorno dell'8 marzo.



LA PAROLA DEL “VATE”

Il quesito circa il genere da attribuire all'automobile viene risolto da Gabriele d'Annunzio nel 1926, periodo in cui il “Vate” sta facendo pressioni su Giovanni Agnelli per avere in dono una Fiat. Ricevuta una Fiat 509 Cabriolet, nella lettera di ringraziamento così scrive: “Mio caro Senatore, in questo momento ritorno dal mio campo di Desenzano, con la Sua macchina che mi sembra risolvere la questione del sesso già dibattuta. L'Automobile è femminile. Questa ha la grazia, la snellezza, la vivacità d'una seduttrice; ha, inoltre, una virtù ignota alle donne: la perfetta obbedienza. Ma, per contro, delle donne ha la disinvolta levità nel superare ogni scabrezza”. In questa foto Gabriele d'Annunzio e Tazio Nuvolari dialogano seduti sulla pedana di un'Alfa Romeo.

**GRANDE GRANDISSIMA
ANNA MAGNANI**

Anna Magnani è un vero e proprio simbolo del cinema neorealista italiano. Grandissima attrice, ha vinto l'Oscar nel 1956 come miglior interprete ne "La rosa tatuata", prima attrice non di lingua inglese a vincere l'ambito premio.

Donna forte, schietta nella sua romanità, anche come cantante è indimenticabile con l'interpretazione del "O surdato 'nnamurato" in uno dei tre film che compongono la trilogia "La sciantosa", che comprende anche un episodio incentrato sullo spiderino Fiat 850.

In questa foto Anna Magnani scherza con i piloti Alberto Ascari, campione del mondo, insieme con Villoresi e Farina (semicoperto), tutti incantati da "Nannarella".





CI VUOLE UNA CADILLAC

1955

In questa immagine è ritratto l'equipaggio femminile Domitilla Ruspoli-Ghea Pallavicini al via del Trofeo Turistico di Roma del 1955, davanti al complesso del Foro Italico con il macchinone americano, sottratto all'autista. In realtà le due nobildonne romane hanno già dimostrato di saperci fare con il volante e il cronometro. La Pallavicini lo stesso anno ha vinto, correndo con il marito, il Rally del Cinema. Potrebbe dirsi che il Trofeo Turistico di Roma è l'antenato del Rally di Roma Capitale. Una gara di regolarità di oltre 600 km molto impegnativa che abbraccia Lazio, Umbria e Abruzzo.

L'AUTO PER TUTTI

La Fiat 600, qui ritratta di fronte a una delle delegazioni dell'Automobile Club Roma, è l'auto della svolta, l'auto per tutti.

La seconda metà degli anni cinquanta è il momento del boom della quattro porte torinese, che abbatte anche gli ultimi tabù sull'emancipazione femminile. Le autoscuole dell'Automobile Club Roma accolgono moltissime signore, che si iscrivono titubanti e poi, finalmente, escono "automobiliste".





CACCIA AL TESORO CHE PASSIONE

Negli anni cinquanta e sessanta, l'Automobile Club Roma organizza di frequente manifestazioni ludiche per i propri soci per alimentare l'aggregazione e lo spirito di club: soprattutto cacce al tesoro, concorsi a premi e gymcane. In questa immagine del 1955, l'attrice Luisa Bianchi partecipa ad una gymcana all'EUR e beneficia di un classico gesto della "galanteria automobilistica", il cambio di uno pneumatico per una signora rimasta in panne.

**MARIA TERESA
DE FILIPPIS**

In questa immagine, la pilotessa Maria Teresa De Filippis sfilava al Pincio con una Maserati A6GCS 2000 spider carrozzata Frua. La nobildonna napoletana, apprezzata da Juan Manuel Fangio, è stata la prima pilota donna a correre in F1. Con una Maserati 250F nel 1958 disputa il Gran Premio di Siracusa, non valido per il mondiale; poi corre il Gran Premio del Belgio sul micidiale circuito di Spa Francorchamps, dove con il decimo posto ottiene il suo miglior risultato in F1, si misurerà anche al GP del Portogallo e al GP d'Italia.





DIETRO LE TRANSENNE

“Per chi facciamo il tifo?” In questa immagine il nutrito pubblico femminile di una delle tante esposizioni al Pincio in cui sfilate di moda e di automobili si fondono nella cornice della “terrazza di Roma”. Favia del Core riprese nel dopoguerra l’antica tradizione della “Esposizione automobilistica” al Pincio e a Villa Borghese organizzata dall’Automobile Club Roma sin dal 1926, tradizione testimoniata dalle istantanee conservate nell’archivio dell’AC Roma e da numerosi filmati dell’Istituto Luce.

SAYONARA

Ada Pace, la talentuosa pilota piemontese è spesso in polemica con i colleghi uomini, così al posteriore della macchina usa scrivere il tradizionale saluto giapponese in modo che possano “rosicare” quando vengono sorpassati. A Vallelunga, qui nella foto, si classifica prima nella classe sport 1000 del Gran Premio Campagnano il 21 giugno 1962.





LE CURVE DI EVA

Eva Rosqvist, la ragazza svedese che ha iniziato a lavorare in uno studio veterinario prima di diventare una campionessa dei rally, qui è ritratta in gara con la Mercedes "Pagoda" mentre affronta una curva durante una giornata della "Stella di Stoccarda" a Vallelunga.

NEW AGE

Bella, elegante, sicura di sé è la donna anni sessanta, pronta a gareggiare in un rally al femminile con la “seicento”, auto simbolo della sua emancipazione.





IL GIRO DEL MONDO

Questa foto, che immortala una lezione della scuola di pilotaggio di Vallelunga, ha fatto il giro del mondo, perché tra gli allievi figura Sunarisasi Tjakraningrat, figlia dell'ambasciatore di Indonesia (la quarta da destra).

La scuola, la prima in Italia, è fortemente voluta dall'Automobile Club Roma e dal pilota Luigi Musso. Vallelunga è un tracciato ideale per l'apprendimento, perché molto "tecnico" e in grado di offrire agli allievi la preparazione per ogni tipo di situazione in gara.

ACR NELLA SOCIETÀ PERSONAGGI E PERSONALITÀ

Sin dalle origini, l'Automobile Club Roma coltivò le relazioni con le istituzioni nazionali e locali – principalmente del Comune di Roma – per approfondire le questioni legate allo sviluppo e all'evoluzione dell'automobile e della mobilità e fornire supporto conoscitivo, anche nell'ambito di attività convegnistiche. Nelle manifestazioni sportive e di costume si registrava la partecipazione di perso-

naggi pubblici dello spettacolo e, anche in questo caso, il periodo della “dolce vita” contrassegnò molte occasioni di incontro tra l'AC Roma e il mondo del cinema e della moda.

Le fotografie dell'Archivio storico dell'AC Roma danno ampia testimonianza di questi eventi e immortalano personaggi e personalità in scatti preziosi, che testimoniano la influenza del Sodalizio nel proprio territorio e nella cultura del tempo.



BERNARDO MATTARELLA

Il ministro dei Trasporti Bernardo Mattarella, padre del Presidente della Repubblica Italiana, nel corso di un intervento a un convegno organizzato dall'Automobile Club Roma, alla presenza del Presidente AC Roma Sen. Alberto Canaletti Gaudenti.

MARIO COSTANTINI E LA SCUDERIA CAMPIDOGLIO

In questa immagine, Mario Costantini primo Presidente e pilota della Scuderia "Campidoglio", stringe la mano al Presidente dell'AC Roma Canaletti Gaudenti, che gli conferisce un premio, alla presenza di Giuseppe Saragat, futuro Presidente della Repubblica e Aldo Bozzi, politico romano che ha ricoperto vari incarichi parlamentari ed è stato Ministro dei Trasporti in uno dei governi Andreotti. La Scuderia Campidoglio fu fondata nel 1954 sotto gli auspici dell'Automobile Club Roma. Il 19 marzo, nella sede dell'A.C. Roma in Via Salaria, fu Monsignor Tani a battezzare la realizzazione della idea di un gruppo di appassionati e sportivi romani di costituirsi in associazione, ancora oggi attiva. Nel primo numero della rivista della Scuderia era pubblicato "L'augurio di AC Roma" di Alberto Canaletti Gaudenti e due articoli di Ottorino Monaco e Mario De Cesare, componenti del Consiglio Direttivo rivolgono all'Associazione gli auspici, avveratisi, di un futuro di successo.





**ALBERTO FOLCHI
A VALLELUNGA**

Nel 1957 Vellelunga si allunga. Il Ministro dei Trasporti Alberto Folchi taglia il nastro inaugurale del circuito, che con l'aggiunta del nuovo tratto dei Cimini ora sviluppa 3,2 km, riprendendo in parte il progetto di Taruffi, e viene battezzato "Autodromo di Roma". La disponibilità dei due tracciati - 1,8 e 3,2 km - permette un utilizzo più completo e versatile della struttura.

Nella foto, da sinistra, si riconoscono Carlo Pettiti (all'estremità) Direttore ACR, il presidente Canaletti Gaudenti, Il ministro Folchi con il sindaco di Campagnano Mazzotti, Il presidente dell'ACI, principe Caracciolo, Ottorino Monaco e Mario De Cesare.

PIO XII - LA GUIDA DI UN PAPA

Il 12 aprile 1956 si realizza un evento straordinario: Pio XII riceve in Vaticano dirigenti e dipendenti dell'Automobile Club Roma. È un incontro emozionante per tutti e per lo stesso Piero Taruffi, che vediamo nell'immagine. Di seguito l'intervento integrale di Sua Santità:

“Con vivo piacere vi diamo il benvenuto, dilette figli, membri dell'Automobile Club di Roma. L'omaggio affettuoso, che avete voluto renderci, tocca profondamente il Nostro cuore, e Noi vi ringraziamo tutti, dirigenti e dipendenti, Consiglio Direttivo, Probiviri della Strada, Pionieri della guida e Campioni del volante. L'Automobile è certamente uno dei simboli più espressivi dell'età moderna, del suo desiderio di comodità, di velocità, di progresso tecnico. Non si sa quel che si debba più ammirare nei suoi congegni; la loro potenza e la loro agilità sempre crescente, i raffinamenti meccanici di cui sono dotati, l'eleganza dei loro profili. Senza dubbio l'automobile vi apparirà sovente meno come un mezzo di trasporto che come un meraviglioso oggetto di svago che esige molta abilità e sicurezza, dominio di voi stessi e resistenza fisica. Voi amate di sentire in vostro potere e di signoreggiare a vostro agio le energie che esso racchiude nei suoi fianchi; voi vi lusingate di vincere facilmente le sue resistenze, i suoi capricci, talvolta le sue ostinatezze, e di avere così l'occasione di provare la vostra padronanza del volante, la vostra esperienza della strada e le vostre conoscenze meccaniche. Ma voi non dimenticate ed è questo il merito particolare dei membri di un Automobile Club come il vostro, di rispettare gli utenti della strada, di osservare la cortesia e la lealtà verso gli altri piloti e i pedoni e di mostrare loro il vostro carattere servizievole. Mettete il vostro vanto nel saper dominare una impazienza spesso ben naturale, nel sacrificare talora un poco del vostro senso di onore per far trionfare quella gentilezza che è un segno di vera carità. Non soltanto potrete così evitare incidenti spiacevoli, ma contribuirete a fare dell'automobile un istrumento anche più utile per voi stessi e per gli altri e capace di procurarvi un piacere di miglior lega. Dignisi la divina Provvidenza di avervi sotto la sua protezione e di colmarvi delle sue grazie, in pegno delle quali v'impartiamo di cuore la Nostra Benedizione Apostolica.”

Il 3 marzo dell'anno seguente, il Presidente Canaletti Gaudenti organizza un altro incontro con il Pontefice in Vaticano aperto ai dipendenti dell'ente accompagnati dalle famiglie, ai componenti del Consiglio direttivo, ai campioni sociali, ai Probiviri della strada e ai pionieri della guida.





ENRICO MATTEI

Roma, 22 settembre 1955. ACI e AGIP inaugurano il servizio di soccorso stradale, svolto in collaborazione a favore dei soci e degli automobilisti. Per l'occasione, l'intera flotta dei nuovissimi carri attrezzi si muove incolonnata e sfila attraversando Roma: il corteo dei mezzi passa per Corso Francia e la Stazione Termini fino al centro storico, lungo il Palatino, il Colosseo, il Tempio di Venere e Piazza del Popolo fino a raggiungere il luogo del raduno presso la sede ENI all'EUR. Ad accogliere i carri, i Presidenti dell'ENI Enrico Mattei e dell'ACI Filippo Caracciolo, i quali, dopo la benedizione dei carri soccorso, tengono un discorso pubblico. In questa istantanea i due Presidenti conversano nel corso dell'evento.

**GIULIO ANDREOTTI
A CIVITAVECCHIA**

17 aprile 1965

Giulio Andreotti, all'epoca Ministro della Difesa, inaugura la delegazione dell'AC Roma di Civitavecchia. Il politico romano è molto vicino alle attività del Club ed è anche intervenuto a una cerimonia di premiazione dei Campioni dell'Automobile Club, e all'inaugurazione ufficiale del rinnovato autodromo di Vallelunga.

Dell'evento, che si inquadra nella linea di espansione delle delegazioni ACI in provincia, è dato puntuale rendiconto nella rivista sociale "Automobilismo Romano", che così riporta:

"Ha poi preso la parola l'On. Andreotti, il quale ha posto in rilievo che il numero delle autovetture in circolazione è certamente un indice sicuro sullo sviluppo economico generale del Paese e che, pertanto, i dati più recenti sulle nuove immatricolazioni automobilistiche riferite al mese di marzo scorso rappresentano per il loro elevato livello, un motivo di incoraggiamento per l'avvenire.

"Noi dobbiamo aver fiducia – ha concluso il Ministro – nello sviluppo economico del nostro Paese, altrimenti noi stessi finiremo per ostacolare i primi sintomi di quella ripresa che già si annuncia in qualche settore e che tutti insieme abbiamo il dovere di agevolare ed estendere con la nostra azione".





PAPA PAOLO VI

Nove anni dalla udienza concessa all'Automobile Club Roma da Papa Pacelli, il 19 marzo 1964 anche Paolo VI riceve una folta delegazione di dipendenti dell'AC Roma, guidata dal Presidente Canaletti Gaudenti, ritratto di fianco al Pontefice.

ROMANO FAZIO - IL PRIMO ROMANO

20 ottobre 1963

In questa immagine un giovane Romano Fazio è ritratto a fianco della sua Alfa Romeo, con cui ha vinto l'autoraduno CEAT organizzato dall'Automobile Club Roma. Romano Fazio, nato il 12 dicembre 1928, si distinguerà nello sport automobilistico soprattutto come Direttore di Gara internazionale, ruolo nel quale maturerà grande esperienza, contribuendo allo sviluppo e alla regolamentazione dello sport. Nel 1996 è insignito della stella d'oro del CONI, massimo riconoscimento sportivo.





FRANCO VENTURI

La foto ritrae Franco Venturi (a sinistra) personaggio da sempre vicino ad AC Roma e Ottorino Monaco sulla destra.

MARIA ANTONIETTA AVANZO

Negli anni cinquanta ai decani dell'Automobile Club Roma veniva riservata grande attenzione, con una festa annuale in cui si svolgeva la consegna dei distintivi, tra sfilate di moda e rievocazioni di quei tempi irripetibili di pionierismo dell'automobile. Nella foto, la baronessa e pilota Maria Antonietta Avanzo, zia di Federico Fellini al quale ha trasmesso la passione per le corse, consegna la tessera sociale a una sua giovane erede. Sarà lei la testimonial scelta per le celebrazioni del centenario della fondazione dell'Automobile Club Roma.





SERAFINO HENSEMBERGER

Serafino Hensemberger, socio fondatore dell'Automobile Club Roma e titolare della tessera n. 32, è stato componente fisso del Consiglio Direttivo sin dalle origini. Era costruttore di automobili negli anni venti e titolare di alcuni brevetti per i fanali. In questa foto, ormai negli anni cinquanta, spiega a due giovani patentate le caratteristiche di una delle auto del passato.

UGO TROMBETTI

Questa immagine ritrae Ugo Trombetti, capo ufficio stampa dell'Automobile Club Roma, in pieno lavoro nel corso di una gara automobilistica. All'opera certosina di Trombetti si deve in gran parte la raccolta e l'ordinamento della documentazione che costituisce il ricco archivio storico dell'AC Roma, tra cui le immagini esposte e riprodotte in questo catalogo. A lui si deve l'organizzazione degli eventi e la loro puntuale rendicontazione nella rivista "Settestrade", la cui collezione è la fonte principale per ricostruire tutta l'attività svolta nel corso dei decenni.





CACCIA AL 2000

Il terzo millennio è ancora lontano, ma la “Caccia al 2000” inizia già negli anni sessanta. Il riferimento è al concorso Alfa Romeo/AC Roma, che mette in palio un bellissimo spider Alfa Romeo 2000. Nella foto alcuni dei VIP coinvolti nella manifestazione: riconosciamo Luisa Rivelli, Francesco Mulè e Rosanna Schiaffino. Nella foto si notano, oltre a Franco Venturi e Ottorino Monaco, sulla destra Giulio Baravelli, pilota nell’anteguerra, componente fisso della commissione sportiva e direttore di gara a Vallelunga fino a metà anni sessanta.

ACR NELLA SOCIETÀ

LA MAGIA DEL CONCORSO AL PINCIO

Sin dall'inizio della storia dell'Automobile, era consuetudine, per i pochi automobilisti romani, salire al Pincio per ammirare la città dalla "terrazza di Roma", come del resto già era consuetudine con le carrozze. Gli archivi dell'ACI testimoniano famose passeggiate di vetture che in fila indiana salivano da Piazza del Popolo al Pincio e sappiamo che fu proprio in quel percorso in salita che, in un giorno del 1898, si inerpicò, senza l'aiuto dei cavalli, la prima auto elettrica a Roma.

Nel 1926 l'Automobile Club Roma consolidò questa tradizione inaugurando la prima "Esposizione automobilistica" al Pincio e a Villa Borghese, di cui resta ampia documentazione nell'archivio fotografico e nei filmati dell'Istituto Luce, liberamente consultabili.

Dopo la devastazione della guerra, il 23 giugno del 1947 Michele Favà del Core – fondatore della Rivista Motor, la più antica pubblicazione motoristica italiana ma anche socio attivo dell'Automobile Club Roma – riprese la tradizione delle espo-

sizioni, con una formula originale, che abbinava spettacolo con automobili, "Il Concorso Internazionale di Eleganza della Carrozzeria", trampolino di lancio per firme oggi di grande successo, come Pininfarina, Vignale, Touring, Bertone e tante ancora, in una cornice come quella del Pincio che ha visto tra i tanti personaggi del mondo dello spettacolo Isa Barzizza, Renato Rascel, Marcello Mastroianni, Nino Manfredi, Philippe Leroy, Paolo Panelli.

L'abbinamento tra esposizioni di automobili e sfilate di moda fu vincente. Nel tempo, la manifestazione, la cui eredità venne egregiamente portata avanti dal figlio Sergio, vide la presenza sempre più considerevole di vetture esposte dalle Case Automobilistiche e fu allora che, nel 1958, diventò la "Rassegna Internazionale dell'Automobile".

Quando poi, nel 1969, subentrò nell'organizzazione Corinna Favà del Core la mostra conobbe un rinnovamento dettato dalla crescente e soprattutto diversificata voglia di mobilità.



LIANA ORFEI

Una madrina affascinante e una vettura bellissima: Liana Orfei e la Lancia Flaminia convertibile carrozzata dalla Touring Superleggera al Pincio.



RENATO RASCEL

Renato Rascel era ospite fisso e sempre gradito nella manifestazione di Michele Favia Del Core.

Auto e moda, il binomio perfetto nel segno della bellezza e della armonia delle forme, è la formula che ha garantito il successo alla manifestazione della famiglia Favia Del Core.





SERGIO PININFARINA

Un giovanissimo Sergio Pininfarina premiato durante il galà conclusivo della manifestazione.

ACR NELLA SOCIETÀ I RALLY DEL CINEMA

I 24 febbraio 1954, nel pieno degli anni de “La Dolce Vita”, il mondo dello spettacolo si unisce all’automobile con una iniziativa che avrà molto successo: il 1° Rally del Cinema, che si replicherà per cinque edizioni. I VIP sono chiamati a misurarsi alla guida di auto lungo un percorso di centinaia di chilometri da Roma a Sanremo.

Le vetture si riuniscono in piazza Augusto Imperatore e qui vengono contrassegnate con un grande numero scritto sul cofano per essere immediatamente e facilmente riconosciute.

A dare il via, sul Ponte Flaminio, abbassando la bandierina, è il sindaco Salvatore Rebecchini insieme con il Vice Presidente dell’AC Roma Ottorino Monaco, dopo un ricevimento esclusivo tenutosi la sera precedente presso la sede dell’AC Roma. Il primo tratto è a cronometro. La Settimana Incom, nel servizio “Stelle a 100 all’ora”, commenta: «Qui mi cadde l’asino. Cronometrano le donne. Voi sapete in quale conto esse tengano le ore. Bene, immaginatele per un momento

alle prese con i quinti di secondo».

Tra i partecipanti, i volti noti del momento mandano il pubblico in visibilio: Marisa Valenti e Mike Bongiorno, Irene Papas, Francesca Bertini, Doris Duranti, Yvonne Sanson, Alberto Rabagliati, Carlo Romano, Sandro Pallavicini e molti altri. Prima tappa, Firenze. La seconda è Milano. Il traguardo è, appunto, a Sanremo. «Più che arrivare primi, per i divi, obbligatorio è arrivare belli», continua il servizio. A susseguirsi sono immagini di corsa e altre tra i fan in attesa, a firmare autografi. A vincere la prima edizione sono Paolo Marzotto e Yvonne Sanson. L’appuntamento si ripete l’anno dopo. Tra i partecipanti, Sandro Pallavicini, Gina Lollobrigida, Franco Interlenghi e Antonella Lualdi, Elena Giusti e Mike Bongiorno. C’è anche Raf Vallone. Vincono Sandro e Gaea Pallavicini, che tagliano il traguardo con Gaea al volante e Sandro che spinge l’auto, rimasta senza benzina.

Gli sguardi però sono tutti per Gina Lollobrigida. I partecipanti, secondo il cro-

nista, si dividono tra «dispensatori di autografi» e «schiavi del cronometro». Alla terza edizione del Rally partecipano pure Sophia Loren, Alberto Sordi, Nilla Pizzi, Rossano Brazzi. Ancora, Mike Bongiorno e Sandro Pallavicini. Ovunque, «folla fanatizzata». Ad aggiudicarsi il premio Pegaso d'Oro e un'auto è Alberto Sordi. E si continua così.

Aumentano i partecipanti e la notorietà dei personaggi. Nel 1957, ecco Alessandra Panaro e Marisa Allasio. Anche Sylva Koscina, che arriverà seconda, e Rossana Schiaffino. Poi, Renato Rascel e Elsa Martinelli, che si aggiudica la vittoria. La quinta edizione parte da Villa Glori a

Roma Ci sono Maurizio Arena, Elsa Martinelli, Valentina Cortesi, Eleonora Rossi Drago, Aurelio Fierro e Cosetta Greco, Sergio Raimondi e altri. All'edizione del 1959, secondo La Settimana Incom, mancano «i grossi calibri dello schermo, ovvero gli arrivati». L'anno successivo la corsa prende il via dal Centro Incom di Roma. Tra i partecipanti, Folco Lulli, Emma Danieli ed Eva Bartok. Anche molte «stelline» senza nome si presentano alla corsa, stando al servizio. Il «gioco» diventa un'occasione per tentare di ottenere notorietà. L'automobile, ben guidata, può portare avanti anche nella carriera.

**LA PARTENZA DEL PRIMO
RALLY DEL CINEMA**

La partenza del primo Rally del Cinema il 24 febbraio 1954 sul Ponte Flaminio. Prima di cinque edizioni, la manifestazione ha grande successo e viene patrocinata dall'Automobile Club Roma, che organizza la cena di gala la sera precedente alla partenza.





SOPHIA LOREN



ALBERTO SORDI



VALENTINA CORTESE

MARISA ALLASIO



LUCIANO
TAJOLI



ROSSANO
BRAZZI

LE TRADIZIONI SANTA FRANCESCA ROMANA

Nel 1922 - anno di fondazione dell'Automobile Club Roma – poco più di 3.200 autovetture si annoverano nella Capitale...ma questo mezzo “avveniristico” si sta invece gradualmente diffondendo, diventando lentamente e stabilmente una realtà tale da riuscire a far addirittura triplicare in soli sei anni il numero delle auto private circolanti (1927, più di 9000 unità censite).

L'automobile è senza dubbio la più grande novità tecnica del tempo, ma la crescita nel numero dei mezzi mostra ben presto anche l'altra faccia della medaglia, quella dei pericoli relativi alla guida e alla circolazione stradale. La necessità di stabilire regole comuni si traduce nel primo Codice della strada del 1923, e l'Automobile Club Roma fin da subito si impegna nell'ambito della formazione dei conducenti con le “Scuole di istruzione automobilistica”.

In questo periodo di grande fermento “futurista”, si genera il legame inedito tra automobile e devozione cristiana. Siamo nel 1925: un anno davvero speciale per Roma e i romani per due grandi novità che ri-

guardano i motori e la Chiesa: il 22 febbraio 1925, dopo una lunga serie di a volte anche tumultuose riunioni del Consiglio, l'Automobile Club Roma corona il sogno di organizzare il primo “Reale Premio di Roma”, una gara di velocità nel circuito cittadino di Monte Mario che porterà nella Capitale i grandi campioni del volante e che entrerà nella leggenda con molte altre edizioni. Il 29 maggio dello stesso anno Pio XI apre la Porta Santa e inaugura il Giubileo, che sarà connotato da una lunga serie di beatificazioni, canonizzazioni e iniziative di rivitalizzazione della Chiesa.

Papa Ratti stesso non disdegna di usare la “Bianchi Tipo 15” donatagli proprio nel 1925 dall'”Associazione Donne Cattoliche di Milano” e poi nel 1926 anche la “Tipo 20” regalatagli dalla stessa Bianchi – e sarà per la sua sensibilità verso le “nuove tecnologie”, e certamente per la sua acquisita consapevolezza dei pericoli alla guida che, proprio in quel 1925, investe Santa Francesca Romana dello speciale titolo di “Patrona degli Automobilisti”.

Si tratta di Francesca Busca de' Leoni,

nata a Roma il 1384 da famiglia nobile e tanto amata dal popolo romano per le opere di carità in cui si prodigava camminando per i vicoli della città. “Cecconcella”, così affettuosamente soprannominata per la piccola statura, alla morte del marito si offre come “oblata” alla Basilica di Santa Maria Nova e poi acquista una casa ai piedi del Campidoglio dove fonda il Monastero di Tor de’ Specchi.

Quando muore, il 9 marzo del 1440, la salma è sepolta presso l’altare della basilica di Santa Maria Nova, officiata dai monaci benedettini olivetani, che viene a lei intitolata nel 1608, quando il Papa la dichiara Santa e Compatrona di Roma.

A cinque secoli dalla morte, Pio XI attribuisce proprio a Santa Francesca lo speciale titolo di Patrona degli automobilisti per due ragioni, connesse ad altrettanti “doni” che ne contraddistinsero la vita:

- la costante presenza dell’Angelo Custode che, in forma visibile, guidava Santa Francesca tra i vicoli di Roma, evitandole le strade pericolose e indicandole la via migliore da seguire per portare avanti le sue opere di carità;
- la miracolosa capacità di dislocazione che le si attribuiva. Ovvero la capacità di

trovarsi in più luoghi nello stesso momento, con la velocità dei mezzi di spostamento rapidi.

Dopo tre anni, l’11 marzo 1928, il “nuovo” patronato incontra i Romani con la prima “Benedizione delle automobili” (e degli automobilisti). Da allora, la domenica più prossima al 9 marzo, solenne Festa di Santa Francesca Romana, diventa un appuntamento tradizionale per gli automobilisti, consolidatosi grazie al profondo sentimento devozionale.

I preziosi filmati dell’Istituto Luce risalenti già alla seconda benedizione del 1929, testimoniano l’importanza dell’evento: una cerimonia solenne e ampiamente partecipata dal popolo e in alcuni casi officiata dallo stesso Pontefice.

Il rito inizia con la Santa Messa presso la Basilica di Santa Francesca Romana al Foro Romano, celebrata dal Papa o da un Cardinale (il Vicario o il “Titolare” della Basilica) e concelebrata dall’Abate dell’Ordine Benedettino dei Monaci Olivetani, che si è recato a Roma dall’Abbazia del Monte Oliveto Maggiore di Asciano (Si), il quale rivolge il suo saluto al Cardinale, alle Autorità e ai fedeli.

Il Presidente dell’Automobile Club Roma,

che cura il rilascio dei permessi e l'ordinamento dei veicoli nella piazza del Colosseo, prima della celebrazione porta all'altare un omaggio floreale alla Santa, e insieme con lui anche i Vigili Urbani della Capitale omaggiano la Patrona con un calice, attestando così la devozione di tutti i Romani, alla presenza del Sindaco di Roma.

Dopo la Santa Messa la processione scende lungo il Clivo di Venere Felice fino al Colosseo. La piazza è gremita di automobili private e mezzi del trasporto pubblico, di veicoli militari e di tutte le forze di polizia. Come da rito, il Celebrante asperge con l'acqua santa veicoli e conducenti; quindi la processione risale sulla balaustra prospiciente il Colosseo, allestita con gli stendardi del Comune e dell'Automobile Club Roma.

Da lì, il Celebrante, attorniato dai Frati Olivetani e dalle Autorità, recita la formula di benedizione, invocando l'assistenza di Santa Francesca agli automobilisti, affinché possano "percorrere incolumi da ogni pericolo le strade di Roma, dell'Italia e del mondo". Subito dopo l'Abate ordina il "Fiatò alle trombe!", cui segue l'allegro fragore dei clacson dei mezzi civili e delle

sirene dei mezzi di soccorso e di polizia. Il tutto accompagnato dalla banda della Polizia Municipale.

La cerimonia prosegue nel corso degli anni e dei decenni e si consolida, entrando nelle tradizioni romane legate alle automobili, come la "Befana del Vigile" o le mostre al Pincio: ma, a differenza delle altre, arriverà fino ad oggi grazie alla forza devozionale e all'impegno degli organizzatori, l'Automobile Club Roma, il Comune di Roma e i Padri Olivetani. Tra questi merita una particolare menzione Padre Virgilio Maria Sabatini, abate della Basilica romana, scomparso nel 2014, che dedicò sempre tanto impegno alla organizzazione di tante edizioni della cerimonia.

Nei tempi più recenti, i vincoli archeologici hanno imposto lo spostamento dei veicoli dal Colosseo a via dei Fori Imperiali; poi, la chiusura al traffico e il cantiere della "Metro C", hanno comportato un ulteriore decentramento presso l'Arco di Costantino con il ridimensionamento nel numero delle auto; il Covid ha obbligato la sospensione della cerimonia ma, nonostante tutto, la benedizione resta un rito irrinunciabile per i romani.



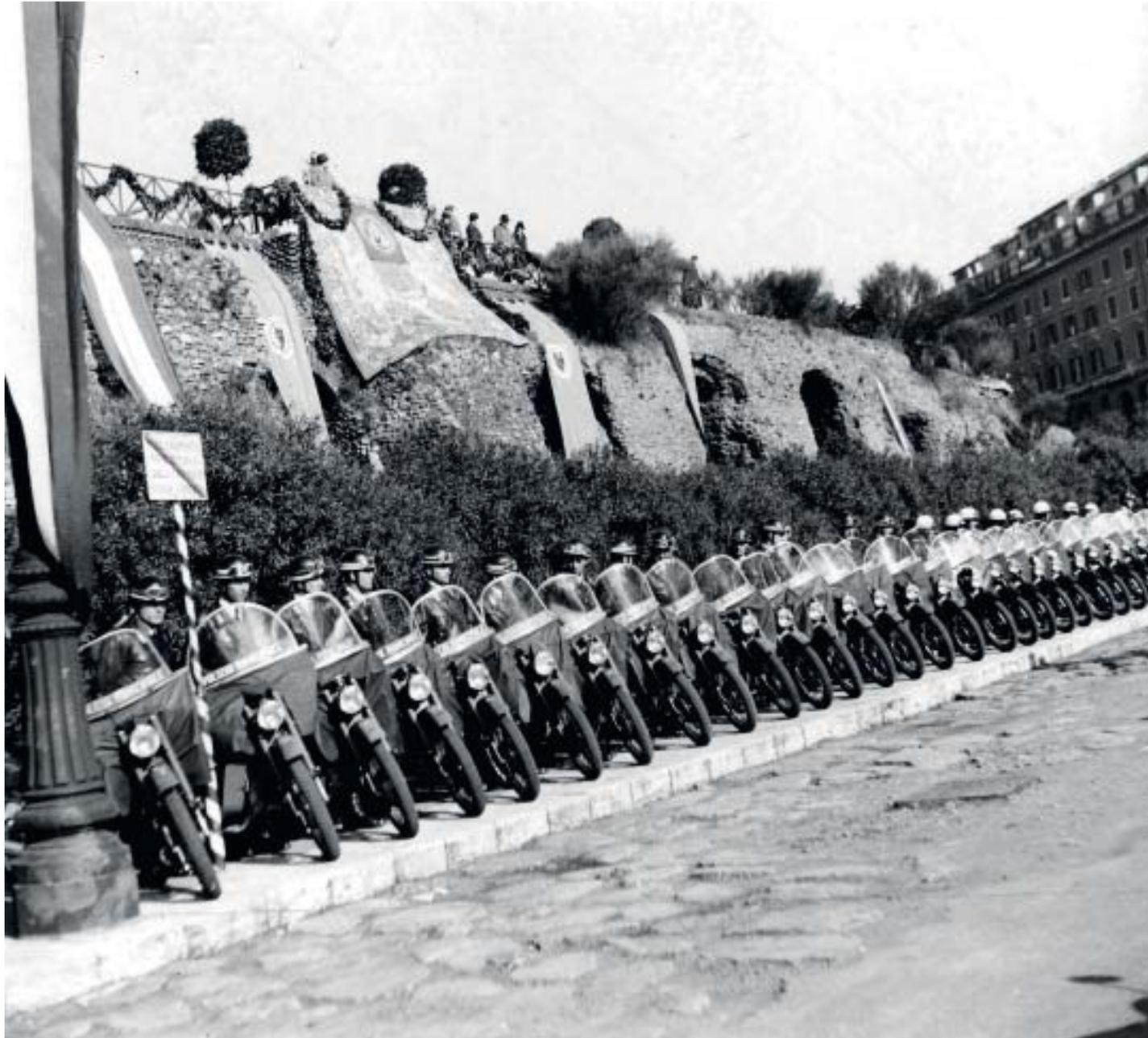
La benedizione delle auto in occasione della festa di Santa Francesca Romana è la tradizione più longeva dell'Automobile Club Roma. Lo speciale messale riporta due formule alternative:

La prima: "O Dio che hai fatto tutto per la tua gloria e hai stabilito le cose di questo mondo al servizio degli uomini, ti preghiamo benedici questi automezzi, di cui i tuoi fedeli si servono nei loro viaggi e nel loro lavoro, perché abbiano sempre presente il tuo amore e la tua benevolenza: abbiano in ogni pericolo prudenza e riflessi per la salvezza propria e altrui.

E la seconda: "O Dio che vi degnaste onorare Santa Francesca Romana della familiare assistenza di un Angelo: concedi a coloro che pongono il loro viaggio e il loro lavoro sotto la sua protezione per l'aiuto dell'Angelo Custode, una valida guida, prudenza e protezione perché possano percorrere incolumi da ogni pericolo le strade del mondo e concluso felicemente il viaggio possano renderti grazie.

Anni sessanta, il parco vetture è vario e numeroso e, come sempre, comprende mezzi privati e istituzionali.





La Polizia Municipale schierata sotto la balaustra decorata con le insegne comunali e dell'Automobile Club Roma.

*Gianni Letta e, a destra, il
Presidente Pasquale De Vita negli
anni novanta nel corso della
celebrazione religiosa nella
Basilica di Santa Maria Nova, che
precede la benedizione.*





*Il Sindaco Francesco Rutelli
insieme con Sua Eminenza Angelo
Sodano. Quale Cardinale titolare
della Basilica, Sodano ha per anni
celebrato la funzione religiosa e
impartito la benedizione, seguita
dal tradizionale pranzo nel
refettorio del convento dei Padri
Olivetani attiguo alla Basilica, al
termine del quale è ancora
tradizione per l'Abate offrire
l'amaro preparato dai frati della
Abbazia di Monte Oliveto
Maggiore, la cui ricetta è,
ovviamente, segreta.*

VIVA LA BEFANA

La tradizione della “Befana dell’Automobile Club Roma” affonda le sue radici sin dagli anni trenta quando, nel giorno dell’Epifania, l’Automobile Club Roma organizzava la consegna di cestini regalo, colmi di vini e dolci, ai “Metropolitani”, come allora si chiamavano i Vigili Urbani.

Si trattava di un vero e proprio omaggio dell’AC Roma al personale dedicato alla regolazione del traffico e la consegna avveniva nel luogo in cui opera il vigile più rappresentativo della città, ossia la pedana marmorea (oggi rialzabile con un comando idraulico) al centro di Piazza Venezia.

La tradizione, che testimonia la grande

vicinanza dell’Automobile Club Roma al Corpo dei Vigili Urbani e l’unità di intenti verso la sicurezza stradale e il rispetto delle regole, resisté alla Guerra e riprese negli anni quaranta, con una larga partecipazione anche di automobilisti privati, che omaggiano la Polizia Municipale di Roma, nonostante l’immagine inflessibile del “pizzardone” divulgata da Alberto Sordi con il suo Vigile del film Otello Celletti.

Nel tempo la tradizione si estese ad altri corpi delle Forze dell’Ordine, a partire dalla Polizia Stradale, era affiancata alla consegna dei doni ai figli dei dipendenti dell’ACR.



6 gennaio 1937 La Befana ai
Metropolitani a Piazza Venezia.

Befana ai Metropolitani

6-1-907 nr.

6 gennaio 1963. Il carico di doni destinato ai Vigili viene caricato su un carro di soccorso stradale presso la nuova sede dell'Automobile Club Roma in via Cristoforo Colombo pronto per raggiungere Piazza Venezia.





Come da tradizione, il carico di doni viene recapitato a Piazza Venezia. Alla cerimonia partecipano i vertici del Comando della Polizia Municipale: il Generale Sacchetti al centro della foto, il Colonnello Andreotti sulla sinistra e, in rappresentanza dell'Automobile Club Roma, il Consigliere avvocato D'Angelantonio.

Nel tempo, la Befana porta regali anche ai figli dei dipendenti dell'Automobile Club Roma, consegnati, in questa immagine, dal Presidente Carpi de Resmini.



LA CERIMONIA DELLA TARGA

Sin dalla adozione del sistema di targatura in uso dal 1927, con sigla della provincia (unica eccezione per “Roma” riportata tutta intera) seguita da sei caratteri di lettere e numeri, il valore rappresentativo, ma anche “fonetico”, dei numeri “tondi”, ha trovato nelle targhe un terreno sperimentale naturale.

Il numero tondo che si può pronunciare – come nel caso della targa ambrosiana e felina “MIAOOOO” oppure di quella apposta su un autobus ATAC, evocativa di una incitazione britannica “ROMA GOOOOO” – sono sempre stati un gioco divertente.

Ma la celebrazione del progresso nella immatricolazione dei veicoli diventò occasione di celebrazione pubblica in quanto “numerica” testimonianza dello sviluppo del mercato automobilistico, simbolo principale di crescita economica del Paese. E così, l’uso di immortalare la apposizione sulle auto di nuova immatricolazione delle targhe con cinque zero da parte di una

“madrina”, diventa una tradizione di “costume” dell’Automobile Club Roma, che ha inizio con la targa “centomila”, applicata il 20 marzo 1947 su una Fiat 500.

Passano sette anni e, centomila numeri dopo, il 6 maggio 1954, su una Lancia Appia veniva fissata la targa Roma 200.000 presso la sede di ACR in Via Salaria.

La diffusione delle automobili si fa strada e, così, passano soli tre anni per un ulteriore scatto: questa volta è una Fiat ad aggiudicarsi il “Roma 300.000” il 24 ottobre 1957, madrina è l’attrice inglese Tamara Lees.

Con il sorriso di Alessandra Panaro, la Giulietta TI Roma 400.000 inizia la sua storia l’11 giugno 1960 in pieno clima olimpico.

La “Roma 500.000” è ovviamente uno spartiacque, non solo in termini numerici – siamo a mezzo milione – ma anche perché la cerimonia di assegnazione, a una Innocenti accompagnata dalla cantante

Miranda Martino, avviene nella nuova sede dell'Automobile Club Roma di Via Cristoforo Colombo, il 4 gennaio 1962. Nello stesso posto ci si ritrova il 6 marzo 1963 con Aba Cercato, una delle più amate "signorine buona sera" a festeggiare la Bianchina Panorama Roma 600.000.

Passano dieci mesi appena e già su una Fiat 500 si stringono le quattro viti della "Roma 700.000", che il 16 gennaio 1964 lega la sua immagine a una giovane e bellissima Raffaella Carrà.

Sarà invece la signora Carpi de Resmini, "first lady" dell'AC Roma, a battezzare la Fulvia 2C il 25 gennaio 1965 con il numero 800.000.

La storia delle targhe ...centomila si conclude il 7 gennaio 1966 con il "Viso d'Angelo" di Gabriella Farinon, che stappa lo spumante per una Innocenti Mini Minor 850.

Per la milionesima targa "Roma A000000", la cerimonia si trasferirà a metà dicembre 1966 presso la sede della Motorizzazione.



*La Lancia Appia targata
Roma 200.000
del vice Presidente Monaco.*

*L'attrice inglese Tamara Lees presenta
la targa Roma 300.000 assegnata a
una Fiat 1100 il 24 ottobre 1957.*



*Alessandra Panaro Miss Roma
400.000 con il Presidente Canaletti
Gaudenti*



*La soddisfazione del presidente
Canaletti Gaudenti per Roma 500.000*



*Aba Cercato, la raffinata
"Signorina Buonasera",
presenta la Bianchina
targata Roma 600.000.*

*Indimenticabile,
Raffaella Carrà madrina della Fiat 500
Roma 700.000.*



*Gabriella Farinon stappa lo spumante
per la Innocenti Mini 850
tagata Roma 900.000.*





I PRESIDENTI

ROMEO GALLENGA STUART

(1922-1931)

Romeo Gallenga Stuart, politico e organizzatore di manifestazioni sportive, nasce a Roma nel 1879. Il 2 dicembre 1922, presso la sede di Via del Plebiscito, 112, fonda l'Automobile Club Roma e ne assume il ruolo di primo presidente. Titolare della tessera n. 1, organizza le prime competizioni sportive, tra cui il Reale Premio di Roma; dà avvio alla prima iniziativa di "Istruzione professionale degli automobilisti"; sostiene il dibattito sulla "Disciplina della viabilità nella Capitale", quando il circolante in provincia di Roma era di sole 9.420 auto; organizza i primi "posti di custodia" per automobili a Roma e, dimostrando grande visione, costituisce la cooperativa soci "Autoclub" allo scopo di "mettere in rapporto diretto i produttori coi consumatori in materia automobilistica, facilitare il credito ed esercitare, promuovere e tutelare quanto può essere economicamente giovevole all'automobilismo. Cessa dalla carica il 24 novembre 1931.

GALEAZZO GUIDI DI BAGNO
(1931-1941)

Romeo Gallenga Stuart si dimette a fine febbraio 1931. A lui succede il Marchese Galeazzo Guidi di Bagno, nella foto ritratto alla Coppa Acerbo di Pescara il 15 agosto 1937, nelle prime edizioni organizzata dall'Automobile Club Roma. Già componente del Consiglio Direttivo, si era principalmente dedicato alle competizioni dell'ACR come Commissario sportivo. Giovane e aitante, è un uomo di apparato. Sotto la sua guida il Club assume la denominazione di "Sede provinciale del RACI". Si dedica alla organizzazione delle manifestazioni automobilistiche, pur non trascurando la prosecuzione delle tradizioni, i servizi di gestione delle rimesse auto e delle "rastrelliere" per biciclette a Roma e le attività di scuola guida presso la sede, che nel giugno 1936 trasloca a Via XX Settembre, 5. Sotto la sua presidenza, Roma vivrà gli anni più bui del fascismo e delle leggi razziali fino all'ingresso nel secondo conflitto mondiale. Nel 1941 cessa dalla carica e l'Automobile Club passa alla Reggenza del Generale Umberto Emanuele.





GIUSEPPE SOTGIU

(1946-1951)

Nel 1944, dopo la Liberazione di Roma, l'Automobile Club Roma si riorganizza. In questa fase emerge la figura dell'avvocato Giuseppe Sotgiu, prima Commissario e dal giugno 1946 terzo Presidente dell'ACR. La sua carriera viene compromessa per via di uno scandalo "rosa": nel 1951 lascia la presidenza e si dedica all'attività forense con grandi soddisfazioni. Sotto la sua presidenza una Ferrari conquista la prima vittoria nella sua storia al Gran Premio Roma del circuito di Caracalla.

Nel corso del suo mandato l'Automobile Club, alla ricerca di una nuova stabilità dopo il conflitto mondiale, varia più volte le sedi "provvisorie", prima a via della Conciliazione, poi a via Po e infine in via Salaria, 243. Dopo Sotgiu e fino al 1953 l'AC è gestito da tre Commissari (Salvatore Foderaro, Mario De Cesare e Francesco Tucci), mentre l'Italia sta per entrare nel periodo del boom e della ricostruzione.

Foto accanto, 25 maggio 1947 - Giuseppe Sotgiu si complimenta con Franco Cortese vincitore del Gran Premio Roma a Caracalla: è la prima vittoria nella storia di una Ferrari!

**ALBERTO CANALETTI
GAUDENTI (1953-1966)**

Dopo due anni di commissariamento in cui l'AC Roma cerca di trovare una stabilità nei primi anni del dopoguerra, il 22 gennaio 1953 il Senatore Alberto Canaletti Gaudenti (nella foto seduto alla scrivania) assume la presidenza del Sodalizio.

Nel 1953 Canaletti Gaudenti è già un politico e un letterato affermato. Tra i fondatori della DC, ha collaborato con Mons. Montini, poi Papa Paolo VI, durante la guerra. Assumerà anche la carica di Presidente dell'ISTAT e di Consigliere di Stato, ma è il Presidente che dà finalmente stabilità, dinamismo e forza istituzionale all'Automobile Club Roma nell'ambito di una società ormai motorizzata. Oltre alla realizzazione di numerose iniziative, convegni e manifestazioni si deve a lui l'inaugurazione della sede storica di Via Cristoforo Colombo e la realizzazione dell'Autodromo di Vallelunga. Cessa dalla carica, a causa del decesso, il 1° maggio 1966. Il primo in piedi nella foto è Carlo Pettiti, che sarà il Direttore più longevo nella storia dell'Automobile Club, mantenendo l'incarico dal 1° ottobre 1954 al settembre del 1970. Fanno parte della "squadra" di Canaletti Gaudenti Ottorino Monaco (secondo in piedi), medico e Deputato nella quinta legislatura, che ricoprirà la carica di Vice Presidente dell'AC e che assumerà la presidenza dal 1° gennaio 1975 al 31 dicembre 1976 e Mario De Cesare (terzo in piedi), che aveva svolto il ruolo di Commissario nel 1952 e che sarà Presidente dell'AC Roma per due anni, dal marzo 1972 al marzo 1974.





FILIPPO CARPI DE RESMINI

(1966-1972)

Dopo la scomparsa di Canaletti Gaudenti, la Presidenza viene assunta da Filippo Carpi de Resmini. Sotto la sua guida l'Automobile Club si dedica principalmente alla organizzazione interna e all'ampliamento della rete delle delegazioni e dei distributori di carburante, per rendere capillare il servizio ai soci e ai cittadini in una città ormai urbanizzata e ad elevato parco circolante. Prosegue nelle attività sportive e nell'ampliamento dell'autodromo di Vallunga. Lascia il "posto" a Mario De Cesare quando, nel marzo del 1972, assume la presidenza nazionale dell'ACI.

VINCENZO DEL GAUDIO
(1976-1981)

NICOLA CUTRUFO
(1981-1993)

*Dopo la Presidenza di Carpi de Re-
smini seguono le presidenze di Ma-
rio De Cesare (1972-1974) e Ottorino
Monaco (1975-1976), che facevano
parte dell'entourage di Canaletti
Gaudenti. Con Vincenzo Del Gaudio
si apre una nuova fase per l'AC
Roma che il DPR del 16 giugno 1977,
n. 665 trasforma in "ente pubblico
non economico". Del Gaudio, esper-
to di turismo, assume l'incarico il 30
dicembre 1976 e guida l'Ente
dal 1977 al 1981.*

*Il 16 giugno 1981 gli succede Nicola
Cutrufo il quale, forte dei suoi rap-
porti politici, intensifica il confronto
con le istituzioni sui temi più caldi
per l'automobilismo romano: il traffi-
co, le imposizioni fiscali e la sicurez-
za stradale, curando in particolare
l'attività convegnistica. Cutrufo è ri-
cordato per l'istituzione delle eliam-
bulanze, in grado di intervenire in po-
chi minuti nei casi di incidenti più
gravi. Cessa dall'incarico
il 31 marzo 1993.*



L'IMPEGNO PER LA SICUREZZA PREMIO AL PRESIDENTE DELL'ACR

Nella lotta contro la morte che spesso, purtroppo, viene ingaggiata in seguito a incidenti stradali, i medici e gli altri operatori sanitari sono in prima linea a fianco delle forze dell'ordine e di enti di servizio come l'ACI. Proprio per mettere le forze di pronto intervento nelle migliori condizioni operative quando la vita umana corre pericoli maggiori, l'Automobile Club di Roma ha lanciato la proposta del soccorso sanitario con elicottero. L'iniziativa ha suscitato interesse in Italia e all'estero raccogliendo apprezzamenti qualificati anche in sede scientifica. Ne è testimonianza il riconoscimento assegnato al presidente dell'A.C. Roma Nicola Cutrufo nel corso della venticinquesima edizione delle Giornate mediche internazionali di Vibon

Valentia. Nella manifestazione sono stati premiati insigni studiosi, medici e amministratori sanitari, giornalisti specializzati; al presidente Cutrufo è stata conferita una medaglia al Merito per l'opera svolta nel campo dell'educazione e del soccorso stradale con particolare riferimento all'iniziativa dell'elicottero sanitario.



PASQUALE DE VITA

(1994-2014)

Dopo la presidenza di Cutrufo l'Ente viene affidato a Luigi Martini ma, dopo un anno, la grave situazione patrimoniale impone un nuovo periodo di commissariamento, per il quale viene designato Pasquale De Vita, che viene eletto Presidente il 26 luglio 1995.

Nato a Roma il 22 agosto del 1929, si laurea in giurisprudenza a Napoli. Dopo alcune esperienze legate al suo percorso di studi, entra nel 1954 all'Agip. Un'esperienza che lui stesso definì "una lunga galoppata, bellissima", nel corso della quale, per incarico di Enrico Mattei, si occupò della gestione delle operazioni africane a inizio anni Sessanta. Nel 1982 è nominato presidente della Italiana Petroli (IP) e due anni dopo dell'Agip Petroli.

Nel pieno del periodo di riforme della Pubblica Amministrazione nel senso della semplificazione, della filosofia manageriale e di marketing, De Vita si dedica al risanamento dell'Ente attraverso la riduzione del personale "pubblico" a favore di una concezione più privatistica e, attraverso la cessione di asset immobiliari, si impegna per assorbire il pesante deficit patrimoniale che l'AC Roma aveva accumulato. La sua esperienza nella gestione della distribuzione di carburanti si traduce nella organizzazione delle delegazioni come rete di vendita regolata da rapporti di affiliazione commerciale, tuttora adottata da tutta la rete della Federazione ACI. Realizza iniziative per i soci come il Coro dell'AC Roma, e nel 2006 organizza la rievocazione del circuito di Caracalla. Muore a Roma l'8 marzo 2014.

GIUSEPPINA FUSCO

De Vita scampare l'8 marzo 2014. Gli succede la sua vice Giuseppina Fusco, che viene confermata con le elezioni del 2015.

La politica della prima Presidente donna, forte di una consolidata esperienza come Direttore amministrativo dell'ENI, è innanzi tutto quella di risanare economicamente e patrimonialmente il bilancio dell'A.C. Roma. Tramite un' incisiva azione di razionalizzazione e contenimento dei costi ottiene grandi successi. In sostanza interviene su tutte le voci improduttive con la chiusura dei parcheggi, la vendita dei vecchi impianti di carburante, la risoluzione di contenziosi che si trascinavano anche da decenni. Riordina le società partecipate. Un'azione che consente via via di raggiungere risultati economici e finanziari sempre più importanti. Dà un decisivo impulso a tutte le attività istituzionali. Incrementa l'azione di educazione stradale presso le scuole con decine di migliaia di ragazzi formati; sostiene lo sport automobilistico con la affermazione del Rally di Roma Capitale, le iniziative di tutela del patrimonio

storico automobilistico d'epoca e l'attività di studio e ricerca a supporto delle Istituzioni, con convegni cui partecipano autorevoli rappresentanti delle istituzioni. Il parco associativo conosce una crescita elevata e livelli record di adesioni. Nel 2019 la Presidente dispone l'acquisto di una nuova sede per l'Ente nella centrale e suggestiva via Parigi dove si trasferiscono gli uffici amministrativi il 1° gennaio 2022, l'anno delle celebrazioni del centenario della fondazione dell'Automobile Club Roma, concluse nella cena di gala del 2 dicembre presso Les Grand Hotel St. Regis. La nuova e prestigiosa sede pone l'AC Roma al centro del cuore pulsante della Capitale e che offre lo straordinario panorama delle Terme di Diocleziano, testimonianza tangibile della grandezza di Roma.



UNO SGUARDO AL PRESENTE

SERVIZI AI SOCI E AI CITTADINI

Con un parco associativo di quasi 80 mila soci, l'Automobile Club Roma è il primo in Italia per numero di aderenti e registra da oltre un decennio un trend di costante crescita. Il servizio informativo e di assistenza ai soci è curato da una rete di 3 delegazioni dirette e 110 affiliate, uniformemente ubicate nel territorio provinciale. Le delegazioni promuovono l'affiliazione all'ACI, che consente ai soci di beneficiare dei numerosi servizi in base alla tipologia di tessera: assistenza tecnica e stradale al veicolo, servizi medici e tecnici gratuiti, sconti e vantaggi esclusivi e numerosi altri.

Le delegazioni, tutte agenzie di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, curano l'espletamento delle pratiche automobilistiche a vantaggio dei cittadini. Nel 2022, i punti affiliati all'Automobile Club Roma hanno svolto quasi 1,2 milioni di operazioni, tra riscossioni di tasse automobilistiche (969 mila) e pratiche automobilistiche (218 mila). Il dato, confrontato con il circolante di au-

toveicoli in provincia (3,5 milioni), attesta la qualità dei servizi professionali svolti dalle delegazioni, che dispongono dei sistemi digitali più evoluti (Pago PA) per espletare i servizi di pagamento dei tributi e dei servizi pubblici.

Nell'ambito dei servizi di assistenza in materia di fiscalità automobilistica, rilevante impatto sociale rappresenta la gestione delle richieste di assistenza per il riconoscimento della esenzione della tassa automobilistica a favore dei disabili, svolta dalle delegazioni in forza della convenzione tra l'ACI e la Regione Lazio, amministrazione titolare del tributo automobilistico.

Tale forma di assistenza e orientamento per i cittadini costituisce un rilevante valore sociale, in quanto il quadro normativo di riferimento si presenta piuttosto ampio e frastagliato.

La rete dei punti di servizio è completata da 41 autoscuole ACI Ready2Go, rete indiretta che assicura i servizi di formazione per il conseguimento della patente di guida, secondo il "Metodo ACI", che integra

i programmi ministeriali con moduli agiuntivi e l'impiego del simulatore di guida in realtà virtuale, per favorire il possesso, soprattutto da parte dei giovani, delle conoscenze necessarie per affrontare la strada in sicurezza.

Impegno verso la sostenibilità

L'Automobile Club Roma è impegnato sui temi della sostenibilità che, per la mobilità, significa puntare all'obiettivo di realizzare, nel 2050, zero morti e zero emissioni inquinanti e climalteranti sulle strade. In vista di questo obiettivo, l'azione istituzionale dell'Ente si concentra sul consolidamento del ruolo di osservatorio specialistico sulle tematiche della mobilità, che sono attualmente al centro delle politiche per la tutela dell'ambiente e della sicurezza della circolazione.

L'Automobile Club Roma collabora con le Istituzioni locali, con particolare riguardo alla amministrazione capitolina, con cui, nel tempo, si sono sviluppati proficui rapporti di sinergia, articolatisi in campagne, tra cui, a titolo di esempio, si ricorda il progetto "Tommy", per favorire l'accesso dei disabili ai parcheggi dedicati e il protocollo di intesa per assicurare i servizi di pagamento comunali attraverso le delegazioni.

Inoltre, l'Ente sviluppa o dà divulgazione a studi in materia di mobilità, realizzati in collaborazione con la Fondazione "Filippo

Caracciolo", il centro studi della Federazione ACI, che promuove la ricerca scientifica sui temi della mobilità, sicurezza e tutela dell'ambiente, con l'obiettivo di informare e sensibilizzare i cittadini nonché fornire strumenti conoscitivi di supporto alle Istituzioni.

Nel corso degli ultimi anni sono numerosi gli studi di approfondimento pubblicati e diffusi dall'Automobile Club Roma, tra cui si ricordano:

"Tutte le strade portano a scuola?" – studio sui livelli di accessibilità alle scuole da parte dei disabili, con un focus particolare sui percorsi pedonali di "ultimo miglio", che collegano le fermate dei mezzi pubblici con gli istituti scolastici (2017).

"Cinture allacciate e telefono in tasca" – indagine dedicata ad alcuni tra i comportamenti alla guida ritenuti più frequenti e pericolosi per la sicurezza stradale e la salvaguardia degli utenti della strada, quali l'uso improprio del telefonino da parte dei conducenti di autoveicoli e dei motociclisti; il mancato uso delle cinture di sicurezza anteriori e posteriori e dei sistemi di ritenuta per bambini; il mancato allaccio del casco da parte dei motociclisti (2018).

"La sicurezza stradale nella Capitale delle due ruote" – che analizza la mobilità di moto e scooter nella Capitale, che conta il più elevato parco circolante di

motocicli in Europa (2019).

“La mobilità ai tempi del Coronavirus” – ricerca che diffonde e commenta i risultati di una indagine, condotta presso i soci, per analizzare i comportamenti, le scelte e le prospettive della mobilità dei cittadini nel contesto di cambiamento delle abitudini, dovuto alla crisi pandemica e alla

diffusione dello smart working.

“Nuovi modelli di mobilità in ambito urbano. La sharing mobility a Roma”, studio che fornisce informazioni inedite sulla dimensione del fenomeno della mobilità condivisa e offre spunti di riflessione per la pianificazione della mobilità nella Capitale (2022).



L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

L'impegno dell'AC Roma verso la promozione della educazione alla sicurezza stradale e dei corretti comportamenti alla guida ha origine sin dalla fondazione dell'Ente ed è proseguito lungo tutta la sua storia, costituendo, ancora oggi, uno dei campi di attività privilegiato dell'azione sociale dell'Ente. L'evoluzione della tecnologia ha interessato in questi decenni la sede stradale; un'evoluzione forse anche maggiore ha coinvolto i veicoli, con l'adozione da parte delle case costruttrici di sistemi per diminuire sensibilmente il rischio di incidentalità, ma la componente umana resta la causa principale della quasi totalità degli incidenti.

Per tale ragione, l'Automobile Club Roma promuove la formazione, indirizzata specialmente ai bambini e ai ragazzi, nella convinzione che per marginalizzare il fenomeno dell'incidentalità occorra soprattutto intervenire nella informazione e formazione dei giovani, infondendo loro la consapevolezza del rischio, la cultura del rispetto delle regole e della coscienza ci-

vica, che rende spontanei e naturali i comportamenti a salvaguardia della vita umana sulle strade.



Con particolare riferimento ai bambini della scuola dell'infanzia e primaria, l'Ente ha erogato gli interventi di formazione presso gli istituti scolastici che ne hanno fatto richiesta mediante il portale "Edustrada", che consente alle scuole di ri-

chiedere i moduli formativi predisposti dell'ACI per gli studenti.

Nel corso dell'ultimo decennio, l'impegno dell'Automobile Club Roma ha consentito di formare decine di migliaia di bambini attraverso corsi particolarmente apprezzati dagli istituti scolastici, che hanno dato la loro adesione in misura crescente nel tempo.



I provvedimenti di sospensione delle attività didattiche nelle scuole a causa della epidemia da Coronavirus nel 2020, non hanno fermato la formazione ma, al contrario, hanno indotto l'Automobile Club Roma a sperimentare, quale prima istituzione in Italia, la didattica a distanza al

servizio della educazione stradale, aprendo così la strada ad un modello formativo che si è poi affermato negli anni successivi, consentendo di raggiungere un numero crescente di ragazzi.

Nel contempo, anche in considerazione del recente incremento della incidentalità e delle vittime stradali tra i giovani neopatentati, l'Automobile Club Roma, in accordo con l'Assessorato alla Mobilità del Comune di Roma e con gli Istituti della scuola secondaria superiore, ha dedicato particolare impegno nella organizzazione di giornate formative a favore degli studenti del quinto anno della scuola superiore, secondo una formula che abbina la lezione teorica con prove di guida in sicurezza su aree chiuse al traffico, a beneficio della efficacia didattica, nell'ambito di manifestazioni o specifici eventi.

Per il reperimento delle aree, non agevole nel contesto della città di Roma, l'Automobile Club si è rivolto a Istituzioni pubbliche e private, che non hanno mancato di prestare la collaborazione nell'intento di arginare un fenomeno, quello dell'incidentalità stradale, che costituisce la prima causa di morte per i giovani.

La formazione dei giovani per il conseguimento della patente di guida secondo un "Metodo ACI", che integra i programmi ministeriali con moduli su tecniche di



conduzione del veicolo, l'uso del simulatore di guida e corsi di guida sicura presso il Centro di Vallelunga, si è concretizzata con il progetto Ready2Go, marchio che, dalla sua inaugurazione nel 2010, identifica le autoscuole affiliate all'ACI.

Nel corso degli anni l'Automobile Club Roma ha partecipato attivamente alla attuazione del progetto, nella convinzione che sia fondamentale dotare i giovani degli strumenti conoscitivi necessari per fronteggiare i rischi alla guida derivanti dalla inesperienza. Ad oggi, nella provincia di Roma, si contano 40 scuole guida affiliate, pari a circa un quarto della intera rete nazionale, e circa 7.000

giovani allievi, soci dell'AC Roma. La promozione della sicurezza stradale si articola, inoltre, nella declinazione in sede locale di numerose campagne nazionali e la diffusione annuale delle statistiche sugli incidenti stradali ACI/ISTAT.



Nel corso dell'ultimo decennio, il numero delle autoscuole in provincia di Roma affiliate al Network "Ready 2 Go" è costantemente cresciuto fino a raggiungere la quota attuale di 40 scuole guida, tutte gestite da Delegazioni ACI, che costituiscono circa un quinto dell'intero network nazionale.

LO SPORT AUTOMOBILISTICO

Lo sport automobilistico ha caratterizzato le attività dell'ACI sin dalla sua fondazione e costituisce uno dei valori prioritari dell'Ente, che rappresenta la federazione sportiva automobilistica presso il CONI Lazio. Dopo un lungo periodo di sospensione, nel corso degli ultimi anni l'Automobile Club Roma ha intensificato l'impegno nel motorsport per tornare ad essere il punto di riferimento dei licenziati e dare vitalità ad una disciplina che suscita interesse tra gli appassionati e i cittadini, anche quale veicolo di attrazione turistica per il territorio.

La Commissione sportiva dell'AC Roma, istituita nel 2019 e affidata alla presidenza di Max Rendina, ha consentito all'AC Roma di ravvivare e consolidare i rapporti con le varie componenti del mondo sportivo e favorire lo svolgimento di iniziative a favore dei licenziati.

In particolare, l'istituzione dell'Ufficio Sportivo provinciale presso la sede di via Cristoforo Colombo, prima gestito centralmente dall'ACI, e l'organizzazione

di corsi per il conseguimento della prima licenza di ufficiale di gara, hanno favorito l'incremento dei licenziati e l'avvicinamento degli interessati, specialmente giovani, al mondo dello sport automobilistico. Nel tempo, l'Ente ha costituito un proprio gruppo di ufficiali di gara preparato e coeso, in grado di assicurare la sicurezza dei concorrenti e del pubblico nonché il rispetto dei regolamenti sportivi nelle competizioni, anche al di fuori della provincia di Roma.



La vitalità del mondo sportivo, articolato nelle varie componenti di conduttori, scuderie, organizzatori e ufficiali di gara, è stata perseguita anche riprendendo tradizioni che si erano interrotte, quali la premiazione dei campioni sportivi laziali e la destinazione di un riconoscimento al “Pilota dell’anno”. In occasione del centenario della fondazione dell’AC Roma, l’evento del 2022 è stato avvalorato dalla nomina di Emanuele Pirro, campione romano cinque volte vincitore della 24 ore di Les Mans, di “Ambasciatore dello sport automobilistico dell’Automobile Club Roma” da parte del Presidente Giuseppina Fusco.



Con riguardo alle manifestazioni sportive, sin dalla prima edizione del 2012, l’Automobile Club Roma ha dato supporto al Rally di Roma Capitale, competizione



ideata da Max Rendina e organizzata da Motorsport Italia, che ha scalato il rating nella specialità per diventare oggi la gara principale della Capitale, tappa consolidata del Campionato europeo Rally (ERC) e titolare di prestigiosi riconoscimenti, tra cui le “Tre Stelle” FIA per il rispetto dell’ambiente. Con il Rally di Roma Capitale, che ha consentito di portare lo sport automobilistico nel centro storico della Capitale

e di valorizzare l'immagine e il turismo verso la città di Roma, si è rafforzato il ruolo sportivo dell'AC Roma verso i cittadini e le Istituzioni.

Nel 2023, l'Automobile Club Roma ha assunto il ruolo di organizzatore diretto della prima edizione del "Roma Eco Race", gara di regolarità riservata a veicoli alimentati ad energie alternative, inserita nel calendario sportivo per il campionato "Green Challenge Cup".

Si è trattato di un evento particolarmente significativo, in quanto, oltre ad aver segnato, dopo decenni, il ritorno dell'Ente tra gli organizzatori, ha favorito il dibattito sul tema della transizione energetica nelle fonti di alimentazione dei veicoli anche grazie all'ampia risonanza mediatica.

Inoltre, sempre nel 2023 l'Ente ha partecipato al progetto di sviluppo dei servizi della Federazione ACI presso la Galleria Caracciolo, destinando parte dei locali alle attività della Commissione sportiva dell'Ente nell'intento di favorire la relazione con i licenziati sportivi e, in generale, con gli stakeholder di riferimento. La rinnovata vitalità in campo sportivo è stata ulteriormente rafforzata con l'istituzione, da parte del Comitato Regionale ACI del Lazio, della Commissione Sportiva Regionale, allo scopo di assicurare il migliore coordinamento delle iniziative

e la partecipazione di tutti gli AC regionali alle varie competizioni, ponendo le basi per l'ulteriore sviluppo del settore.



LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO AUTOMOBILISTICO

L'Automobile Club Roma fa parte degli Automobile Club fondatori del Club "ACI Storico", costituito nel 2013 per qualificarsi come rappresentante istituzionale nel settore dei veicoli di interesse storico e collezionistico, in funzione della promozione del settore e della tutela degli appassionati e del prestigio della produzione automobilistica nazionale.

Nel corso del tempo l'Automobile Club Roma ha patrocinato e organizzato numerose iniziative e manifestazioni riservate agli appassionati e ai soci ACI Storico (passaggio della Mille Miglia, Roma Motor Show, raduni, ecc.), che hanno consentito di rafforzare il mandato istituzionale dell'Ente nella tutela del patrimonio automobilistico storico e di assicurare l'incremento costante e significativo dei soci e dei club affiliati. A un decennio dalla costituzione, si è registrato un costante incremento delle adesioni, a testimonianza dell'efficacia dell'azione che l'Ente ha esercitato con l'organizzazione di eventi, raduni, attività



culturali e ricreative.

Dal 2020 l'Automobile Club Roma organizza una manifestazione annuale del calendario "Ruote nella Storia", che promuove l'automobilismo storico quale veicolo per favorire il turismo verso i "borghi più belli di Italia" ma, nel corso

degli anni, ha anche favorito la divulgazione culturale verso l'automobile d'epoca con iniziative, tra cui la realizzazione di uno stabile rapporto con il Museo della Motorizzazione Militare della Cecchignola per favorirne la promozione e l'accesso.



Nel 2023, dopo le prime quattro edizioni svolte a Padova, si è tenuto a Roma il “Volpe Argentata”, manifestazione organizzata da Prisca Taruffi con il supporto dell'Automobile Club Roma, per celebrare la memoria di Piero Taruffi,

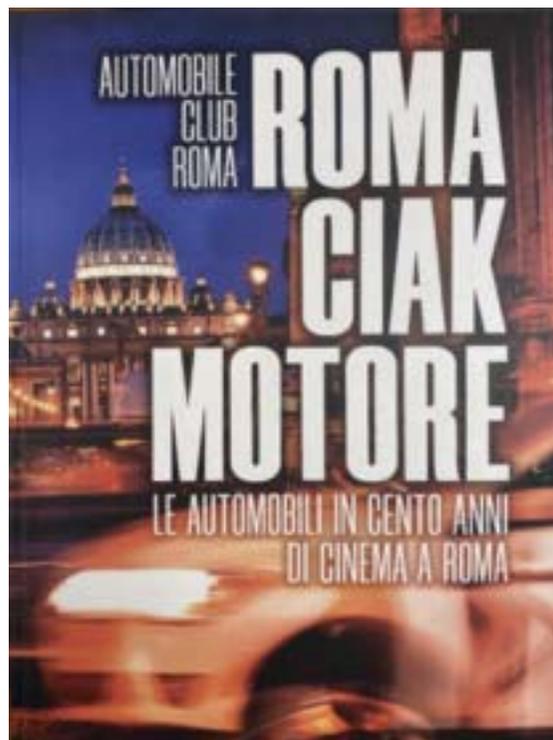
campione romano del volante e ingegnere progettista del “Bisiluro”, l'auto avveniristica con cui negli anni cinquanta il pilota ha conseguito record di velocità superando per la prima volta il muro dei 300 Km/h.



L'evento, che si confida di replicare in futuro, ha consentito di esporre prestigiosi veicoli d'epoca aggregando i principali collezionisti romani, divulgando le finalità promosse dal Club ACI Storico e innalzando la reputazione dell'Ente quale promotore della tutela del patrimonio automobilistico nel proprio territorio.

L'attività di divulgazione culturale si è, sin dal 2022, consolidata con il riordino, catalogazione e digitalizzazione dell'ar-

chivio storico dell'Ente e con l'iscrizione nell'albo degli editori, che ha consentito di avviare una linea di monografie dedicate a temi di interesse storico, tra cui il volume "Roma, Ciac, Motore", dedicato al binomio cinema e automobile a Roma e il volume "100 anni Automobile Club Roma". La collana proseguirà con un volume, in corso di redazione, sulle manifestazioni sportive organizzate dall'Automobile Club Roma e sui protagonisti romani del volante.



L'IMPEGNO NEL SOCIALE

Sin dall'avvio del progetto "ACI nel Sociale", l'Automobile Club Roma si è fatto convinto promotore delle istanze delle utenze fragili della popolazione, operando attraverso campagne di sensibilizzazione ed iniziative per assicurare il diritto alla mobilità a coloro che lo hanno perduto o che, per varie ragioni, non hanno la possibilità di esercitarlo agevolmente o in pienezza.

I servizi di promozione e sviluppo di iniziative per la tutela dei diritti dei cittadini ad una mobilità efficiente, sicura e sostenibile, con particolare attenzione alle esigenze delle utenze deboli della popolazione, rientrano pertanto nel quadro degli obiettivi strategici dell'Automobile Club Roma.

Sin dal 2010, tra le principali iniziative rientrano le attività volte a favorire l'inserimento nel mondo del lavoro dei rifugiati politici e dei richiedenti asilo, mediante l'offerta di corsi per il conseguimento della patente di guida, svolta in collaborazione con Associazioni e ONLUS impegnate nella loro tutela.

Tale progetto rientra tra i servizi oggetto della Convenzione con la Società controllata in house Acinservice, che eroga corsi per il conseguimento della patente B o superiori a favore degli stranieri titolari di protezione internazionale e umanitaria.

Sin dal 2015 l'Automobile Club Roma collabora con l'Associazione "Diversamente Disabili", confluita nella Federazione FIN-PAR, che organizza le discipline sportive del motociclismo paralimpico. L'organizzazione opera a sostegno dei motociclisti che hanno perso l'uso degli arti in incidenti, favorendo il conseguimento della patente speciale "AS" e il recupero della mobilità. Nel corso degli anni l'Automobile Club Roma ha anche contribuito ad acquistare motocicli adattati, indispensabili per sostenere le prove pratiche dell'esame di guida, il cui acquisto e adattamento personalizzato al tipo di disabilità si presenterebbe eccessivamente oneroso per il singolo candidato.

Tra le altre iniziative ad impatto sociale, si ricorda il servizio di traduzione simul-



tanea nel linguaggio dei segni, che ha consentito ai non udenti di accedere ai servizi di pratiche automobilistiche, ma anche il progetto della FIA “Child Safety Toolkit”, campagna internazionale svolta nel 2019 per favorire la sicurezza dei bambini in auto, mediante la raccolta di seggiolini usati poi inviati a genitori-automobilisti di Stati (Moldova, Belarus, Azerbaijan), nei quali le condizioni economiche non consentono di ottenere facilmente tali dispositivi

Proseguirà anche nel 2024 il progetto strategico triennale 2023-2025 per fa-

vorire l’accessibilità dei disabili e degli anziani presso le delegazioni affiliate, secondo le linee guida dettate dal D.M. 30 giugno 2022. Per il prossimo ciclo di pianificazione, il progetto prevede di condurre una rilevazione su tutti i punti di servizio per rilevare lo stato di accessibilità e le eventuali misure di adeguamento da adottare.

Nel 2024, l’Ente proseguirà, inoltre, la collaborazione con Associazioni e ONLUS impegnate nel sociale al fine di fornire assistenza e orientamento ai soggetti che versano in situazioni di disagio.

“VITA DI CLUB”

Con l'approvazione del progetto strategico triennale “Vita di Club”, approvato nel 2015, l'Automobile Club Roma ha inteso rilanciare il proprio ruolo di Ente a base associativa, attraverso iniziative in favore dei soci di carattere educativo, culturale, sportivo ed artistico, atte a sottolineare l'appartenenza degli iscritti ad un club esclusivo, riprendendo la tradizione originaria dell'Ente e ravvivando uno spirito di club, di interesse trasversale e, quindi, anche del mondo giovanile.

Da tale linea strategica sono scaturite numerose iniziative lungo un percorso che ha consentito, nel corso dell'ultimo decennio, di ravvivare la natura e primigenia dell'AC Roma.

Tra le iniziative spicca l'“AC Roma Chorus”, il coro polifonico fondato nel 2013 e composto da circa cinquanta soci che, sotto la direzione del Maestro Antonino D'Amico, costituisce oggi una realtà, affermatasi nel panorama artistico. Svolge esibizioni su tutto il territorio nazionale, partecipando a festival di musica

Il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il Sindaco di Roma Virginia Raggi al Campidoglio nella Giornata per le Tradizioni Popolari.



corale o a manifestazioni, spesso di carattere benefico o nell'ambito di occasioni festive.

Per la particolare originalità, l'ACR Chorus è stato segnalato come esperienza associativa di eccellenza nel panorama degli Automobile Club dalla Federazione Internazionale dell'Automobile e vanta il riconoscimento attribuito dal Presidente

del Consiglio dei Ministri e dal Sindaco di Roma il 26 ottobre 2019, in occasione della partecipazione alla prima "Giornata del folklore e delle tradizioni popolari".

La sensibilità dell'Automobile Club Roma verso il mondo femminile ha indotto l'Ente a inaugurare nel 2011 "ACI & The City", un progetto che ha previsto la realizzazione di iniziative volte ad assicurare il ri-



Il Maestro Antonino D'Amico, Direttore dell'ACR Chorus

spetto delle pari opportunità e la sicurezza alla guida delle donne automobiliste nel mese di marzo, il mese della donna.

Tra queste, si ricorda il soccorso stradale gratuito nelle ore notturne e il riconoscimento di una tessera ACI gratuita alle prime cinque donne che, nel giorno dell'8 marzo di ogni anno, si recano presso una Delegazione.

La vita di club si articola, poi, nella proposta di convenzioni per sconti e facilitazioni ai soci nella prestazione di beni e servizi e nel riconoscimento di condizioni speciali per la fruizione di eventi artistici e culturali.

Ciò ha comportato il progressivo arricchimento delle funzioni di comunicazione

ai soci, attraverso l'attivazione di nuovi media, in linea con lo sviluppo tecnologico e con la rivisitazione di strumenti esistenti, al fine di mantenere vivo un canale informativo e di aggiornamento sulle attività e iniziative organizzate o promosse dall'Ente.

Sulla base di tali indirizzi, nel corso dell'ultimo decennio la tradizionale rivista "Settestrade" è stata affiancata prima da "blog" tematici, poi dalla realizzazione della Pagina Facebook istituzionale. Nel 2023, con l'assunzione di un funzionario comunicatore, i mezzi sono stati arricchiti con il profilo Instagram e il potenziamento della Newsletter, che consente ai soci di essere informati sulla vita dell'Ente.



SUL SOLCO DELLE TRADIZIONI PROIETTATI VERSO IL FUTURO

Sono passati cento anni, l'automobile e l'Automobile Club Roma hanno attraversato tutte le trasformazioni della società e le evoluzioni tecnologiche finendo per rappresentare un insostituibile punto di riferimento.

Oggi l'Automobile Club Roma declina gli obiettivi e sviluppa le proprie azioni lungo il solco tracciato con grande lungimiranza dai padri fondatori.

Cura dei soci, degli automobilisti e degli sportivi, attenzione al territorio, ai cittadini e agli utenti della strada, supporto alle istituzioni costituiscono il filo rosso che lega l'AC Roma alla sua storia centenaria e il filo conduttore che lo guida verso il futuro.

Un futuro che per la mobilità si presenta estremamente complesso, specie in una città come Roma, eternamente trafficata, congestionata, bisognosa di manutenzione e di cure e oggi interessata da dinamiche espansive della popolazione verso le periferie, con un "pendolarismo" sempre più accentuato che aumenta la pressione sul trasporto pubblico, ma

anche sull'utilizzo delle automobili private. Senza contare la presenza, in continua crescita, (fortunatamente) dei turisti provenienti da ogni parte del mondo.

Alle "vecchie" e "nuove" difficoltà della circolazione a Roma si accompagnano peraltro le sempre più pressanti sfide della lotta all'inquinamento e al surriscaldamento del clima e le nuove sfide dell'innovazione tecnologica e digitale. In questo scenario, siamo fortemente impegnati, e auspichiamo di esserlo ancor più in prospettiva, nel dialogo, nelle interlocuzioni, nel confronto con l'amministrazione capitolina per dare un effettivo supporto nel non semplice e non breve percorso verso gli obiettivi di sostenibilità della mobilità a Roma.

Intensificheremo gli studi, le ricerche e le indagini "on the road" e presso i nostri 77.000 soci per produrre nuove idee e farci latori sempre più consapevoli delle istanze di mobilità; adegueremo con continuità le nostre capacità di assistenza e di servizio e svilupperemo azioni concrete e interventi di sensibilizzazione

dei soci, degli utenti della strada e dei cittadini in armonia e in accompagnamento ai programmi che saranno varati per la mobilità da Roma Capitale.

Centrale resterà sempre la nostra attenzione verso gli utenti più fragili e le fasce più deboli della popolazione.

In questa ottica, proprio nel 2022, anno della ricorrenza del centenario, l'Automobile Club ha trasferito i propri uffici da Via Cristoforo Colombo a Via Parigi, tornando nel cuore della Capitale in cui era nato (Via del Plebiscito), in un immobile che offre tra l'altro il suggestivo panorama delle Terme di Diocleziano, memoria della storia millenaria di Roma. Con la nuova Sede, di proprietà e non

più condotta in locazione, l'Automobile Club Roma si è rafforzato patrimonialmente e dispone di locali più ampi e confortevoli per aprire le porte ai soci e agli appassionati di motorismo sportivo e storico, per coltivare la vita di club e rafforzare lo spirito di appartenenza che è stato il punto di forza dell'Ente fin dalle origini.

Ma l'Ente aprirà le porte anche ai cittadini con eventi e manifestazioni per contribuire – in continuità con la tradizione, ma con una visione sempre proiettata al futuro – alla diffusione di una nuova e più moderna cultura della sostenibilità.

Giuseppina Fusco



L'ing. Franco Carmignani, storico dell'automobile e curatore della mostra fotografica insieme con la dott.ssa Fusco Presidente dell'Automobile Club Roma in occasione della presentazione della mostra alla cena di gala del Les Grand Hotel St. Regis di Roma il 2 dicembre 2022.

Finito di stampare nel mese di dicembre 2023
dalla Tipografia Miligraf Srl - Formello (Roma)

Le immagini e i testi curati dalla staff di ACRoma e dalla sua Presidente narrano il percorso da un club nato per iniziativa dei pochi fortunati possessori di automobili, che ha saputo evolvere accompagnando l'avvento, l'affermazione e lo sviluppo dell'automobilismo e, sempre più oggi, impegnato verso la sostenibilità in termini di sicurezza, salute e benessere dei cittadini, rispetto dell'ambiente e cura del territorio.



ISBN: 978-88-947053-2-4



9 788894 705324