

Donne e Ragazzi Casalinghi

Dispensa di pratiche ludiche - numero L/o - inverno 2613 (2002)



Dove va lo sport, specchio e modello del patriarcato?

CAZZOTTI/1

- ◇ Il mito devastante della Ferrari
- ◇ Sempre e a tutti i costi: correre, competere, vincere
- ◇ Fangio più veloce di Fangio
- ◇ Rugby: Mucchio selvaggio
- ◇ Febbre da Palio
- ◇ I padroni del rischio
- ◇ Le incertezze dei campioni
- ◇ Un torneo di vino, pane e salame
- ◇ Uomini o schede?

MASCHI ALLA RICERCA DI SÉ

quindicesima parte

SEMPRE E A TUTTI I COSTI: CORRERE, COMPETERE, VINCERE

Dietro il Mito-Ferrari c'è l'Uomo-Ferrari: patriarca, maschilista, esaltato, cinico.

Esempio devastante di imprenditore prodotto dell'ideologia fascista industrialista e futurista, in fuga da sé e dal mondo materno e femminile, ossessionato dal rosso.

Una strage di giovani: almeno 30 piloti morti durante la sua dirigenza.

Maia: Ho letto con profondo disgusto tre libri sulla vita di Enzo Ferrari. L'ho fatto comunque perché quest'uomo costituisce un mito per tutta la società e specialmente per i giovani, e devo confessare che ha influenzato anche me nel passato. Per questo credo sia importante fare i conti con i miti attuali che, poco o tanto, condizionano tutti quanti. Uno degli errori che noto negli ambienti femministi o della sinistra critica (sul tipo del Manifesto) è quello di attardarsi su antichi miti senza accorgersi di certi miti attuali che devastano migliaia di coscienze. Troppo spesso li si sottovaluta e banalizza. Uno di questi è per l'appunto Enzo Ferrari.

Inoltre ho voluto fare i conti con lui perché anche il mio genitore maschile (1) era un imprenditore e Ferrari incarna proprio le caratteristiche di questa categoria di uomini. Qualche anno fa D'Alema disse che in Italia c'erano milioni di imprenditori e auspicava che ce ne fossero ancora di più. Invece, a mio avviso, sono delle figure devastanti, per loro stessi, per il loro ambiente e per tutta la società. Ma più che darne un'immagine complessiva, mi piace cominciare col toccare dei singoli aspetti.

Mi ha colpito per esempio il fatto che da piccolo il suo genitore, carpentiere (la madre era casalinga), lo portò a vedere una corsa automobilistica. Il bambino (avrà avuto 10 anni) ne rimase così impressionato che da questo episodio nacque una grande passione per le auto da corsa e a questa dedicherà tutta la vita.

Ecco la prima riflessione che faccio: bisognerebbe evitare ai bambini certe esperienze, soprattutto se sono avallate dalla figura del genitore, che, specialmente a quei tempi ma anche oggi, riveste un ruolo schiacciante agli occhi dei figli ancora abbastanza piccoli.

Abbiamo sentito che il popolo dei Lakota (pellirosse) proteggeva i bambini da esperienze dall'impatto troppo forte per loro, così ad esempio non parlavano loro di religione fino all'età di 15

anni per non influenzarli, mentre la loro mente non era ancora in grado di scegliere se accettare o rifiutare un insegnamento. Invece nella nostra società l'educazione consiste in un vero e proprio indottrinamento, non solo nei confronti della religione, ma di mille altre mitologie da cui un bambino non può far altro che restare condizionato.

Il padre lo aveva portato a una corsa per fargli vedere qualcosa di eccitante, di fuori dall'ordinario, proprio perché non dava valore al quotidiano. Come anche oggi accade per la maggior parte della gente, c'è una forte attrazione per l'evento straordinario, mentre i fatti della vita di ogni giorno sono considerati di nessuna importanza, insignificanti, monotoni. Così si corre ad assistere ad un evento sportivo o al lancio di qualche nuovo ritrovato della tecnica o comunque si crede che qualsiasi novità potrà cambiarci in meglio la vita.

Maura: Un altro aspetto è quello della gara, della competitività, del campione vincitore, del rombo delle macchine che ti sfrecciano davanti.

Maia: Tu ci sei mai stata ad una corsa automobilistica?

Maura: Sì, tanti anni fa: nel 1974. Ero andata in provincia di Pordenone a trovare un'amica, e un'altra amica sua col fidanzato si aggregò a noi. Questo ragazzo ci trascinò tutte e tre dove voleva lui e cioè a vedere una corsa di macchine. Nota che eravamo tre donne e un maschio, ma fu lui a portarci dove interessava a lui! A me non è mai importato niente di questi spettacoli, ma per stare nella compagnia, ho seguito il gruppo. C'era tanta gente assiepata sul bordo della strada dove erano state messe delle balle di paglia a protezione specialmente nelle curve. Ricordo la noia mortale di un'attesa lunghissima, in piedi, perché le macchine sembravano non arrivare mai.

1) Rifiuto di usare la parola "padre" perché significa "colui che ha diritto di vita e di morte" sulla prole. Perciò preferisco l'espressione "genitore". Padre è il ruolo tipico del patriarcato, che rifiuto. Io sostengo di non essere figlio di alcun padre.



Finalmente si udì il rombo dei motori e i bolidi sfrecciarono davanti a noi per mezzo secondo. Tutti gli spettatori gridavano e si agitavano. A me pareva tutto senza senso: aspettare per ore, poi questi attimi di euforia: ("Chissà che importanza può avere questo passaggio di macchine per la vita di queste persone" mi chiedevo) e infine, passate dopo un po' anche le ultime, era tutto finito. Restava una scia di puzza dei gas di scarico. Non capivo come mai questo fosse considerato un modo divertente di passare il pomeriggio della domenica. Io mi ero soltanto stancata di stare in piedi e annoiata.

Maia: Secondo me c'è il mito del traguardo e quello della velocità.

In particolare in quel mondo di imprenditori ogni maschio si deve porre degli obiettivi e il traguardo rimanda ad altri traguardi della vita, vista come una serie di tappe, proprio come un campionato sportivo. Così si lavora per mesi a mettere a punto macchine sempre più sofisticate in vista della gara: quello è l'evento, il momento "magico" che catalizza tutti gli sforzi, verso cui converge tutto il lavoro svolto. La gara diventa così simbolo dell'esistenza che bisogna sempre programmare di tappa in tappa: studi, lavoro, matrimonio, figli, ecc. Da questa visione della vita è bandito l'imprevisto, il nuovo, il cambiamento. Tutto è già deciso e pianificato. Secondo me questo è emblematico proprio dell'identità maschile che viene proposta.

L'altro elemento è la velocità: ognuno di questi obiettivi lo devi raggiungere al più presto, altrimenti non sei appagato. E inoltre c'è la concorrenza: non solo devi correre per raggiungere l'obiettivo, ma al tempo stesso devi superare gli altri che sono in gara con te.

Maura: Il significato della gara, dell'antagonismo è proprio che uno solo vincerà mentre tutti gli altri che non arriveranno primi, perderanno e si sentiranno frustrati, anche chi sarà solo secondo. Invece di un gioco di collaborazione, in cui il piacere sta proprio nel giocare, in una gara c'è lo scontro con gli altri in modo che uno solo, il vincitore, provi piacere e tutti gli altri invece provino il dispiacere della sconfitta. Questo ti dice quale tipo di società sia questa, quale modello devastante ti proponga. E' il modello della lotta, del dominio e della sopraffazione, che premia il più forte o il più astuto; non certo il modello della solidarietà, della condivisione e del piacere.

Maia: Infatti, mi chiedo: "Perché non usano macchine telecomandate per queste corse?". Così

non ci sarebbero pericoli per le persone. Tecnicamente sarebbe sicuramente possibile, anzi probabilmente le macchine con meno peso potrebbero correre anche più veloci, non commetterebbero scorrettezze né errori... Ma il punto è proprio nel rischio della vita dei piloti, è questo che dà l'eccitazione, sia a loro sia agli spettatori. Questi si identificano con i piloti e si eccitano proprio a causa del rischio. Senza questo elemento del brivido, del pericolo, anche gli altri due elementi, velocità e traguardo, non avrebbero più senso.

Maura: Così siamo alla riflessione che abbiamo fatto più volte: la ricerca di emozioni forti, spesso estreme, tipiche dei maschi in questa società patriarcale. I sentimenti, la tenerezza, la sensibilità, la delicatezza sono disprezzati come caratteri non maschili.

Maia: Inoltre c'è l'attrazione dei maschi per la tecnica. E qui, nel mondo delle corse, conta la figura dell'ingegnere, dell'intelligenza tecnica che trova gli accorgimenti per guadagnare qualche secondo. Da questi libri su Ferrari si vede che tra le case automobilistiche c'è una guerra sotterranea per accaparrarsi i cervelli ritenuti migliori, che possono determinare la vittoria. Questi personaggi sono visti appunto come dei "cervelli", non come esseri umani globali. Il carattere che si cerca in loro è solo l'ingegno, tutte le altre qualità umane non contano, anzi, sono svalutate come possibili ostacoli.

Maura: E questo dell'ingegno, della tecnica o della logica o della scienza, viste come qualità dominanti e staccate da tutto il resto dell'uomo, è un altro dei miti micidiali del mondo moderno.

Maia: Un altro aspetto delle corse è il rumore dei motori e la puzza dei metalli e degli oli in combustione. Mi fa pensare a una situazione infernale di caos, di rumori assordanti, di urla. Tutto questo mi dà l'idea che produca una specie di trance in tutte quelle persone che fanno parte di quell'ambiente e anche negli spettatori. Ma non si tratta di trance sciamaniche che aprono la mente verso stati di coscienza più alti, bensì di trance agitate e frenetiche che portano fuori di sé.

Un fatto importante è che tutti questi spettacoli sportivi sono rivolti principalmente ai giovani. Le femministe fanno male a non prendere in considerazione questo tipo di fenomeni, perché così migliaia di maschi giovani, potenzialmente sensibili alle tematiche del corpo e della qualità della vita, vengono invece irretiti da questi miti devastanti. Non sono i maschi adulti quelli che potrebbero fare



da maestri ai giovani, perché tendono a non mettersi in discussione riguardo a questi modelli, anzi il più delle volte è proprio il genitore nel suo ruolo di padre ad accompagnare i figli a corse e a spettacoli sportivi, prigioniero anche lui dei modelli distruttivi propagandati dai mass media. La pubblicità presenta ai bambini macchine da corsa, pistole, videogiochi e cartoni animati improntati al protagonismo e all'attivismo maschili. Così bambini e giovani vedono degli esempi positivi nei tecnici e meccanici che, per es., in pochi secondi cambiano le gomme o sostituiscono un pezzo alle macchine in gara, frenetici, concentrati: questi appaiono proprio come eroi da imitare, per non parlare dei "campioni".

Maura: Sì, tutto il battere che fa la TV su questi eventi sportivi, presentati nei telegiornali come fatti importanti che succedono nel mondo o in trasmissioni in cui per ore si discute e si analizza l'andamento di qualche competizione, dà ai giovani un'idea distorta e sproporzionata di questi avvenimenti. Così i ragazzi crescono tutti presi dall'interesse per lo sport o per i motori. Mi ricordo che mio figlio da adolescente passava tutto il suo tempo a smontare, modificare, "truccare" motorini per farli correre più veloci e non esisteva altro nella sua vita: un ambito che esclude la natura, i sentimenti, le ragazze. Tutti maschi, impegnati in attività che inquinano e consumano risorse in modo sciocco e inutile.

Maia: Un'altra considerazione è che Ferrari viene ritenuto un maestro perché faceva parte ancora di un mondo artigianale, quasi artistico. Dopo invece sono arrivate le grosse società industriali sul tipo della FIAT che hanno dato un taglio più finanziario a queste imprese, investendo cifre enormi.

Maura: Ferrari era ammirato perché era venuto su dal niente: era il tipico "self made man", l'uomo che si è fatto tutto da sé. Questo modello, prima ancora che americano, è il modello dell'uomo rinascimentale, anzi, risale addirittura all'"homo faber" dei Romani, che con la forza della volontà, l'intelligenza e l'intraprendenza, diventa artefice della sua fortuna. E' l'esaltazione della tenacia e della volontà, dell'atteggiamento di chi lotta con la vita invece di muoversi in armonia con essa.

Maia: Lui aveva questo chiodo fisso e non gli importava che la gente morisse. In dieci anni una trentina di piloti sono rimasti vittima di incidenti mortali. In certi casi furono falciati anche degli spettatori. Ma Ferrari tirò sempre dritto per la sua strada, spinto dalla sua ossessione che non gli

faceva dare importanza a questi disastri. C'è modo e modo di vivere una passione!

Maura: Non vedo proprio un senso nel correre tutti questi pericoli per sfrecciare a velocità folli. A quale scopo? Che utilità hanno queste corse per la vita quotidiana della gente comune? Si giustificano dicendo che poi i nuovi ritrovati inventati per le macchine da corsa servono a migliorare anche le utilitarie che usiamo tutti i giorni. Ma più si producono mezzi veloci e più ci viene richiesto di vivere a un ritmo veloce, frenetico e non è che così la nostra vita migliori.

Maia: Io vedo il bisogno dei giovani di provare l'ebbrezza della velocità originato dall'inferno o dalla noia familiare, in cui la presenza del padre impedisce alla madre di vivere la gravidanza quando la desidera e ostacola il rapporto di tenerezza e il contatto con la natura dei figli. Di fronte alla miseria morale della famiglia e al disprezzo in cui vive la madre, i giovani trovano un ambiente significativo o dove possono provare delle emozioni, nel sociale, cioè nel lavoro, o nella tecnica, dove trovano emozioni provenienti dall'esterno, razionalità, interesse.

Mia madre mi raccontava della vita conviviale che si viveva una volta, piena di ricchezza emotiva, di tenerezze, di scoperte: quello dovrebbe essere il senso della felicità, della vita per un bambino. Invece nella famiglia un ragazzo si trova nel grigiore della routine o travolto dalle liti o dall'autoritarismo di padri rozzi, che tornano dal lavoro stanchi ed esasperati, mentre le madri devono accudire tutti i componenti; o ancora si trova invischiato nei miti del consumismo e della vita superficiale ed esteriore: prova dunque solo noia e banalità. Si capisce come la tecnica, le automobili o i computer, possano rappresentare un'evasione, qualcosa di eccitante in cui rifugiarsi.

Secondo me è l'impossibilità di costruire per i bambini, specialmente maschi, una vita felice, l'incapacità di interrogarsi sulla qualità della vita e sull'infanzia, a far sì che essi cadano preda di questi e di altri miti negativi.

Maura: Secondo me tu esageri un po' nel vedere solo negatività nella famiglia. Non tutte sono così disastrose e poi oggi non tutti i padri sono rozzi e autoritari, non tutte le madri sono abbruttite nel lavoro di accudimento. Vi sono anche bambini che crescono abbastanza sereni. Però è vero che i modelli diseducativi che influenzano tanti loro coetanei e che vengono pubblicizzati dai mass media, spesso coinvolgono anche loro. I giovani sono facilmente influenzabili, l'entusiasmo dei loro



amici per la tecnica, le macchine da corsa, i campioni sportivi, può trascinare anche loro, almeno finché non si risveglia il senso critico, che prima dell'adolescenza non è desto.

Maia: I bambini sono irretiti da modelli negativi, denaro, vincite miliardarie, videogiochi, ecc., proprio perché non si organizza per loro una vita conviviale, dove i rapporti tra le persone siano significativi, e a contatto con la natura e le sue scoperte: così crescono condizionati da miti negativi e si formano personalità disgraziate.

Maura: ...e da giovani commettono vere e proprie follie, come quelli che si lanciano a grande velocità attraverso gli incroci con il semaforo rosso per mettere alla prova il loro coraggio e sfidare il pericolo, rischiando la vita loro e di chi ha la sfortuna di passare in quel momento. E' proprio da pazzi incoscienti! Sotto a comportamenti del genere vedo proprio il mito distruttivo della velocità e dei campioni, e il disprezzo per la vita che non si è capaci di apprezzare perché nessuno ha costruito per loro un ambiente con pratiche che diano senso alla vita e interessi e ideali per i quali valga la pena aver cura di sé e della propria incolumità.

Maia: Neanche gli ambientalisti hanno messo in evidenza questi aspetti. Quando criticano queste gare sportive, vedono solo alcuni lati materiali, per es. l'inquinamento dell'aria prodotto dai gas di scarico o il consumo inutile di risorse non rinnovabili, o magari il fatto che per costruire le piste si tagliano degli alberi. Però non vanno a vedere questi altri risvolti che riguardano la psicologia, non si chiedono perché mai i giovani sono così attratti da questo genere di manifestazioni sportive, dalla velocità e dalla tecnica.

Maura: Lo chiamerei un "inquinamento dell'anima".

Maia: E' proprio così! Perciò bisognerebbe che le fabbriche automobilistiche fossero gestite da donne e trasformate in fabbriche che producono qualcosa di utile e benefico. Ma la prima cosa da fare secondo me è quella di interrogarsi sull'infanzia e sulla qualità della vita dei giovani.

C'è poi un altro motivo di ordine simbolico che io vedo nella grande attrazione esercitata dalla Ferrari e cioè il colore rosso della macchina. E' proprio un colore che richiama l'immagine del sangue e noi sappiamo dalle nostre ricerche quanto sia radicato nelle profondità dell'inconscio il valore del sangue mestruale. Nelle società arcaiche era un simbolo divino, rappresentava la vita, la creazione

della vita e ancora oggi è un colore che suscita emozioni. Forse l'attrazione è proprio data dal rosso, unico elemento che si collega alla vita e al femminile, in quel contesto di freddezza tecnologica dove tutto è mentale e non c'è posto per il corpo e la natura.

Maura: Mah! E' un'ipotesi, però mi lascia un po' perplessa. Non sono molto convinta che per quel tipo di persone il rosso ricordi proprio il sangue mestruale. Tieni presente che sono tutti maschi e che inoltre per loro, che nulla sanno delle nostre ricerche, il sangue mestruale è qualcosa di disgustoso e non di sacro.

Maia: Sì, ma l'archetipo è inconscio. Pensa poi a quel che abbiamo letto sulle immagini subliminali: se le Ferrari andassero piano non avrebbero certo questo effetto. Invece si vede sfrecciare per una frazione di secondo questo bolide rosso: l'immagine si imprime nel cervello con più efficacia che se la osservassimo e ci meditassimo sopra per ore.

E poi mi viene in mente anche un'altra associazione. La macchina da corsa è una monoposto, lo spazio è calcolato al millimetro e il pilota ci si infila dentro come se si trattasse di un utero. E così salta fuori ancora la simbologia del ventre materno, il pilota è come se ci volesse rientrare e la vittoria è come una seconda nascita.

E poi, quando vince, il pilota stappa delle bottiglie di spumante, dopo averle agitate per formare più schiuma. Quello spruzzo di schiuma bianca, fra l'eccitazione e le urla di gioia, non ti fa pensare a un'ejaculazione? E' chiaro!

Maura: Beh! Potrebbe essere proprio qualcosa del genere. Anche se per quella gente tutti questi significati restano assolutamente inconsci.

Del resto abbiamo letto che quando Ferrari provò a cambiare colore alle sue macchine, la cosa non fu per niente apprezzata dal pubblico, tanto che decise di tornare al caratteristico rosso di prima.

Maia: Un altro indizio rivelatore di come lui viveva il rapporto con le macchine, collegato inconsciamente alla sfera degli affetti, è una frase, secondo me agghiacciante, che egli disse in occasione della prima vittoria della sua azienda. Esclamò al colmo della gioia, riferendosi all'Alfa Romeo per la quale prima aveva lavorato e che era uscita sconfitta da quella gara: "Ho ucciso mia madre!".

Maura: Davvero è agghiacciante: considerare l'Alfa Romeo come sua madre dalla quale doveva liberarsi con un matricidio! Il distacco del figlio maschio dalla madre, vista come colei che gli



impedisce di identificarsi come adulto e come maschio, non può avvenire secondo lui che con un gesto violento di soppressione. Non c'è ombra di gratitudine né di tenerezza, solo lotta e rivalsa! E questi sentimenti negativi li trasporta in tutti gli aspetti della vita: ecco spiegato come mai la morte dei piloti in terribili incidenti non lo sconvolgeva più che tanto, e come mai non instaurava con le persone del suo entourage rapporti di amicizia vera: usava gli uomini in funzione del suo obiettivo cioè il successo dell'azienda. Non contavano i rapporti umani: tecnici e piloti gli servivano a raggiungere la vittoria. Se questo non avveniva li licenziava e li sostituiva con altri che sperava gli fossero più utili. Non aveva scrupoli nel licenziare chi non gli serviva più. E del resto anche i piloti, in quel libro di interviste, ritenevano normale questo comportamento e facevano lo stesso nei confronti degli ingaggi: accettavano di correre per l'azienda che secondo loro gli avrebbe dato la possibilità di vincere, perché produceva le macchine più veloci. I sentimenti non esistono in quel mondo, o sono solo in funzione della vittoria e della competizione.

Maia: E' un mondo dove non esistono né i corpi né le anime. Sono maschi senz'anima. Mille lotte intestine, gelosie, invidie, rivalità, ognuno contro tutti, non solo contro quelli di un'altra casa automobilistica, ma anche contro quelli della propria squadra... Ognuno cerca di fare le scarpe all'altro. Sentimenti come lealtà e onestà sono rari, ognuno lotta teso ad assicurarsi la vittoria e il denaro. Regna l'impersonalità. Ognuno vive in funzione della vittoria: per loro questa è la bussola dell'esistenza. Così sono pronti a passare da una casa all'altra, a trasferirsi da una parte del mondo a un'altra lasciando le loro relazioni e amicizie, ammesso e non concesso che ne abbiano qualcuna, ma penso di no, perché qualsiasi rapporto per loro è secondario di fronte a quell'unico traguardo che si prefiggono.

Maura: Per loro le donne e le relazioni d'amore contano assai poco. Le vedono solo in funzione della vittoria, come mezzi per raggiungerla. La donna è considerata brava solo se si mette al servizio del pilota o dell'ingegnere: deve accudirlo e sostenerlo moralmente e guai se gli crea dei problemi pretendendo una vera relazione tra persone o chiedendo che le proprie esigenze vengano rispettate, guai se lascia vedere che sta in ansia per la vita dell'uomo che ama, nel caso si tratti di un pilota. Gli creerebbe insicurezza, lo distrarrebbe dalla concentrazione esclusiva sulla gara. Una donna equilibrata che non avesse in testa

questa fissa delle corse, che facesse scoprire al suo compagno un senso centrato sull'amore per la vita e che pretendesse di porsi nella relazione come soggetto, in quegli ambienti sarebbe considerata un pericolo e definita una "rompiscatole". Quello è un mondo al maschile, dove la donna è tollerata solo se, con un sorriso ebete sempre steso sulle labbra, accetta un ruolo subalterno e marginale di supporto, tipo "il riposo del guerriero", volto a sostenere lo sforzo ossessivo dei protagonisti verso la vittoria. I soli interessi che deve avere riguardano la moda, la cosmesi, l'estirpazione dei peli superflui e i grandi problemi che devono assillarla sono del tipo: "Che vestito posso mettermi stasera?".

Maia: Non solo. Per questi maschi il grande orgasmo non è quello raggiunto nel rapporto amoroso, ma è dato dalla vittoria.

Maura: Non a caso questa smania di correre sulle macchine viene definita "passione": non si tratta di amore per una persona, ma di un'ossessione per la vittoria da raggiungere a tutti i costi, anche a rischio della vita.

Maia: Quei maschi non devono coinvolgersi in sentimenti amorosi per delle donne, i sentimenti umani sono banditi, distolgono dall'unico obiettivo. Non a caso c'è quel proverbio che dice: "Donne e motori, gioie e dolori" in cui c'è l'ambiguità dei termini cui si riferiscono i sentimenti di gioia e dolore.

Maura: E' proprio pazzesco!

Maia: I piloti fanno l'amore quando entrano in quell'abitacolo: è proprio come se facessero una chiavata... vincono, è andata bene, se no hanno fatto cilecca, sempre che siano ancora vivi.

Maura: Figurati che, dopo dei terribili incidenti in cui restano mezzi fracassati, molte volte non pensano ad altro che a tornare sulle piste. E' incredibile: nonostante lo spavento, il dolore, le conseguenze fisiche, appena possono tornano a correre! Molti si sono ritirati solo quando erano troppo vecchi (relativamente) per fare i piloti, oppure quando sono diventati padri, come Ferrari.

Maia: Sì! Anche questo episodio è molto significativo. Enzo Ferrari dapprima correva come pilota. Quando è nato il suo primogenito, Alfredino, detto Dino, cessò questa attività e iniziò a costruire macchine da corsa. Chi contava nelle sue relazioni familiari non era la moglie, ma il figlio, quello che avrebbe continuato sulle sue orme portando avanti l'azienda. Le donne della sua famiglia, la madre, la moglie, poi l'amante, sono figure per lui di scarso rilievo, quasi inesistenti.



Maura: Nel libro che ho letto non se ne parla nemmeno.

Maia: Su quest'altro leggerai che la moglie era considerata una rompiscatole, perché andava in azienda e voleva essere messa a conoscenza dell'andamento degli affari, tentava di dare i suoi pareri, "non stava al suo posto" e ciò era inammissibile.

Là le donne potevano solo essere segretarie: giovani, truccate, ben vestite e con i tacchi alti... il ruolo tipico! Le madri e le mogli dovevano stare a casa, ad accudire e stare in pena in silenzio. E' proprio un mondo opposto a quello materno: invece della celebrazione della vita, si scherza con la morte. Ed è un mondo tutto mentale. Anche se apparentemente c'è il massimo del movimento (la velocità, l'agitarsi e il darsi da fare intorno alle macchine), in realtà non c'è niente di fisico, di corporeo: il pilota sta fermo dentro l'abitacolo della vettura in corsa e accumula solo tensione nervosa.

Maura: E' vero! Mi sembra molto più comprensibile una corsa di atletica dove almeno c'è il piacere del movimento corporeo.

Maia: E qui faccio questa riflessione: mentre io gioisco già per il fatto di essere vivo e di stare al mondo, per quel tipo di gente ciò non basta, non ne sanno gioire. Devono sempre darsi dei traguardi da raggiungere, devono sempre cercare, come diceva Carla Lonzi, un significato al di là della vita e contro la vita stessa, e quel traguardo diventa il senso della vita.

Enzo Ferrari, riguardo agli altri maschi, diceva: "Ci sono tre tipi di uomini: i combattenti, i tiepidi e i rinunciatari". Gli unici significativi naturalmente erano per lui i primi. I combattenti, anche se magari non vincevano, però ce l'avevano messa tutta: non avevano vinto solo per sfortuna, per qualche imprevisto. I tiepidi sono quelli che non stanno completamente dentro quel gioco micidiale, sono un po' più prudenti e magari hanno qualche altro interesse in direzione diversa. A Ferrari questi non piacevano e secondo lui di "tiepidi" non è fatta la storia né il progresso, lui apprezzava solo chi, a somiglianza sua, gettava tutto se stesso nell'impresa e solo in quella. Quanto ai rinunciatari, non li prendeva neanche in considerazione...

Maura: Erano quelli che non avevano nessun interesse per imprese di quel genere!

Maia: Sì! Quelli che lui chiamava con disprezzo "rinunciatari", sottolineando negativamente che rinunciano a ciò che è grande, invece sono quelli che potrebbero interrogarsi e cercare un altro percorso: vedi per esempio quel che hanno fatto gli

hippies ai loro tempi. Non gliene importava niente della carriera, del successo, del matrimonio: abbandonavano tutto per cercare un altro tipo di vita.

Maura: Sono quelli a cui non importa niente del mito dello sport e del campione.

Maia: Brava! In questo caso bisognerebbe parafrasare così lo slogan di De Coubertin: non più "Non è importante vincere, ma partecipare" quanto "L'importante è proprio non partecipare" e costruirsi il proprio senso della vita al di fuori di quello proposto dai miti.

Tra le altre cose mi viene in mente anche quest'altra considerazione: questi campioni che spesso sono alti, atletici, biondi, spericolati mi ricordano i cadetti, cioè quelli che una volta, o perché erano figli minori o perché si sentivano frustrati e volevano dimostrare al padre di essere più capaci o più furbi, intraprendevano la carriera militare. Erano tipi aggressivi, con dentro una rabbia micidiale e un grande desiderio di rivalsa.

Maura: Eh già, perché dovevano riscattarsi da una posizione di partenza svantaggiata rispetto al primogenito.

Maia: Un'altra cosa: mi viene in mente anche che è in malafede chi giustifica le corse sostenendo che i ritrovati tecnici inventati a quello scopo poi avvantaggiano tutta la società, perché si trovano nuove leghe, o nuovi accorgimenti per andare più veloci o per consumare di meno. Le stesse giustificazioni che sono accampate per le enormi spese dei voli spaziali. Se fossero davvero questi gli scopi di tutta questa montatura spettacolare, non ci sarebbe bisogno di far correre i piloti o di mandare nello spazio astronauti, esponendo le loro vite a grandi pericoli. Basterebbe telecomandare le macchine o le astronavi, o per lo meno basterebbe fare qualche giro di pista per collaudare i nuovi ritrovati, senza tanta pubblicità esasperata.

Un'altra giustificazione è che ormai la Ferrari è diventata uno dei simboli dell'Italia nel mondo, al punto che non ricordo quale re o personaggio famoso e potente disse: "Vado nella capitale d'Italia" recandosi non a Roma, ma a Maranello. Per gli stranieri il nostro Paese significa: spaghetti, Venezia, Colosseo e Ferrari o poco altro.

Così bisogna continuare nonostante tutto.

E' il mondo opposto al mondo poetico della tenerezza, del calore, del femminile e della natura: là conta invece la freddezza della tecnica, la vittoria, il denaro; è il trionfo della rozzezza e dell'ignoranza. La cultura umanistica è bandita dalle officine e dalle piste di gara. Là esiste solo la



“cultura” della macchina e dei motori: di quelli sanno tutto. Ma non conoscono né il proprio corpo, né la natura, niente. Ne emerge l'immagine di uomini d'azione, ignoranti di tutto tranne che di quell'unico aspetto.

Enzo Ferrari è vissuto fino a 90 anni. Probabilmente lo ha reso forte e resistente alle malattie proprio il fatto che ha potuto fare tutto quello che ha voluto. Si sa che un grande appagamento rafforza il sistema immunitario. Pensare che, quando scoprì che il figlio Dino era affetto da distrofia muscolare, avrebbe voluto ammazzarsi!

Maura: Invece non l'ha fatto. Ha creato una fondazione contro questa malattia, intitolandola a suo figlio.

Maia: Già! E così passa pure per un benefattore! Da una parte c'è gente che muore, piloti e a volte anche spettatori, dall'altra la fondazione contro la distrofia muscolare! Guarda che paradosso!

Maura: Riguardo ai figli aveva una visione proprio patriarcale e anche perbenista. L'altro suo figlio, Piero, nato anni dopo dalla relazione con l'amante, lo tenne sempre un po' nell'ombra proprio perché non era “legittimo”. Non gli voleva dare quel che avrebbe dato a Dino se fosse vissuto.

Maia: Questo figlio “illegittimo” è nato da una relazione furtiva e banale. Per maschi così le donne sono solo delle prede, che dialogo ci poteva essere tra una donna e uno come Ferrari?

Maura: Sapeva parlare solo di motori!

Maia: Si trattava di una relazione solo fisica, uno sfogo materiale. Questo figlio, che Ferrari rifiutava di riconoscere e cui non voleva dare il suo cognome, è cresciuto un po' timido, riservato.

Maura: Ferrari si mostrò proprio un conservatore e un moralista ipocrita. Per lui questo figlio contava meno a causa della nascita “illegittima”!

Maia: Una mentalità gretta! Comunque, paradossalmente per Piero questo fu un bene, non crebbe con quelle idee ossessive.

Pensa che il modello di riferimento, il personaggio storico più ammirato da Ferrari era Napoleone! Questo era il mito suo come di tanti altri industriali: poche idee nella testa e sempre quelle! Dritti alla meta, incuranti delle esigenze altrui.

Maura: E' proprio il modello del tipico maschio patriarcale: autoritario, quasi dispotico, isterico, volitivo e che non si cura d'altro se non di realizzare le sue mete. E' un'identità virile rigida, priva di comprensione e di calore!

Maia: Proprio così! E in fondo, anche se i biografi non lo dicono perché lui non si interessava di politica, è il tipo d'uomo incarnato da Mussolini.

Maura: Uomo autoritario e d'azione, come Napoleone, che aveva il sogno di conquistare l'intera Europa. E' il modello del maschio guerriero, devastatore e conquistatore. Che cosa si ammirava di Napoleone? Più o meno le stesse caratteristiche che si ammirano in Ferrari: la capacità di comandare, un magnetismo che rendeva la sua autorità indiscussa, l'ingegno da stratega, la sicurezza nel prendere decisioni e portarle fino in fondo senza esitazioni, dubbi o ripensamenti, la volontà di ferro che lo portava ad affrontare sempre la vita come una lotta in cui imporsi e il non curarsi delle ragioni e dei desideri degli altri, visti solo o come sudditi o come nemici. Non a caso nello sport si usano le stesse parole che si usano per la guerra: vincere, sconfiggere, battere, conquistare ecc., in entrambe c'è la solita caratteristica del patriarcato: uno contro l'altro, uno domina e l'altro è dominato, se non addirittura eliminato.

Maia: E poi tieni presente che queste macchine le costruiscono per i pochi ricconi sfondati che si possono permettere di acquistarle; costano centinaia di milioni! E' un'industria che si regge su questa filosofia dei ricchi.

Maura: Sul sistema capitalistico!

Maia: In fondo lui fa da servo a questi ricconi per i quali il denaro è ciò che dà la felicità, perché grazie ad esso si possono soddisfare tutti i desideri.

Maura: Perché evidentemente i loro desideri sono tutti materiali! Altrimenti si renderebbero conto che ciò che davvero può dare la felicità non è possibile comprarlo col denaro.

Maia: Nonostante tutti i suoi soldi, poi, Ferrari era sempre triste e arrabbiato perché si sentiva incompreso. Alla fine questo tipo di persone, nonostante conoscano moltissima gente, non hanno amici né affetti, perché non hanno allacciato rapporti umani né si sono interrogati sul tipo di vita che hanno condotto.

Maura: Così non hanno nessuno che li ami e da amare, e sono considerati dei pessimi caratteri. Anche quelli che dicono di ammirarli si tengono però a debita distanza: è ammirazione per quello che hanno saputo fare, ma è astratta, fredda, non comporta un sentimento di vicinanza o di tenerezza.

Maia: C'è ancora un altro aspetto che mi viene in mente ed è quello dell'estetica. Le macchine da corsa sono lustre e luccicanti. Mi fanno pensare



alle S.S. naziste: Hitler le voleva costituite da giovani alti, belli, biondi e con gli occhi azzurri, impeccabili nel vestire, ma con l'animo spietato. Così mi sembrano queste macchine (e i loro piloti): belle e lucenti, ma gelide e pericolose. Proprio il trionfo della morte!

Ecco perché secondo me, questo mito della Ferrari è proprio come il mito del superuomo nazista: sia lui, il costruttore, sia tutti i vari ingegneri e tecnici, sia i piloti, si considerano e vengono considerati uomini superiori, che producono o guidano autovetture superiori. E così chi si può permettere di acquistare una di queste macchine si sente anche lui un superuomo. E' proprio la filosofia hitleriana!

Maura: E la Ferrari ha anche gli stessi colori delle bandiere naziste: il rosso, il nero e il bianco. Erano i tre colori sacri dell'antica Grande Dea, di cui Hitler si appropriò stravolgendone il significato: da colori simboleggianti la vita e il femminile, li utilizzò per bandiere di un'ideologia che esaltava la sopraffazione e la morte.

Maia: L'esaltazione della velocità e delle macchine non era tipica anche del futurismo?

Maura: Sì! E, guarda caso, molti futuristi ebbero poi simpatie per il fascismo, e questo ti dice che filosofia c'era sotto questo inneggiare alla modernità!

Maia: L'esaltazione della velocità è un'ideologia devastante, perché ti fa interiorizzare che devi sempre correre verso un traguardo, perché è il giungere primi che conta, senza tener conto né del percorso né delle relazioni con gli altri. La vita è così vissuta in modo nevrotico; tutti tesi verso la meta, muovendosi più in fretta possibile. Alla fine succede che l'azione e la fretta ti danno quasi un piacere per se stesse. Anche se potresti fare le cose con calma, ormai hai interiorizzato un atteggiamento sia fisico che mentale sempre frenetico. Così vedo tanti ragazzi patiti della velocità, anche quelli che muoiono in incidenti d'auto, come vittime di questa interiorizzazione della fretta.

Maura: Già, la velocità è vista come un valore in sé, qualcosa di positivo, indice di progresso. Come un fine e non come un mezzo.

Maia: Così invece di cercare di risolvere i problemi esistenziali con l'interrogarsi, il riflettere, il dialogare con gli altri, li si trascura e li si mette in secondo piano o li si considera addirittura di ostacolo al raggiungimento della meta che ci si è proposta.

Maura: E queste mete sono tutte esteriori, al di fuori di noi.

Maia: Così i problemi esistenziali si aggravano, la rabbia che si ha dentro ingigantisce, perché non si riesce ad aver coscienza né a elaborare la propria condizione.

Maura: Anche perché quando ci si allontana dalla propria interiorità per inseguire obbiettivi esteriori, ci si allontana dal divino.

Il divino è dentro di noi, è nel mondo naturale, mentre nel mondo artefatto della tecnica non esiste. Fuori dal proprio sé e dall'interiorità, lontani dalla natura, protesi sempre alla conquista di oggetti esteriori, si vive nell'infelicità.

Maia: E' un mondo allucinato!

Maura: La macchina superveloce è un po' la metafora del vivere attuale portato all'estremo.

Maia: E' proprio così. Invece bisogna fermarsi, dedicarsi alla meditazione, alla contemplazione, allo yoga, a tutte quelle pratiche che ti danno calma e ti portano dentro te stesso.

Ti ricordi quando abbiamo riflettuto sulla vita di Alexander Langer o di Che Guevara? Anche in loro avevamo trovato quest'ansia di caricarsi di mille impegni, di non stare mai fermi...

Maura: ... nonostante che proprio Langer avesse coniato quello splendido motto: "Più lento, più dolce, più profondo". Però poi anche lui è stato risucchiato nel vortice dell'attività frenetica.

Maia: Proprio così. Ecco perché, paradossalmente, non vedevo in loro una rottura col modello imprenditoriale. Anche le ideologie "alternative", come quella ecologista-pacifista o quella comunista hanno in comune con il capitalismo questo modello di maschio sovraccarico di responsabilità, sempre in lotta, sempre all'inseguimento di mete, via via più lontane. Così uno non sta mai bene nel suo ambiente perché non cerca la qualità delle relazioni e della sua vita, ma è sempre perso dietro a grandi ideali.

Cambiano solo i contenuti di questi ideali: per Ferrari c'era la sua azienda da migliorare continuamente perché le sue macchine giungessero alla vittoria, per gli alternativi c'è il progresso sociale o ideologico. Ma non cambiano i modelli e i metodi.



L'incredibile diario di un soldato della Resistenza

Così salvai Ferrari

Il costruttore doveva essere fucilato dai partigiani: si salvò pagando una fortuna

di Gaspare Di Sclafani

Modena, maggio

Enzo Ferrari, il mitico creatore delle "rosse" di Maranello, durante la guerra era stato condannato a morte dal Comitato di Liberazione Nazionale di Modena e fu salvato da un medico partigiano in cambio di una "sovvenzione" di 500 mila lire di allora, qualcosa come 250 milioni di oggi, alla lotta di Liberazione. Questa l'incredibile notizia emersa dal passato, che ha destato sconcerto e polemiche fra gli ex partigiani emiliani.

La clamorosa "rivelazione" è contenuta in un interessante libro di un giornalista modenese, Stefano Ferrari, che si intitola *Ricordando "Altavilla" - Uomo che salvò la vita a Enzo Ferrari* ed è basato sul diario di un medico partigiano di origine ferrarese, Giuseppe Zanarini, detto appunto "Altavilla".

La vicenda, finora inedita, risale all'ottobre del 1944. Ferrari, ex collaudatore dell'Alfa Romeo, aveva già fondato la Scuderia automobilistica che l'avrebbe fatto diventare una leggenda nel mondo. Giuseppe Zanarini, condannato a morte dai tedeschi per la sua attività di partigiano e sfuggito miracolosamente alla fucilazione, aveva avuto dei contrasti con i suoi capi e, per "punizione", era stato mandato a Modena con l'ingrato compito di reperire fondi per la lotta armata: in pratica faceva da "esattore", riscuotendo i soldi che gli industriali mettevano a disposizione mensilmente, per convinzione o quieto vivere. Un compito che lo stesso Zanarini definiva "umiliante".

"Il primo incontro che mi venne fissato", scrive nel

Un partigiano sbucò dalla nebbia e disse: "Enzo Ferrari deve morire"

suo diario Zanarini "fu con Enzo Ferrari. Entrai nel piatto edificio di Corso Trento e Trieste per una porta di servizio, passai accanto ad alcune automobili da corsa in allestimento, mi trovai nell'ampio ufficio del Comandatore. Due suoi dipendenti mi avevano accompagnato da lui. Veniva dall'esterno un vociere di uomini e un battere di lamiera".

Ferrari era teso. "Ansia e perplessità, malamente celate, gli si leggevano in faccia. Fatica e logoramento fisico erano evidenti nelle figura del quarantasettenne, un tempo noncurante e quasi spavaldo".

Aveva tutte le ragioni, Enzo Ferrari, per essere preoccupato e guardingo. E ne avrebbe avuto ancora di più di lì a pochi giorni, quando arrivò la notizia della morte di un suo grande amico, l'ingegnere bolognese Alfredo Weber, inventore del famoso carburatore omonimo, ucciso per strada dai partigiani, per le sue origini tedesche e le sue simpatie fasciste.

Ma quali idee politiche aveva, Ferrari? In realtà, come hanno sempre sostenuto i suoi biografi, Ferrari non era né fascista né comunista, si interessava soltanto ai suoi motori. Tuttavia, come scrive Zanarini nel suo diario, doveva fare i conti in quei giorni con una realtà che "impondeva di scendere a patti con questo e con quello": con i nazifascisti come con i partigiani comunisti.

Come poteva, un imprenditore come Enzo Ferrari, non avere contatti, non scendere a qualche compromesso con chi allora aveva le redini del comando? Fu per questo motivo che il Cln decretò la sua condanna a morte? Nel suo diario "Altavilla" non lo dice. Riferisce che fu informato del tragico verdetto cinque giorni dopo la notizia della morte dell'ingegner Weber.

Un cronista ha tratto un libro dagli scritti di un vecchio partigiano - Da questi risulta che nel 1944 il futuro re della Formula 1 fu condannato dal Cln - Il partigiano lo salvò facendosi dare una cifra enorme, cinquecentomila lire

Il racconto ha del romanzesco: "Sbucò dalla nebbia un giovane partigiano del Gap, in bicicletta. Disse: 'È stata decisa l'eliminazione di Enzo Ferrari. Prima di procedere si desidera conoscere un tuo giudizio in proposito. Fra tre giorni ci farai sapere che cosa ne pensi'".

Erano tempi, quelli, in cui non si scherzava. Zanarini sapeva bene che, se avesse voluto salvare la vita a Enzo Ferrari, avrebbe dovuto giocare d'astuzia. Ma sapeva altrettanto bene che i suoi compagni, per finanziare la lotta partigiana, avevano una gran fame di soldi. Fece così intendere all'allora astro nascente dell'industria automobilistica italiana che con una forte "sovvenzione" ai partigiani avrebbe potuto salvarsi. Ferrari capì e chiese tempo per raccogliere la somma richiesta, 500 mila lire.

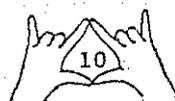
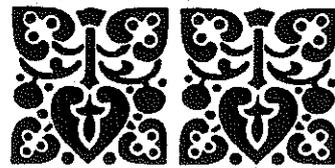
"Il giorno dopo, all'ora prefissata, lungo una strada periferica", racconta ancora Zanarini "dissi al compagno che aspettava il mio giudizio sulla già decisa eliminazione di Ferrari: 'È un lavoratore molto impegnato nella sua impresa. Se gli lasciamo altri 10 o 12 giorni verserà il mezzo milione. Si tratta di sapere se, denaro a parte, la guerra di Liberazione può guadagnare di più con un Ferrari vivo o con un Ferrari morto'".

La condanna fu dimenticata. Fin qui il racconto di Zanarini riferito nel libro di Stefano Ferrari. Enzo Ferrari, scomparso il 14 agosto 1988 a 90 anni, non può né smentire né confermare. E lo stesso vale per Zanarini, morto nel 1994 a Viterbo, dopo un lungo periodo trascorso in Africa.

La vicenda, dunque, è vera o falsa? Una cosa è certa: Ferrari e Zanarini diventarono poi amici, fra di loro ci fu uno scambio di corrispondenza affettuoso. Una frase scritta da Enzo Ferrari all'ex partigiano all'indomani della morte del figlio Dino, nel 1956, sembra poi una conferma indiretta della storia. In questa frase infatti si fa riferimento proprio al nome di battaglia di Zanarini. La frase dice infatti: «Ricordando Altavilla». Non per nulla e proprio a questa frase che si è ispirato Stefano Ferrari per dare il titolo al suo libro.

Lo graziò "Altavilla"
Modena. Fu il medico partigiano Giuseppe Zanarini, soprannominato "Altavilla", che nell'ottobre 1944 salvò la vita a Enzo Ferrari, scomparso nell'agosto 1988 all'età di 90 anni. Ferrari era stato condannato a morte dal Comitato di Liberazione perché sospettato ingiustamente di collaborazionismo con i fascisti.

Gente - Maggio 2000



Entusiasmo di piazza per il Mondiale di Schumacher

Una vittoria figlia di Enzo Ferrari

Ci fosse stato il "Drake" chissà come avrebbe reagito. Non è escluso che l'attesa dell'iride sarebbe stata inferiore ai 21 anni, che nessuno si sarebbe mai permesso di certe scorrettezze in corsa e che la famiglia di Maranello avrebbe comunque portato rispetto al "Grande Padre". Neanche il sopraggiungere di nuovissime tecnologie e di un giro di miliardi che nessuno riesce più a tenere sotto controllo, sarebbero riusciti a far traballare quell'autorità indiscussa, la sola capace di mettere la parola fine a diverbi, attriti e malumori. L'unico, Enzo Ferrari, in grado di fare da collante tra il primo ed il secondo pilota, tra il meccanico ed il progettista, tra chi cambiava le gomme e chi le gonfiava, tra chi proponeva l'alettona e chi qualcosa di diverso: la squadra vinceva anche quando una rossa non tagliava per prima il traguardo. Sicuro, non si sarebbero ascoltate tante chiacchiere sul rapporto tra Schumacher e l'inno di Marnelli: si sarebbe assistito a scene assai più dignitose.

Era così, altri tempi, altre persone. Certamente più cavalleria anche nel circuito spietato che corre tanto veloce come quello della Formula 1. Non tanto per i 300 e passa chilometri orari che si raggiungono con incredibile facilità, ma per il semplice fatto che tutto è meno umano da quando Enzo Ferrari ha lasciato questo mondo. Era il 14 agosto 1988 ed il "Drake" aveva 90 anni. Nessuno fu più in grado di rim-



A Maranello il "Drake" fu molto più di un padre e a lui si devono i successi negli anni della rossa. Adottò il cavallino rampante di Francesco Baracca. Morì nel 1988, a 90 anni

piazze il carisma.

Oggi tutti parlano di Schumacher e Todt, di Montezemolo e Brawn, qualcuno si ricorda dell'"onesto" Barichello e qualcun altro della squadra di Maranello, cui va comunque il merito della sofferta vittoria. Ma chi si ricorda di Enzo Ferrari, delle sue doti di grande stratega, dei suoi progetti e dei suoi sogni? E il cavallino rampante non è forse una sua invenzione? Domenica non ha vinto soltanto la rossa di Schumi, per la quale sono scese in piazza migliaia di persone particolarmente sensibili al fascino della Ferrari, alla bellezza del prodotto "made in Italy", alla debolezza talvolta eccessiva verso i motori; domenica ha vinto anche il "Drake" ed il suo cavallino. Una giornata "liberatoria" che ha messo insieme le più diverse anime, anche quelle che qualche volta si interrogano sul-

l'opportunità di un circuito così "pazzesco" come quello della Formula 1.

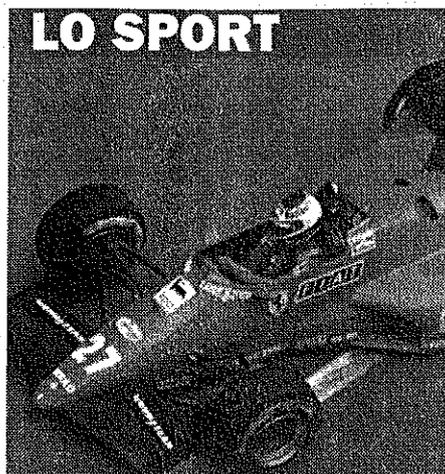
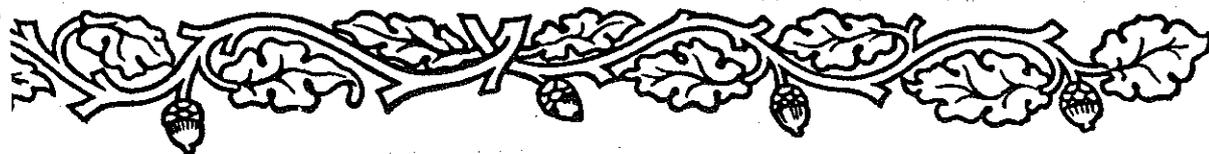
«La storia del cavallino rampante raccontava Enzo Ferrari - è semplice e affascinante. Il cavallino era dipinto sulla carlinga del caccia di Francesco Baracca, l'eroico aviatore caduto sul Montello, l'asso degli assi della prima guerra mondiale. Quando vinsi nel '23 il primo circuito del Savio, che si correva a Ravenna, conobbi il conte Enrico Baracca, padre dell'eroe. Da quell'incontro nacque il successivo, con la madre, la contessa Paolina. Fu lei a dirmi un giorno: "Ferrari, metta sulle sue macchine il cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna". E così è stato.

Oggi, l'asse Bologna-Modena-Reggio Emilia si è trasformato in un distretto dei motori, capace di un fatturato superiore a 15 mila miliardi, di oltre 4.000 aziende e 25 mila occupati.

Fabio Rosati



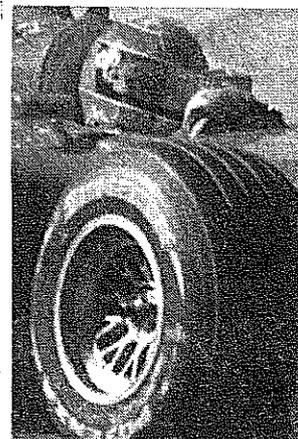
Liberazione
10 ottobre 2000



LO SPORT

Lutto nello sport: schianto in pista, muore Alboreto

Il mondo dello sport, dei motori e quello della formula uno sono sotto shock: Michele Alboreto, l'ultimo italiano a guidare una Ferrari (nella foto con la rossa numero 27), è morto ieri sul circuito di Dresda. Erano le cinque del pomeriggio. Uno schianto terribile, mentre stava collaudando sul circuito tedesco una Audi in vista della 24 ore di Le Mans. Alboreto, milanese, residente a Montecarlo, aveva 45 anni.



La Ferrari «no logo» di Michael Schumacher (foto Ap)

Liberazione - 26 aprile 2001

Il Manifesto - 18 settembre 2001



FANGIO PIÙ VELOCE DI FANGIO

JUAN MANUEL FANGIO era l'idolo tranquillo, l'uomo senza televisione, uno che sapeva quanto era grande senza bisogno di gridarlo ai quattro venti. Sembrava uno di quei solitari che quando escono dalla loro tana non smettono di parlare per risarcirsi dei lunghi silenzi. Prudente come pochi altri nella sua professione, abbandonò le piste coperte di gloria, non si formò una famiglia, non si mise in politica e se in qualche caso gli toccò di farlo, fu sempre attentissimo a stare dalla parte del potere costituito. Gentleman austero e lontano, nessuno lo conosceva davvero. Dormiva dieci ore al giorno, era timido con le donne, non fumava, non beveva, non leggeva, non era particolarmente affabile, però gli piaceva dar consigli utili su come tenere una macchina in strada. Non possedeva neppure l'incanto di un Oscar Gálvez né la presenza dei personaggi destinati al mito. Semplicemente era stato il migliore e quarant'anni dopo continuava ad esserlo. Fingeva modestia, come si conviene a un uomo di tatto: "Sono famoso all'estero perché il mio nome è facile da pronunciare in tutte le lingue", diceva.

Qui in Francia i telegiornali di tutti i canali hanno trasmesso i filmati dei 24 granpremi vinti e le dichiarazioni di Fangio che rivendicava l'amicizia al di sopra dei risultati sportivi. Stirling Moss, che fu l'eterno secondo dei suoi tempi, lo ha raffigurato bene, l'altro ieri a Londra, dicendo: "Era straordinario, la sua forza stava nella sua capacità di concentrarsi e nella sua rara facoltà di formare un corpo unico con la macchina. Non era un tecnico bensì un artista del volante".

A me, per dir la verità, impressionavano di più Oscar e Juan Gálvez perché noi bambini degli anni Cinquanta eravamo abituati alle corse che passavano sotto la portava di cabotaggio e Fangio andò per il mondo a battere tutti. Negli anni del primato, il Generale lo aiutò per dar lustro al regime. Non aveva potuto consacrare il *Mono Gatica* campione mondiale di boxe, la nazionale argentina non si presentava ai mondiali di calcio e le spettacolari vittorie erano la merce del paese più conosciuta all'estero.

Cominciò nel '38 con una Chevrolet e ruppe l'egemonia della Ford che sembrava imbattibile. Poi, in Europa, vinse con quasi tutte le marche. Maserati, Alfa Romeo, Ferrari, Mercedes. Nessuno potrebbe dire che era la macchina a volare e non il pilota. Le volte che non fu campione, fu secondo a causa di qualche inconveniente, solo perché il caso di era imposto al suo genio. Il detto "tanto veloce come Fangio" entrò a far parte del lessico popolare. Non aveva carisma sociale ma sì una immensa forza interiore; con gli amici era solito raccontare aneddoti divertenti, come quella volta che un taxista di Buenos Aires, che non lo aveva riconosciuto, gli urlò: "Impara a guidare, cane!".

Lo conobbi più di vent'anni fa, al tempo in cui scrivevo storie di vita vissuta per il giornale *La Opinión*. "Non schiacciare mai il freno", mi consigliò. Mai? "Mai; lo scoppio di una gomma si controlla afferrando con forza al volante e un testacoda, invece, lasciandolo andare per riprenderlo quando la macchina si raddrizza da sola", mi avvertì. "Be-

ne", gli dissi: "Oscar Gálvez mi ha raccomandato di frenare se scopia la ruota di dietro". "Questo Oscar lo sa meglio di me", replicò convinto che guidare nelle città d'Argentina e d'Italia fosse un'avventura che superava qualsiasi pilota professionista.

Come corridore lo ricordo all'antica, con certi occhiali senza marca e un casco tanto resistente quanto il guscio di una noce. Usciva nelle figure che collezionavamo all'inizio degli anni Cinquanta, stava sulla copertina di *El grafico* in Argentina come delle riviste italiane. Assente dai *media* per età e timidezza, aveva abbandonato il podio per rifugiarsi in un'officina della Mercedes Benz argentina. Era un personaggio di buoni modi, presentabile, molto diverso da un Carlos Monzón, morto all'inizio di quest'anno per non sapere guidare una macchina a centoquaranta. Impossibile paragonarlo al Maradona chiassoso e esaltato. In fondo era un tipo di campagna, un meccanico di Balcarce che voleva essere un calciatore e finì per diventare il campione di tutte le piste. Uno di quegli uomini che guardano il cielo per sapere se bisogna uscire con l'ombrello. Confessava la paura e questa coscienza del pericolo gli ha permesso di arrivare a essere vecchio. Se c'è stato qualcuno che in vita corse più veloce di Fangio, fu lui. Per questo ha raggiunto l'età che ha raggiunto, senza un graffio nella carrozzeria e con il paraurti intatto.

Però gli aveva comprato due Ferrari perché si impraticasse in Europa. Lo appoggiò ed ebbe la grandezza di non chiedergli di unirsi al

coro di ruffiani e adulatori dell'Argentina giustizialista. E tuttavia, alla caduta del regime nel '55, la *Rivoluzione liberatrice* lo accusò di complicità indecente con il "Tiranno in fuga". Adesso che quegli odi si sono spenti, o quasi, e che il campione è partito per sempre un lunedì di luglio, restano le gesta e gli echi di un tempo in cui non tutto era marca di sigarette dipinte sulle macchine. Fangio diceva che i campioni, gli attori e i dittatori dovevano sapersi ritirare a tempo. Forse alludeva a Perón che pagava le sue ambizioni con l'esilio, a al Batista di Cuba che aveva contribuito a rovesciare quando uscì di buon umore dal sequestro castrista nel '56.

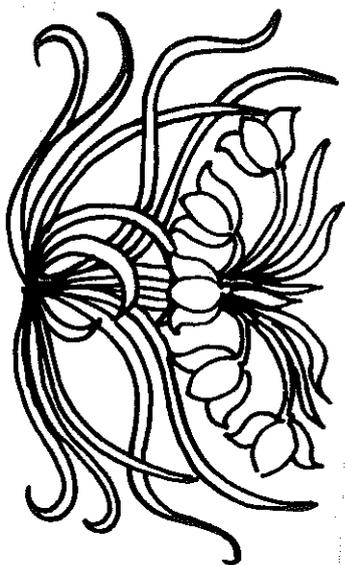
Fangio ha vissuto a una velocità in cui la fortuna è tanto importante quanto la perizia. Si dava di gomito con la morte e la guardava con orrore. Alla fine, quando non gli restava nient'altro da vincere, quando aveva abbagliato il mondo, si ritirò senza chiasso come quei personaggi scespiriani che muoiono solo all'ultimo atto. Era, in certo modo, un asceta che non aveva nulla a che vedere con questo tempo. Da molto non lo si sentiva più. Era poco quel che poteva dire, per la verità, ma quelli che qualche volta hanno guidato una macchina a duecento all'ora sanno bene che lì, fra la vertigine e la solitudine,

abitano curiosi dei e demoni. Per parlare con loro, per puntare sempre sul numero giusto, Fangio si era inventato una filosofia delle piste, qualcosa di intrasferibile e strano per noi che viviamo a passo di mulo. Credo che nel fondo quella filosofia non era più di una ricetta personale e segreta per digerire il successo, lo champagne e le belle donne che si stappano sul podio del vincitore.

Tratto da: *Un anno da Soriano*, supplemento a "Il Manifesto".

10 racconti di Osvaldo Soriano per l'anno 2001.

Articolo pubblicato il 19 luglio 1995



La PASSIONE secondo Luca

di Susanna Legrenzi

Ci aspetta a Bologna per parlare di arte, anzi delle duecento gallerie, degli incontri, dei corti d'autore, degli artisti, delle quotazioni di Arte Fiera, la mostra mercato bolognese di cui è presidente. Il suo obiettivo: rafforzare il respiro internazionale. Eppoi, l'arte che passione. Con l'invito parte però anche una (insolita) richiesta: niente domande sull'argomento dell'anno, la monoposto che ha fatto urlare di gioia i ferraristi e non solo. «L'avvocato non ne vuole parlare» ci avvertono. Ma come, Montezemolo? Il *Financial Times*, grazie alla rossa, le regala l'autorevole titolo di italiano dell'anno, indiscrezioni hanno dato in fuga Jean Todt, il direttore sportivo di casa Ferrari, lei stesso si è lasciato sfuggire il desiderio di un anno sabbatico e... E, insomma, nemmeno una parola? **Ci sono novità in serbo? Risposta: sorriso, silenzio.** Poi un'abile chiacchiere: «Se vogliamo parlare proprio di bolidi, velocità, successi in questo momento potrei sfruttare altri testimonial: Boccioni, Marinetti & compagni, per esempio, per l'automobile che ho sempre amato, autentici piloti d'avanguardia». Così, inderogabilmente lontano dai motori, Luca Cordero di Montezemolo, per l'anagrafe dei media mister Ferrari, doppio titolo mondiale nel 2000, lacrime di felicità sotto un'indimenticabile parrucca-pop-cardinalizia, 4 mila bolidi prenotati a Maranello. «Oltre alla rossa, ho altri interessi» aggiunge poi. «I miei giocattoli privati, l'arte, i figli, gli amici, per esempio» parlando, quindi, di altre passioni. E non è poca cosa: considerato che, per numero, questi suoi giocattoli privati, che acquistano nel racconto lo spessore dei sentimenti esternati con più o meno parsimonia, riempiono da soli un taccuino. Benvenuti a Bologna, palazzina direzionale, viale della Fiera 20. Un cubo in vetro tra meteoriti di cemento, alberi secchi, cielo brumoso. Al terzo piano, dietro vetri scuri e corridoi felpati, c'è un Montezemolo, manager impegnatissimo. Veste giaccone, cravatta e pantaloni di velluto. Ha il viso leggermente abbronzato e l'iride azzurra e veloce. **Un elogio dell'understatement, se non fosse per lo zello reverenziale che lo circonda.** Dalla sua poltrona in pelle, l'uomo, che può permettersi il lusso di lasciare la leggendaria monoposto in scuderia, chiacchiera a ruota libera. Prima di incontrarci ha in programma incontri lampo con manager in divisa blu grigia. Dopo, un impegno con la giovane donna sottile, che da luglio è sua moglie: Ludovica Andreoni. Insieme saranno dal medico per un'ecografia. Un'anteprima di Guia («Non sono ancora sicuro che si chiamerà così») l'attesa terzogenita che nascerà a

maggio. Felice? La faccia è decisamente distesa: «La piccola arriva in un momento meraviglioso. Eppoi la sua nascita colma una mia piccola sofferenza. I suoi fratelli maggiori (Matteo e Clementina, ndr) stanno diventando grandi: ho l'impressione di non poter più disporre di loro come vorrei». Pausa. «Insomma, disporre... volevo dire ho l'impressione di avere meno occasioni per trascorrere del tempo con loro. A 53 anni scopro che cominciano a mancarmi. La mia più grande paura, del resto, è perdere di vista le cose semplici». Quali? «Vivere in campagna, rifugiarsi in provincia per andare per bar, scherzare con gli amici; una sciata con i figli. Tutto qui». Nostalgia del Montezemolo poco più che trentenne che, in una vecchia intervista a Gianni Mura su *Epoca*, confidava con candore: «Il più grande dolore di mia madre che è bolognese è di avere un figlio magro come me»? Il Montezemolo di oggi sorride: «Ahi le mamme, la famiglia... Questa vecchia dichiarazione mi scatena soprattutto una nostalgia per il tempo libero, quello da dedicare agli affetti. Quel tempo che non c'è mai. Quello che non si può comprare, ma che nel bilancio di una vita come la mia, fatta di successi, aerei privati, potere, resta sempre penalizzato. Il sogno? Un anno sab-

VINCENTI

L'arte, gli scherzi con gli amici, la figlia che nascerà.

Montezemolo, "italiano dell'anno" secondo il *Financial Times*, si racconta.

Per una volta lontano dal ruggito della Ferrari.

Ma il suo prossimo amore è ancora la velocità.

Quella di altri campioni d'avanguardia: i futuristi



batico». Ci risiamo. Per ora, democraticamente, Montezemolo è come sempre al lavoro. Impegnato per l'arte, una vecchia passione. Nata quando? «Nata presto» spiega. «Ho vissuto negli Usa nei mitici anni Settanta. A New York, baricentro della cultura pop, ero un giovane studente che trascorreva il tempo libero tra le sale del Moma e la galleria di Soho». E poi? «Poi sono nate le amicizie con artisti come Burri e Schifano, carattere schivo il primo, un genio spericolato il secondo. Oggi leggo, viaggio, colleziono, mi documento: la comunicazione è un mio vecchio vizio. L'arte, soprattutto quella contemporanea, permette di essere in anticipo rispetto alle tendenze. Faccio un mestiere in cui la curiosità è fondamentale. Il mio primo obbligo è mettere la testa fuori per capire che cosa sta accadendo. E spesso il mio sguardo è catturato dall'arte». Quale? «La pop art americana, la prima ad avvicinarsi ai consumi. L'arte povera torinese, di cui ho collezionato le opere. La transavanguardia, infine, che, forte di pittori di razza, ha sbancato anche Oltreoceano. Poi... Be' poi sto ancora riflettendo». Qual è, invece, il contributo di Montezemolo ad Arte Fiera è presto detto. «In Italia Arte Fiera è l'appuntamento di mercato più prestigioso e democratico: si può comprare un'opera con mille lire o investirci un miliardo. Oppure si può dare anche solo un'occhiata» afferma. «Il mio obiettivo è di dare alla manifestazione un respiro internazionale. Un primo passo è stato fatto: quest'anno le gallerie straniere sono raddoppiate, gli incontri ospiteranno conversazioni tra direttori di musei stranieri e artisti. Inoltre siamo certi della presenza di un buon numero di collezionisti europei, incuriositi dalla nuova anima della fiera, che fa mercato, ma anche cultura». **E il divertimento? «Ad Arte Fiera c'è anche questo.** Ogni anno vi invito un gruppo di amici, che con l'arte hanno poco a che fare. Nessuno ha mai rinunciato all'appuntamento: "Sai Luca" mi dicono "Non è male: ci sono molte cose curiose, buon vino, bella gente". Ovvero, l'altra faccia dell'arte. Che può diventare persino training per aspiranti padri. Tempo fa, raccontano, impegnato con un fotografo alla Galleria d'arte moderna di Bologna per un ritratto, Montezemolo a un certo punto si è reso introvabile. Raccontava favole a un gruppo di bambini, partendo dalle immagini in mostra. Un mimo nato, dicono. Un cultural-babbo, verrebbe da aggiungere. Commento? «Scusatemi, ma devo chiamare Carlo Rossella (direttore di *Panorama*, ndr): è uno tra i più cari amici, quelli delle goliardate pesanti, degli scherzi alla Tognazzi. Quelli del piacere di mangiare in un ristorante a Vibo Valentia, più che in un posto mondano, tanto per fare un esempio». Chiaro? Chiaro: come dire tra il mondo e Maranello, tra i bimbi e l'arte, tra la rossa e i trend, in agguato, resta pur sempre l'aria della provincia. Nel caso, quella tra la via Emilia e il West.

SUSANNA LEGRENZI



I più veloci sulla griglia di partenza

Dopo il lungo digiuno, la Ferrari di Schumacher e Barrichello torna in pista per difendere il titolo conquistato nel 2000. McLaren Mercedes, Williams-Bmw le rivali più agguerrite

«È vero che dalle nostre finestre non riusciamo a vedere la luce». È vero che non riusciamo a ricordare. Velocità cifra della modernità che tutto si lascia alle spalle. Che mondo strano è questo della Formula 1 dove tutto scompare, dove il ricordo irrita lo spettacolo.

GUIDO CONTER

Il perché va ricercato nel bisogno di tenere lontana la morte dai cuori e nel cinismo patinato che avvolge il mondo delle corse. Tra poco si parte, e non c'è anno che non mi manchi qualcosa, quella McLaren bianca e rossa davanti a tutti, quel casco giallo, quel sorriso amaro da portoghese d'oltremare. Tra poco si parte e voglio ricordare Ayrton Senna da Silva, il più grande pilota di Formula 1 da quando questa ha sembianze di mostro futurista. La Ferrari ha vinto ed è stata una soddisfazione, non un delirio di gioia. Ha vinto la Ferrari, abbiamo provato a gridare ma un livido in fondo all'anima ci ha strozzato la felicità in gola. Il livido della morte e di quel ragazzotto tedesco festante a Imola il 1 maggio del 1994 dopo una vittoria in una gara automobilistica, solo una vittoria in una gara automobilistica. Il crociato si è inginocchiato davanti al Santo Sepolcro ancora sporco di sangue. Allora ci è sembrata un'aberrazione orrenda e non l'abbiamo dimenticata. Impossibile da dimenticare. Allora sappiate che in pole position oggi c'è Ayrton e tra poco si parte. Il giovane miliardario che aiutava, supplente di uno Stato assente, i meninos de rua di San Paolo. Il giovane miliardario era miliardario ed era giusto che lo facesse, talmente giusto e ovvio che non lo sapeva nessuno, il giovane miliardario lo faceva e basta. Il senso della vita, della morte, della velocità non è per tutti uguali. Non tutti i piloti miliardari e veloci sono uguali. E noi ce ne siamo accorti.

Tra poco si parte ed in pole per la 66° volta c'è il ragazzo triste, quello che il sabato pianse nel vedere il povero Ratzenberger morire dove cadrà lui stesso la domenica. Prima della partenza quel giorno era immobile sulla griglia di partenza con le mani appoggiate all'alettone posteriore, aveva lo sguardo perso sulla macchina, era muto. «Voglio però ricordarti come eri, pensare che ancora vivi, pensare che come allora mi ascolti e che come allora sorridi» (*Canzone per un'amica*, Nomadi/Guccini). Ricordare quei sorpassi sotto il diluvio di Montecarlo nel 1984, quando a bordo della pessima Toleman (che sarebbe presto diventata l'ottima Benetton e che domani si chiamerà Renault) si bevve tutti gli avversari prima della bandiera rossa che i francesi ebbero l'astuzia di sventolare per interrompere la corsa e con questa la rincorsa di Ayrton su Prost.

Ricordare che a Spa in Belgio, dove chi sa guidare si vede, Ayrton ha vinto tutti gli anni o quasi. Ricordare che i tifosi Ferrari hanno sempre avuto nelle mani un applauso per l'avversario indomabile, mai vinto; per l'uomo che sapeva di essere solo un uomo. «Le corse ti danno una strana sensazione e ti dimostrano quanto sei fragile. Stai facendo

qualcosa di speciale, che nessun altro è in grado di fare, sei il migliore, il più veloce e allo stesso tempo sei così vulnerabile...» Questa era la sua umanità. E quando nel 1990 alla prima curva di Suzuka è finito nell'erba assieme a Prost, privando la Ferrari del titolo, è stato perdonato immediatamente. Ammise che aveva provocato l'incidente per vendicarsi del torto subito sulla stessa curva l'anno prima. Nessuno ha pensato di punirlo, in Italia nessuno lo ha odiato, al contrario in molti lo hanno aspettato a Maranello. Che bello sarebbe stato vederlo sparire dalla nebbia della via Emilia...quanta luce avrebbe portato a questo sport.

Comunque tra poco si parte. E a guardare bene Ayrton Senna da Silva non c'è. Sulla griglia di partenza ci sono i grandi produttori di automobili che hanno affidato i loro motori ai soliti «artigiani» inglesi. Perché costruire una macchina da corsa è un'impresa difficile, impossibile farlo senza conoscenza ed esperienza. Per cui le scuderie sono una sorta di fornitore esterno di ingegno. Troppo lunghi sarebbero i tempi di sviluppo di un'intera vettura anche per colossi come Mercedes o Bmw. L'unica che, da sempre, costruisce tutto è la Ferrari, la Jaguar ci prova dando il suo nome a molti pezzi diversi. La prima è in gran forma, ha vinto il titolo la scorsa stagione e il fatturato dovrebbe salire quest'anno a 1.600 miliardi di lire, la seconda dopo anni di crisi sta vivendo un buon momento grazie all'aiuto della Ford (anche se in gara, dal suo rientro non ha fatto ancora niente). La Ferrari sembra pronta a vincere ancora, il ragazzotto tedesco è di gran lunga il più veloce e non è cosa da poco. L'uomo resta, comunque, il pezzo più importante di una macchina da corsa. Le altre scuderie sono, come sempre, frutto di collaborazioni tra chi costruisce solo il telaio e chi fornisce i motori. Il finanziamento tra McLaren e Mercedes ha funzionato fino ad oggi, ma pare che ci siano problemi di affidabilità. Poca cosa rispetto ai problemi che il gruppo sta affrontando per garantirsi un degno futuro. Mentre il reparto corse brucia benzina sulle piste assolate, il presidente di Daimler-Chrysler, Schrempp cerca di scorgere un filo di luce in fondo ad un tunnel infinitamente lungo. Il suo posto di lavoro non è a rischio, quello di migliaia di lavoratori sì. Questa la situazione, questa la globalizzazione. Mercedes, azienda florida e sana, si è fusa con Chrysler ed il gruppo comprende anche parte di Mitsubishi. Queste ultime stanno conoscendo una crisi paurosa: gli utili Chrysler sono scesi del 90% a causa di una terribile flessione di vendite nel mercato Usa mentre Mitsubishi lotta per non morire dopo le rivelazioni del suo presidente di migliaia di automobili malfunzionanti immesse sul mercato.

Tra poco si parte, i pneumatici morderanno l'asfalto, e 26 mila lavoratori della casa americana perderanno il posto di lavoro, nello stesso tempo 9500 lo



faranno alla Mitsubishi. I vertici assicurano che verrà usata la leva del prepensionamento e non del licenziamento, mentre per l'annata di Formula 1 la McLaren-Mercedes ha stanziato 500 miliardi di lire (stessa cifra spenderà la Ferrari). Insomma le velocissime rosse di Maranello non saranno la cosa peggiore che potrebbe capitare alla Mercedes che rischia di richiamare sull'intera Germania nuvole cariche di pioggia. Cielo sereno, invece, sull'industria italiana, la Fiat (di cui la Ferrari fa parte), che raddoppia gli utili (eppure mette i propri lavoratori in mobilità). Strano mondo è questo, difficile coglierne la logica.

Ora non ci resta che aspettare e vedere cosa succederà in pista, almeno fino a quando ci sarà concesso. Gli appassionati corrono il rischio di dover pagare il biglietto anche per vedere le gare dal divano di casa. Un tale di nome Leo Kirch, magnate tedesco della televisione ha rilevato da Bernie Ecclestone il 75% della Slec, la società che gestisce la formula 1. Lo scenario che si prospetta per il futuro è una formula 1 criptata in pay tv. Alcuni sostengono che sarebbe la fine del gioco. I costruttori (Ferrari, Daimler-Chry-

Al via il Mondiale F1

Stanotte all'Albert Park di Melbourne, diretta Rai e + F1 alle 4 (e replica alle 15), la prima delle diciassette corse per il titolo 2001, prossima tappa Malesia

sler, Bmw, Renault e Ford) minacciano di costituire un campionato parallelo ed hanno chiesto allo stesso Ecclestone di occuparsi dell'organizzazione.

Comunque tra poco si dovrebbe partire. Basterà alzarsi presto perché ad oriente è già sorto il sole di domani. Ayrton non c'è ed il sole in Brasile arriverà ancora dopo. Basterà accendere la tv e guardare la punta dell'iceberg con il vestito della festa mentre insegue il sogno della perfezione, la leggerezza che distrae dalla realtà.

Il Manifesto - 3 marzo 2001

FORMULA UNO

Avere paura dentro a una Ferrari

GUIDO CONTER

Non è giornata per correre in macchina, forse non è giornata per fare niente di corsa. C'è bisogno di fermarsi, di stare immobili e riflettere sul futuro e stare attenti a non aggiungere alla tragedia americana una tragedia afghana che produca un'altra tragedia. Restare basiti senza parole e non aver voglia di fare altro se non pensare è una licenza concessa a tutti, anche ai piloti di Formula 1. Di fronte a ciò che è successo ed a ciò che ci aspetta, correre in macchina sembra la cosa più inutile e stupida che si possa fare.

Giovedì alla Ferrari decidono per il «no logo», per l'asportazione di tutti gli sponsor dalle vetture. Un gesto pudico, quasi il commercio fosse offensivo nei confronti di chi è morto nel grattacielo del commercio mondiale, quasi il vendere, il mostrare, ostentare fosse fuori luogo. Comprensibile, apprezzabile se viene dal mondo delle corse in automobile che ha fatto dell'immagine la sua bandiera. Estetismo perfetto,

lutto con la faccia dipinta di nero, senso umano delle cose in un mondo che di umano ha sempre meno e che non riesce nemmeno a piangere davvero i propri morti. Sa piangere di fronte alla tragedia, quella di tutti. Poi domenica i piloti avrebbero voluto andare a casa o andare piano, non per rendere spettacolare il lutto, ma solo per quell'umano senso di inutilità ed impotenza che coglie nel vedere avverate le paure più inconfessabili.

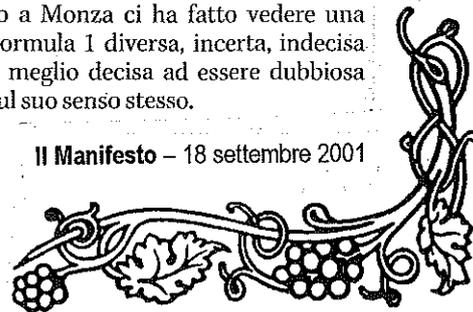
Apprezzabile, soprattutto comprensibile, è un groppo in gola che fa respirare a fatica, succede al mondo intero, succede ai piloti. Il ragazzo del fornaio non può permettersi di non andare al lavoro perché l'aeroplano ha abbattuto la torre e Briatore non vuole permettere che lo spettacolo si fermi. Ma Briatore non coglie la differenza che c'è tra il pane ed il gioco. Si può anche non giocare, perché comunque di gioco si tratta. Se il pilota chiede di non correre, forse andrebbe ascoltato, perché il gioco di uscire dalla parabola di Monza si fa a 300 all'ora e forse sarebbe meglio farlo in piena lucidità. Ma

per qualcuno il circo si può fare anche senza rete, comprensibile, non apprezzabile.

Qualcuno dice che al ricatto, alla paura non si deve cedere e non bada all'umanità dei piloti. Comunque alla paura si è ceduto e per fortuna, guai se non fosse stato così. Avere paura, farsi toccare e sbattere in terra di fronte dal terrore è giusto e sano, dentro una Ferrari o seduti al bar. Spaventa di più chi non si fa spaventare da niente, chi va avanti perché avanti deve andare a prescindere da tutto. È un modo di fare che non ha mai aiutato a capire, che non ha creato coscienza, non ha stimolato reazioni.

Si è corso lo stesso, non si è aggiunto né tolto niente ad un campionato già finito, ad una tragedia sulla quale agire è difficile, ad una domenica in cui l'attenzione era comunque rivolta altrove. Ciò che è successo a Monza ci ha fatto vedere una Formula 1 diversa, incerta, indecisa o meglio decisa ad essere dubbiosa sul suo senso stesso.

Il Manifesto - 18 settembre 2001



Il pianeta delle scimmie

PIPPORUSSO

Con l'enfasi che spesso contraddistingue la pubblica narrazione delle cose di sport, l'ultimo gran premio del mondiale di Formula Uno (Barcellona) è stato presentato come quello che ha segnato «un passaggio d'epoca»: secondo tale visione delle cose, infatti, la fase inaugurata lo scorso 29 aprile costituirebbe la *new age* elettronica dell'automobilismo. Un'era contraddistinta dal dominio dell'*engineering* non soltanto sulla dimensione della progettazione del mezzo di gara, e dell'adattamento della prestazione alle condizioni di gara; ma anche della sua proiezione sull'espressione stessa della *performance* di gara. Addirittura, nella sua versione più radicale (sia essa auspicata o paventata) l'era dell'elettronica viene descritta come quella della guida eterodiretta: il tempo nel quale le funzioni del pilota si riducono a quelle di una corretta e disciplinata conduzione del mezzo, e della «grammatica dell'accelerazione», intesa come capacità di conferire l'adeguato numero di giri a seconda delle condizioni e circostanze di gara.

Indipendentemente dall'enfasi spesa per raccontare gli eventi dell'ultimo week-end di Formula 1, va messo in risalto il fatto che il GP di Barcellona sia stato effettivamente avvertito come una fase di passaggio all'interno del *Circus*: non foss'altro che per le variegate reazioni che la parziale liberalizzazione dei congegni elettronici ha innescato. La comunità della Formula 1 ha accolto con toni diversi l'introduzione del *launch control* (sistema antipattinamento), del controllo di trazione e del cambio automatico. La reazione delle scuderie è stata complessivamente favorevole; più controverso il panorama delle reazioni dei piloti; alcuni dei quali hanno visto nell'elettronica «quasi libera» (restano proibiti i congegni che riguardano il sistema antibloccaggio ABS, le sospensioni attive e il servosterzo elettronico) un attentato all'umanità stessa della *performance* in guida. Su questo fronte, il più radicale è stato Jarno Trulli, che per la sua Jordan-Honda ha preteso che tutto rimanesse com'era, attestandosi sulla trincea di un umanesimo della guida che forse un giorno verrà letto come uno delle ultime espressioni di conservatorismo antielettronico. Più univoco, invece, il giudizio sugli effetti che la svolta elettronica ha comportato per le sorti del gran premio celebrato in Catalogna. Sia in sede di prove che con riferimento agli esiti della gara, l'opinione generale ha raggiunto una concordanza sul fatto che il primo impatto del nuovo regime tecnologico non abbia avuto alcun tipo di incidenza, confermando gli equilibri di forza consolidati fino al GP di Imola. Soprattutto i risultati delle prove hanno confermato il netto divario tra le Ferrari e le Mc Laren e il resto del contingente; dal quale soltanto le Williams possono vantare qualche ambizione di inserirsi nel duello fra le due scuderie regine; il che può essere giustificato dall'esito che le prove stesse hanno presentato agli osservatori: il quale ha confermato in modo sostanziale le gerarchie consolidate nei quattro precedenti GP. Anche il risultato maturato in gara è stato accolto come una dimostrazione del fatto che la cosiddetta «rivoluzione elettronica» abbia confermato gli equilibri consolidati, il che, contrariamente a ciò che riguarda l'esito delle prove, appare discutibile.

L'ordine di arrivo, infatti, ha messo in fila piloti che difficilmente riescono a conquistare un piazzamento. Infatti sul podio, oltre alla conferma di Schumacher, si è segnala-

ta la presenza di Juan Pablo Montoya (una novità assoluta) e di Jacques Villeneuve (che da tre anni non saliva più quei gradini); e anche nelle posizioni di immediato ridosso, accanto al «solito noto», David Coulthard si sono allineati Trulli (4°) e Heidfeld (6°). Il mero dato costituito dalle «risultanze del campo», dunque, dimostra che un rimescolamento dei valori si è comunque prodotto. Ma anche spostando il *focus* sull'aspetto tecnico delle prestazioni in pista si scopre che il profilo dei valori in gioco ha subito un profondo riequilibrio. Se, infatti, i primi quattro GP avevano lasciato intravedere la possibilità di un dominio Ferrari, la prima gara dell'era elettronica ha messo in mostra una configurazione ribaltata dei rapporti di forza. Fino all'ultimo giro la potenza della vettura Mc Laren di Hakkinen rispetto alla Ferrari di Schumacher aveva assunto toni umilianti per quest'ultima. Il che prefigura la possibilità di un rovesciamento dei rapporti di forza del quale gli esiti del campionato mondiale non potranno non risentire. Dunque, come risulta da un'analisi non superficiale del risultato maturato sulla pista di Barcellona, un cambiamento di profonda portata è già intervenuto negli equilibri tecnici e di valore del campionato mondiale di Formula 1; che essi vengano confermati dalle prossime gare, o che piuttosto vadano ricatalogati a posteriori come gli effetti di una gara svolta in una fase di transizione, lo sapremo sin dal prossimo appuntamento in Austria (13 maggio). Restano sul tappeto due questioni sulle quali soffermare l'attenzione. La prima riguarda l'opportunità di consentire un cambiamento così profondo e sostanziale a gara iniziata. Sulla credibilità e equità di una manifestazione sportiva che registri in corso d'opera un così profondo mutamento del profilo tecnico e regolamentare molto vi sarebbe da ridire; né è sufficiente giustificare il cambiamento medesimo col fatto che su di esso abbiano trovato unità d'intenti le scuderie. Nei fatti, il mondiale di Formula 1 è già spaccato in due tronconi: un preludio non elettronico, e una fase elettronica che sarà contraddistinta, nella migliore delle ipotesi, da un'immensa «confusione creatrice».

L'altro aspetto che ci pare interessante porre in rilievo è quello che è stato richiamato da una dichiarazione di Niki Lauda a proposito del ruolo del pilota nei giorni della *new age* elettronica. L'ex campione austriaco ha rilasciato dopo le prove di venerdì una dichiarazione che ha immediatamente provocato polemiche: «Adesso in Formula 1 possono guidare anche le scimmie, solo Schumacher continua a essere sempre il più veloce». Con toni radicali, Lauda ha dato voce ai timori evocati da una Formula 1 sempre più disumanizzata, nella quale le funzioni del pilota vengano progressivamente ridotte e marginalizzate, fino allo svuotamento: una sorta di «pianeta delle scimmie» dal quale ogni virtuosismo di *performance* rischia di essere espulso. A Lauda ha risposto proprio Schumacher, il pilota che dall'austriaco era stato segnalato come una «felice eccezione» in un *Circus* che rischia di vendere la dimensione umanistica alla dittatura dell'elettronica; e, nel rispondere, Schumacher ha fatto appello al medesimo argomento utilizzato da Lauda. Egli ha infatti affermato che



nessuna scimmia sarebbe in grado di essere veloce in pista come un uomo.

Forse inconsapevolmente, la risposta di Schumacher ha toccato un aspetto del rapporto fra uomo e macchine che finora era rimasto inesplorato: quello della capacità dell'uomo di «evocare» la velocità, non di esserne un mero amministratore nel rapporto con il mezzo. In questi termini, operando una semplificazione dicotomica, potremmo porre la visione delle cose di Niki Lauda a un estremo (nel quale il determinismo tecnologico giunge a un livello tale di sofisticatezza in cui il mezzo automobilistico può raggiungere un tale grado di eterodirezione da consentire la rinuncia alla stessa prestazione umana), e Michael Schumacher all'altro (l'estremo nel quale si afferma che il mezzo abbia un «picco di velocità intrinseca» che soltanto la mediazione umana, sotto forma di prestazione d'eccellenza, può stimolare). Secondo la visione di Niki Lauda, l'era dell'elettronica è quella in cui viene stilato il certificato di morte dei residui di umanesimo in Formula 1; viceversa, secondo la visione di Schumacher, la svolta ratificata in pista in occasione del GP di Barcellona costituisce una nuova frontiera dell'umanesimo come capacità di adattarsi alle, e di adattare le, nuove facoltà poste dal progresso tecnologico al servizio dell'uomo. Secondo Schumi, allora, il ruolo del pilota assume quasi una dimensione sciamanica; egli, infatti, evoca la velocità come facoltà intrinseca al mezzo, garantendo a essa di raggiungere quei livelli di eccellenza che nessun altro essere in natura

La «new age» dei motori

Il ritorno dell'elettronica in Formula 1 ha riaperto il dibattito sulla sopravvivenza dell'umanesimo nel «circus» dell'automobilismo. Prospettando un futuro fra animali e sciamani

sarebbe in grado di stimolare.

Nel complesso, lo scambio di battute sulla Formula 1 come «pianeta delle scimmie» fra Lauda e Schumacher (che qui, inconsapevolmente, si è voluto enfatizzare a scopo di analisi e riflessione) ci si presenta come l'ennesima puntata di una fase di trasformazione dello sport all'interno di una complessiva fase di trasformazione socio-culturale. Sotto questo aspetto, nelle posizioni di Lauda e Schumacher si può trovare l'eco dell'attualissima disputa fra post-modernità (come fase di trasformazione socio-culturale che recide i legami coi fondamenti dell'epoca moderna pur conservandone in parte i codici) e *high modernity* o «modernità radicale» (intesa come epoca che porta alle estreme conseguenze la logica stessa della modernità, e esalta al massimo livello quel rapporto «rischi/opportunità» sul quale essa, storicamente, si è fondata). È questo, a nostro avviso, l'unico orizzonte possibile per analizzare i cambiamenti dello sport contemporaneo.

Il Manifesto - 4 maggio 2001

SPORT - IL RICORDO

Lella Lombardi, una donna al volante in Formula 1

In occasione della festa della donna, parliamo di Maria Grazia Lombardi, meglio nota come Lella. Lella Lombardi nasce a Roma nel 1943 da una famiglia che possedeva appena una bicicletta a 10 velocità. Lella fin da piccola gioca in una squadra femminile di pallamano, finché un giorno ne esce con il naso rotto. Mentre aspetta l'autobus che avrebbe dovuto portarla all'ospedale, una ragazza bionda a bordo di una Alfa Romeo blu le offre un passaggio. Dopo una sfrenata corsa a zig zag tra macchine e tram per le strade di Roma, raggiungono l'ospedale: una piccola operazione ed il naso è a posto. A quel punto Lella decide

che sarebbe diventata una pilota. Dimentica la pallamano, prende la patente e trascorre le sue giornate alla guida di una Fiat rossa acquistata di seconda mano. È decisa ad inseguire il suo sogno: gareggiare nei rally. Il caso l'aiuta facendole conoscere proprio un pilota di rally. Lella diventa la sua co-pilota.

Il suo primo debutto come pilota vera e propria è a bordo di un'Alfa Romeo, tra le risatine degli altri piloti, che rimangono però stupefatti a fine corsa: Lella riesce infatti a vincere la sua gara di debutto! Viene così assunta come pilota per l'Alfa Romeo, alla cui guida arriva terza al campionato di Palermo. Il suo

più grande successo arriva nel 1973, quando si afferma come campionessa nel "Ford Mexico Championship"; l'anno dopo segna il suo ingresso nella Formula 1. Il 1975 è l'anno d'oro: dopo essersi affermata in una gara dopo l'altra, nel Gran Premio di Spagna riesce a classificarsi con 0,5 punti, raggiungendo un traguardo unico. È infatti la prima volta nella storia della Formula 1 che una donna ottiene un punteggio simile. A stroncare la grande carriera della pilota arriva una malattia che la costringe a ritirarsi. Nel 1992 Lella Lombardi muore, ancora giovane, di cancro.

Miriam Iantaffi

Liberazione - 8 marzo 2001



Dopo la tragedia di Melbourne, sequestrata la Bar di Villeneuve

TEMPO DI SICUREZZA per il circo dei motori

La Formula1 diventa Formula morte ed il circuito che sfreccia a 300 all'ora si interroga con ritardo sul perché possano accadere certe tragedie, dimenticando, forse troppo in fretta, che quando la velocità è pazzesca, il rischio che si corre è altissimo. La morte del commissario di pista australiano, Graham Beveridge, che segue quella di Paolo Gislimberti, sei mesi fa a Monza, colpito dalla gomma di Jacques Villeneuve, ha momentaneamente tolto spavalderia a un ambiente che alla fine si illude sempre di essere invulnerabile. La Bar Honda incriminata resterà a lungo sotto sequestro - si parla di sei mesi, il tempo per portare a termine l'inchiesta - insieme alla Williams Bmw di Ralf Schumacher. Il quale, in un'intervista alla *Bild*, ha ammesso di aver visto tutto: «È stato terribile - ha detto il fratello di Michael Schumacher - in quel momento mille pensieri hanno affollato la mia mente e mi sono chiesto se avesse una famiglia. Ho solo sperato che non avesse figli...». E riferendosi al pauroso impatto con la macchina di Villeneuve, Schumacher ha confermato di aver avuto paura: «Ho visto volare l'auto di Jacques a un pelo dalla mia testa». Intanto, il responsabile del circuito di Melbourne, Ron Walker, ha continuato anche ieri a difendere l'impianto: «Ci sono un miliardo di possibilità che quel tipo di incidente si verifichi, e purtroppo questa volta è successo. Per due volte il nostro circuito era stato valutato al top degli standard di sicurezza».

A questo punto, le misure di sicurezza sul circuito del Gran premio di

Malesia in programma domenica 18 marzo, saranno «una priorità assoluta», secondo il direttore del circuito stesso, Azmi Murad. L'incidente mortale di Melbourne non farà cambiare ciò che sul circuito malesiano era già stato predisposto. «Per noi la sicurezza, prima di tutto dei piloti e di chi lavora ai margini del tracciato, è la priorità assoluta - ha spiegato Murad - e tutto è già pronto per assicurarla. Però, se ci chiederanno di fare qualcosa d'altro, non ci tireremo indietro. Finora nessuno si è fatto vivo». Personale medico e della security è già stato sottoposto ad allenamenti intensivi e dalle prove libere del 16 marzo saranno impiegati 600 commissari di pista, trenta dei quali stranieri. Murad ha poi sottolineato che «Sepang è considerato il circuito più sicuro dell'intera Formula1». Inaugurato nell'ottobre del 1999 e costato 150 miliardi di lire, il circuito è stato sottoposto lo scorso anno a lavori di miglioria, in particolare del drenaggio per evitare il fenomeno dell'aquaplaning in caso di forti piogge.

Quanto lascerà il segno la morte di Graham Beveridge non è dato sapere. Si sa, però, che molte scuderie si sono già trasferite in Malesia per preparare al meglio la corsa. La Ferrari ha scelto di tornare a Maranello, dove si svolgeranno tre giorni di prove. «Per quanto doloroso - ha commentato Jean Todt, prima di lasciare l'Australia, riferendosi alla tragedia - il rischio fa parte della natura stessa di questo sport, che è per forza di cose uno sport pericoloso. Forse si può fare di più per chi è a bordo pista».

Marco Leone

Liberazione - 6 marzo 2001

Brutte parole Lauda voleva sangue?

Leggere il giorno dopo la tragedia, l'intervista rilasciata da Niki Lauda all'inviato de "la Repubblica" a Melbourne, si rimane a dir poco storditi. Poche ore prima del Gran premio di Australia, l'ex pilota, oggi responsabile tecnico della Jaguar, si concedeva un giudizio spassionato sulla Formula1, arrivando a dire che «prima o poi gli spettatori si stuferanno di guardare spettacoli così noiosi». «Non c'è più sangue sulle piste - riferisce Lauda, non immaginando neppure lontanamente quello che sarebbe accaduto di lì a qualche istante - e questo è un bene. Ma c'è anche meno pathos». Non possiamo credere che il tre volte campione del mondo abbia perso la memoria e dimenticato che cosa accadde lo scorso anno a Monza, quando a perdere la vita fu Paolo Gislimberti, addetto antincendio, 33 anni e volontario. Stiamo parlando del 10 settembre scorso, non di un secolo fa. Ma come se nulla fosse, Lauda ha continuato imperterrito: «Quando correvo io, se sbagliavi marcia eri fuori. Oggi anche un imbecille può guidare. Meno male che sono rimasti i pit stop, l'unica cosa imprevedibile di una corsa». Non riteniamo Jacques Villeneuve, campione del mondo nel '97 e autore a Melbourne dell'incidente che è costato la vita al commissario di gara Graham Beveridge, 52 anni, un imbecille. Piuttosto, da Lauda ci saremmo aspettati altre parole.

Liberazione - 6 marzo 2001



L'ultima meta di Carruth

L'incredibile storia di Rae Carruth, talentuoso giocatore di football che sognava di diventare famoso come O.J. Simpson e che ora rischia la pena di morte per aver fatto uccidere la sua ragazza

Matteo Patrono

Fino a non molto tempo fa esisteva, nel dorato mondo dello sport professionistico americano, una grottesca consuetudine accettata senza troppi problemi dalla maggior parte degli addetti ai lavori. Alla fine delle partite più accese e combattute, il giocatore o l'allenatore di turno che a denti stretti usciva sconfitto dalla contesa si presentava ai giornalisti e con «nietzschiana» nonchalance dichiarava ai microfoni che per sbollire la rabbia della partita sarebbe andato a casa a picchiare la moglie. Risatine, pacche sulle spalle, espressioni di comprensione e complicità si sprevavano sul volto dei presenti. A protestare contro l'ignoranza dei venerati divi della domenica erano unicamente le associazioni femministe più battagliere, che venivano di volta in volta liquidate con la scusa che si trattava di stupide battute da spogliatoio, tipiche della cultura *machista* dello sport americano.

Dopo il clamoroso caso di O.J. Simpson (1994), queste licenze filosofiche del dopo partita si sono bruscamente interrotte e le storie di violenza da parte delle star dello sport nei confronti delle donne (mogli, fidanzate e anche semplici conoscenze) sono diventate il pane quotidiano dei media d'oltre oceano, creando seri problemi d'imma-

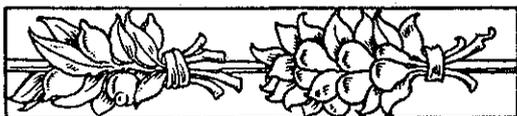
gine (oltre che legali) ai giocatori e alle leghe dello sport professionistico americano, abituati sin dai tempi del leggendario Babe Ruth (il campione di baseball che usava la mazza di legno sul diamante come fra le mura domestiche) a poter contare sull'impunità giudiziaria e sull'omertà dei mezzi di comunicazione. L'ultimo incredibile caso in materia è quello che ha coinvolto, nel novembre scorso, Rae Carruth, talentuoso giocatore di football dei Carolina Panthers che da bambino sognava di diventare famoso come O.J. Simpson e che ora rischia invece di essere condannato a quella pena di morte che il suo idolo di gioventù ha schivato fra mille polemiche. Fino a due mesi fa il nome di Carruth era conosciuto soltanto agli appassionati della palla ovale a stelle e strisce: una bella carriera come ricevitore e studente modello all'università di Colorado; un promettente esordio fra i professionisti della National Football League (Nfl) nel '97; un brutto infortunio che gli era costato tutta la stagione scorsa e dal quale ancora stentava a riprendersi fra alti e bassi. Una vita come tante nel campionato più duro dello sport americano. Poi il 16 novembre scorso l'inizio di una folle tragedia: secondo le ricostruzioni della polizia di Charlotte, Carruth assillato dalla paura di un'interruzione prematura della carriera e da una situazione finanziaria pericolosamente in discesa (investimenti sbagliati, un figlio da mantenere a Sacramento, una causa pen-

dente in tribunale) assolda tre balordi per far uccidere Cheric Adams, una bella ragazza conosciuta in un night club alcuni mesi prima, rimasta incinta subito dopo l'inizio della relazione tra i due. La donna, colpita da 4 proiettili esplosivi da una macchina in corsa, non muore subito: entra in coma, partorisce il bambino con 10 settimane di anticipo e si spegne a metà dicembre. Carruth, che aveva tentato invano di convincere la ragazza ad abortire, viene arrestato quasi subito insieme ai complici; sul suo cellulare c'è infatti registrata una telefonata fatta al portatile di uno dei tre poco prima della sparatoria. Pagando una cauzione di tre milioni di dollari, il giocatore (sospeso dalla sua squadra) torna provvisoriamente in libertà ma, quando Adams muore in ospedale e l'accusa nei suoi confronti diventa di omicidio, scappa in Tennessee dove gli agenti dell'Fbi lo ritrovano nascosto nel portabagagli della macchina di un'amica parcheggiata davanti ad un motel. La «soffiata» arriva dalla madre di Carruth, terrorizzata dall'idea che la latitanza del figlio finisse in tragedia. La fuga termina invece in prigione e immediata arriva la richiesta della pena di morte per omicidio, cospirazione e tentativo di uccidere un bambino non nato.

Il caso di Rae Carruth difficilmente avrà un esito simile a quello di O.J. Simpson: non ci sono gli stessi interessi in gioco, non ci sono appigli legali a cui attaccarsi per

evitare l'iniezione letale, non ci sono attenuanti. Il conto in banca del giocatore è congelato e al momento lo sono anche gli alimenti dei figli; il contratto miliardario con i Panthers è stato rescisso e le spese legali del processo si preannunciano ingenti; i «forcaioli» di mezza America già esultano perché potrebbero avere presto la testa del primo e unico giocatore in attività della Nfl ad esser accusato di omicidio. O.J. in fondo si era già ritirato da un bel pezzo... Oltre a parenti ed amici, gli unici a guardare con preoccupazione alla complicata storia di Rae Carruth sono i dirigenti della Nfl, che da tre anni a questa parte cercano di trovare un'argine allo scottante problema degli atti di violenza commessi dagli atleti fuori dai campi da gioco: nel '97 la lega ha introdotto un apposito programma che prevede prima una fase di consulenza e poi nell'ordine multe, sospensione e radiazione per i giocatori che commettano atti di violenza nella loro vita privata. Sebbene da più parti si chieda una severità maggiore, il numero dei giocatori arrestati per casi di violenza è diminuito negli ultimi 3 anni (da 38 a 26) così come quello dei giocatori condannati per lo stesso motivo (da 23 a 5). Il tragico caso di Rae Carruth dimostra purtroppo che il problema è tutt'altro che risolto.

Alias n°3 - 22 gennaio 2000



IL LANCIO DEL NANO

Parigi - La scorsa estate nelle discoteche di Nizza era in vigore un'insolita attrazione: il lancio del nano. Il nano "lanciato" era un giovane di 24 anni che non raggiungeva il metro di altezza e che pesava 44 chili. Il nano veniva afferrato alla cintola e lanciato in direzione di un grosso materasso. Contro il lancio del nano è insorta l'Associazione delle persone di bassa statura. Il nano invece è entusiasta del suo lavoro che gli consente un guadagno di quasi quattro milioni e mezzo al mese, al netto delle tasse.

Mini-Relax - 9 gennaio 2001





MUCCHIO SELVAGGIO

Uno sport per uomini duri ma leali: andiamo in meta con i giganti della Benetton Treviso. Per scoprire che non è tutta questione di muscoli

di Luciana Rota

Il terreno racconta quante volte sono passati da quelle parti. Un gioco fantasioso di buchetti, quasi indelebili, testimoni del passaggio (e dei tacchetti) dei ragazzi della **Benetton Treviso**.

Così trovi la strada giusta. Siamo a Treviso, un angolo di paradiso, fuori dal mondo o meglio dentro al mondo: mondo rugby, naturalmente. La cittadella della palla ovale si chiama **La Ghirada** e loro, i magnifici ragazzi in bianco e verde, sono i padroni di casa perfetti.

Lo squadrone guidato da Christian Gajan affronta

una delle giornate tipo della settimana e il lavoro in palestra inizia alle 9 del mattino. Trentaquattro ragazzoni che infilano la porta degli spogliatoi e si presentano al briefing quotidiano fra macchine fitness e tappetini da stretching. Sedici di loro superano quota **190 cm** in altezza, almeno otto di loro sono capaci di fare oscillare la bilancia a **100 kg**. Qualcuno va oltre... Ma tutti giurano che non è solo il fisico a contare... "L'importante è allenarsi..." dicono loro. In effetti, un cambiamento si avverte da tempo, soprattutto →

"Il calcio?

Uno sport da signori giocato da animali.

E il rugby?

Uno sport da animali giocato da signori."

(anonimo rugbista)



Le origini

La prima meta? La segnò, in un pomeriggio di primavera del 1823, un giovanotto irlandese, tale William Webb Ellis, studente dell'Università di Rugby, durante una noiosa partita di calcio: l'estroso William afferrò improvvisamente il pallone con le mani, scattò fulmineo verso la porta avversaria e, lì giunto, depositò la sfera di cuoio oltre la linea. L'arbitro fischiò invano la punizione. Compagni e avversari lo imitarono divertiti dalla novità. I dissidenti del football di questa cittadina a 50 km da Birmingham forse si ispirarono al calcio fiorentino che si giocava in Toscana nel Medioevo. Dopo di allora questa nuova disciplina si è sviluppata nei college del Regno Unito e poi in tutti i Paesi di cultura anglosassone. In Italia il rugby moderno è arrivato nel 1927 a Milano e Bologna.

L'abc del rugby

Placcaggio, mischia e touche. Non sono parole misteriose ma i pilastri del regolamento di questo sport. Come orientarsi nel magico mondo della palla ovale

Mucchio selvaggio

→

da queste parti, a Treviso, dove la prima squadra italiana (7 scudetti vinti, gli ultimi due consecutivi, '97 e '98), segue un tipo di lavoro sempre più professionale e al passo con i tempi.

«Una volta bastava avere un certo fisico... pochi allenamenti, massimo due volte la settimana, e via. Era un rugby molto ruspante, non come quello che stiamo cercando di mettere in campo da qualche anno a questa parte» racconta Franco Pavan, ex giocatore, adesso team manager della Benetton Treviso. «Siamo usciti dall'Italia e abbiamo iniziato a capire cosa c'era da fare per ottenere un cambiamento vero; e ci stiamo riuscendo».

Una mentalità diversa che fa della Benetton una **squadra modello**: vita dura fra allenamenti, tutti i giorni, e la partita di campionato. Senza dimenticare che per molti giocatori l'impegno è doppio perché vestono anche la maglia della Nazionale.

Teste dure

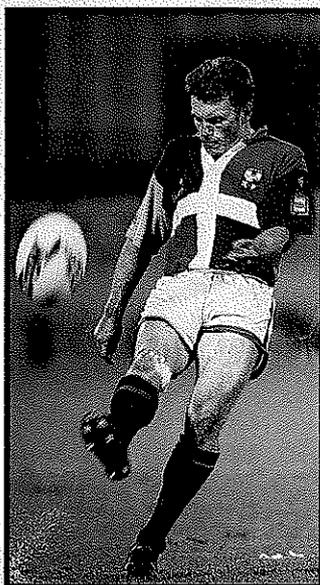
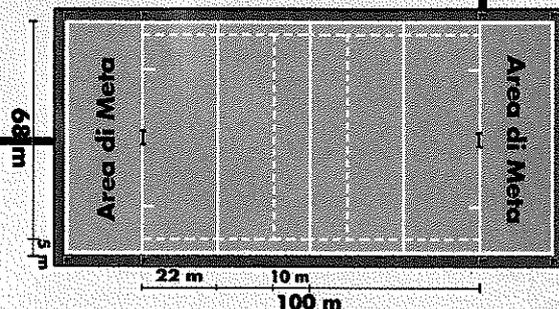
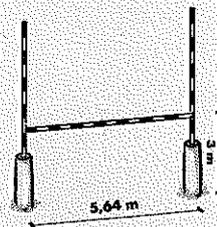
Per giocare a rugby ci vuole un fisico bestiale o meglio, il fisico che ci vuole si può plasmare, con il **lavoro** senza dimenticare il **divertimento**. Spiega Fabio Benvenuto, preparatore atletico: «È sbagliato pensare al rugby come a uno sport cattivo. Anzi, io che sono anche educatore scolastico lo consiglio per le sue qualità principali che sono basate sulla lealtà, sul coraggio e su tanto lavoro; e da preparatore assicuro che tutto questo si può fare con il giusto divertimento. Soprattutto in gruppo».

→

Il campo e la porta

L'area di gioco misura **100x68** metri ed è divisa da diverse linee: linee di **pallone morto** (a 22 m dalle linee di meta), di **meta** (che, assieme alle linee laterali, delimitano l'area di meta), **lateral** (tracciate all'esterno del campo di gioco per delimitare le uscite laterali), laterali di meta (sono il prolungamento delle linee laterali), linee **tratteggiate** (a 10 m dalla metà campo); linee di **rimessa laterale** (a 5 m dalle linee di uscita laterali).

Le porte: su ciascuna linea di meta sono eretti due pali rotondi di circa 10 cm di diametro distanti tra loro 5,64 m e uniti da una sbarra orizzontale posta a 3 m dal terreno.



Si gioca...

Una partita di rugby è divisa in **due tempi di 40'** ciascuno.

Ogni squadra è formata da **15 giocatori**: 1 estremo, 5 quarti, 1 mediano di mischia e 8 avanti. Il gioco consiste nel passarsi la palla tra compagni (solo all'indietro se il passaggio è con le mani, anche in avanti se con i piedi) finché uno di essi non è nella posizione ideale per depositarla in meta e poi trasformare la stessa calciando la palla sopra la sbarra della porta all'interno dei due pali. La **meta** vale **5 punti**, l'eventuale trasformazione altri **2**. Si possono invece ottenere **3 punti** realizzando con i piedi un calcio di punizione o un **drop** (calciare la palla durante un'azione e dopo averla fatta rimbalzare per terra).

Il placcaggio

È una delle azioni più spettacolari e tipiche del rugby: richiede **forza, velocità**, tempismo e tanto **coraggio**. Un giocatore può placcare l'avversario in possesso di palla afferrandolo alle gambe e al tronco di fianco, di spalle o di fronte. Se il giocatore placca l'avversario al collo o alla testa l'arbitro fischia il **fallo**. Il rugby, infatti, dietro un'immagine di durezza al limite della violenza, è uno sport caratterizzato da grande **lealtà**: le regole ci sono e vanno rispettate; è vietato sgambettare, scalciare e vietato placcare un avversario senza palla; inoltre, fare ostruzione, perdere tempo o protestare con l'arbitro sono tutte azioni sanzionabili con una punizione.



L'abc del rugby

Mucchio selvaggio

→

Uno sport che è nemico delle simulazioni, fatto sì di scontri fisici anche duri ma sempre nel rispetto delle regole; e per preparare il fisico a questi combattimenti ci vuole tanto lavoro: «È proprio con la preparazione atletica giusta che si possono prima di tutto evitare gli infortuni, ma anche arrivare ai migliori risultati in uno sport, l'unico forse, di **combattimento collettivo** che richiede concentrazione, prestazione fisica al cento per cento, attivazione nervosa, reattività».

Non solo duri, ma anche atleti di... testa, dediti al gioco, all'allenamento e alla voglia di vincere insieme. Non a caso Fabio Benvenuto propone il rugby, con i suoi allenamenti ad hoc, anche ai ragazzini. A Treviso ci sono gruppi folti di **Under 16** che vengono portati avanti: qualcuno si perde per strada o migra verso altre discipline, molti a 17-18 anni iniziano con un lavoro già di specializzazione per entrare nelle formazioni Under 20 e poi sognare la prima squadra.

Potenziamento e velocità

A proposito di prima squadra: giornata di doppio allenamento con la Benetton Treviso. La mattina tutti in **palestra**, parola d'ordine potenziamento e superparola d'ordine velocità. Ciascuno con il proprio schema di lavoro e bagaglio personale (i muscoli s'intende). Due programmi verso un unico obiettivo, uno per le linee arretrate e l'altro per la mischia.

Spiega Fabio Benvenuto:

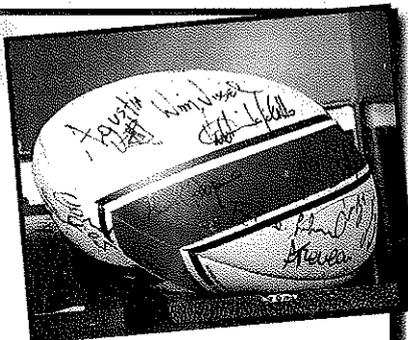
La mischia

È forse il più grande mistero per quanti assistono a una partita di rugby per la prima volta; ma è anche uno delle azioni più **affascinanti**. Nel punto in cui è stata commessa un'infrazione, gli avanti si dispongono **legati** tra loro su due schieramenti opposti. Il mediano di mischia della squadra che ha subito l'infrazione introduce l'ovale nel corridoio lasciato libero dai due schieramenti. A quel punto, l'obiettivo è portare la palla con i piedi dalla propria parte, per poi farla recuperare con le mani dal mediano di mischia. I giocatori devono restare legati (o meglio "intrecciati", dal momento che la testa di un giocatore non deve essere vicina alla testa di un giocatore della stessa squadra) fino a che la mischia non è finita.



L'ovale

Dalla caratteristica forma ovale, il pallone da rugby è composto di quattro pannelli generalmente di **cuoio**; la lunghezza dell'asse maggiore può andare dai 28 cm ai 30 cm. Il peso varia dai 400 ai 440 gr. I palloni da rugby vengono poi trattati per essere **resistenti al fango** e più facili da tenere tra le mani.



Il fuorigioco

Un po' come nel calcio, anche nel rugby esiste il fuorigioco. Un giocatore è in fuorigioco quando si trova davanti al compagno che sta giocando la palla. Quindi, il giocatore che porta palla è sempre la **punta avanzata** della squadra. L'infrazione di fuorigioco viene sanzionata con un calcio di punizione o con una mischia.

Abbigliamento tecnico e protezioni

Maglia con colletto, calzoncini corti, calzettoni e **scarpe con tacchetti** in gomma o in alluminio costituiscono l'abbigliamento base. Sono autorizzate anche le protezioni come **paradenti**, parastinchi, sottili imbottiture di ovatta, gommapiuma o materiale morbido simile (fissati al corpo con nastro adesivo e non cuciti a maglia o calzoncini), **caschetto** protettivo o strisce di nastro adesivo come protezione per le orecchie o contro le abrasioni causate dal terreno duro. Sono consentiti **mezzi guanti**, bende o fasciature. I tacchetti devono essere a sezione circolare, saldamente fissati alle scarpe e devono essere lunghi al massimo 18 mm.



La touche

Il termine è ostico, ma il significato è semplice: si tratta di una **rimessa laterale**, da effettuare con le mani dal punto in cui la palla è uscita dal campo. L'ovale va indirizzato tra gli avanti delle due squadre disposti su due file perpendicolari alla linea di rimessa laterale.



Mucchio selvaggio

«Le prime lavorano sull'**agilità** ma anche sullo scatto, ricerca della velocità e dunque balzi, squat (i movimenti classici del sollevamento pesi con bilanciere, che migliorano la coordinazione) e accosciate. Un lavoro agli attrezzi specifico per ciascuno, svolto secondo tabelle precise, rivolto soprattutto agli arti superiori e alla voluminosità della muscolatura, improntato sulla **dinamicità** senza tralasciare il **potenziamento**. Per la mischia il lavoro principalmente è mirato a strutturare il più possibile la massa muscolare che deve aumentare ma nello stesso tempo non deve perdere velocità ed esplosività. Si lavora soprattutto sul potenziamento all'interno della forza massimale per ottenere forza esplosiva, ma anche in parte elastica e resistente. In gioco infatti si sviluppa una **forza esplosiva** che bisogna sapere portare per lungo tempo esprimendo a ripetizione alti picchi di forza massima. In realtà il lavoro per i due gruppi è piuttosto simile e specifico a seconda degli atleti, con l'obiettivo sia per i medi che per le linee arretrate di un aumento della forza massimale». La resistenza viene sviluppata con i lavori specifici di **ripetute e navette** (serie di sprint su breve distanza e con poco recupero tra uno e l'altro): «Oltre alle classiche ripetute e navette, nei lavori matuttini inseriamo spesso esercizi con il paracadute: sono utili perché si corre con una resistenza che aumenta progressivamente».



Allenamento

Muscoli e agilità, potenza e velocità: il fisico del rugbista deve essere un mix perfetto, rapido nei movimenti ma fortissimo nei contrasti. Ecco come si prepara la Benetton Treviso



Settimana tipo ciclo pre agonistico

Lunedì

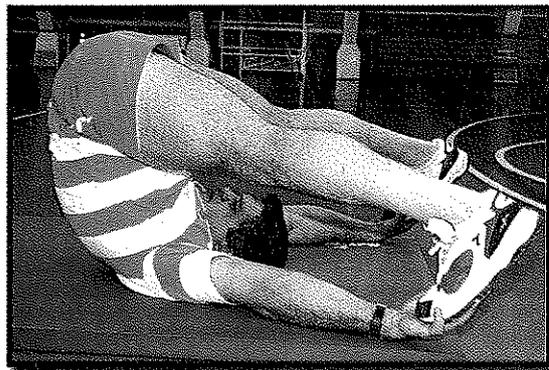
- Mattino: lavoro di muscolazione generale in palestra.
- Pomeriggio: lavoro tecnico tattico con 2h di corsa e fasi di gioco molto lunghe con poco recupero.

Martedì

- Pomeriggio: lavoro atletico di resistenza alla velocità e lavoro tecnico tattico, 2h in tutto.

Mercoledì

- Come lunedì



Giovedì

- Lavoro di velocità e lavoro tecnico tattico.

Venerdì

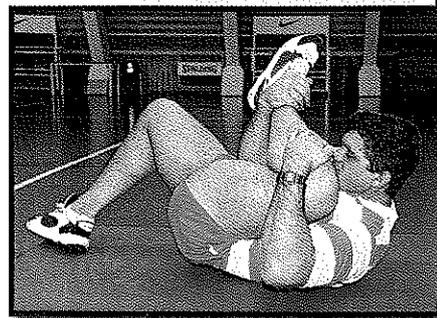
- Come lunedì e mercoledì.

Sabato

- Allenamento a circuito con esercizi a sovraccarico (balzi, sprint) per 1h30'.

Domenica

- Riposo.



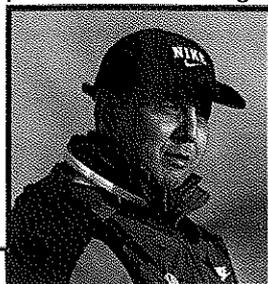
Esperienza e tanto lavoro: i segreti del buon coach

Christian Gajan spiega come ha trasformato la Benetton in una macchina perfetta

George Coste, cilti francese della Nazionale azzurra, ha tracciato una strada. Molti lo hanno seguito e lo continuano a seguire, perché è l'uomo che ha dato un volto e un'impostazione diverse al rugby italiano. Molti coach di squadre di vertice hanno preso da lui alcune regole base importanti che sono state trasposte in un modo di giocare che per l'Italia si può definire nuovo, basato non tanto sulla ricerca del risultato limitando l'avversario, quanto sul ritmo, la creatività, la ricerca del movimento e dell'abilità del giocatore. Questo è il rugby formato Europa, quello che insegue anche **Christian Gajan**, coach della Benetton Treviso: un feeling particolare con i suoi giocatori, uno stile di vita e una voglia di giocare (bene) che si riflettono sulla squadra. Cosa ci vuole per essere un **buon coach**? «Prima di tutto bisogna trovarsi

in sintonia con i propri giocatori. Qui a Treviso ho trovato un ambiente e una mentalità già bene impostate. Non è stato difficile inserire i miei metodi e la mia mentalità in un gruppo già consapevole e avanti con il livello tecnico atletico», racconta Gajan. E poi? «Poi ci vuole tanta **esperienza** da portare in campo cercando di guardare sempre avanti; tanto lavoro per raggiungere obiettivi importanti. Bisogna anche avere la capacità di **ascoltare** molto i giocatori, adattare il modo di giocare del coach a seconda del carattere».

E poi c'è il segreto di ogni coach per la propria squadra: «Nessun segreto. Stiamo lavorando bene sulla velocità. Per un rapporto bilanciato di attacco-difesa cerchiamo di raggiungere la dimensione equilibrata del combattimento collettivo con 15-20 giocatori tutti allo stesso livello».



Mucchio selvaggio

→

Piano psicologico

Due o tre ore di palestra. Poi doccia e a casa. A pranzo, un bel piattone di **carboidrati** (piatto unico, pasta per lo più). Il pomeriggio ci si allena in campo. Con gli avanti stretching e concentrazione, ripetute e navette. Poi gli schemi. I passaggi con Gajan che si sgola: «Velocità, tenere la posizione!»; e ancora: «Non tutti sulla linea, cambiare, accelerazione, andate avanti solo quando siete utili solo così guadagnerete velocità e profondità di gioco».

I tre quarti, nel frattempo, stanno giocando liberamente nel campo a fianco: «Oggi devono **divertirsi** e non pensare a niente», spiega Gajan facendo l'occhiolino. È evidente che si riferisce al piano messo a punto negli spogliatoi (piano psicologico...).

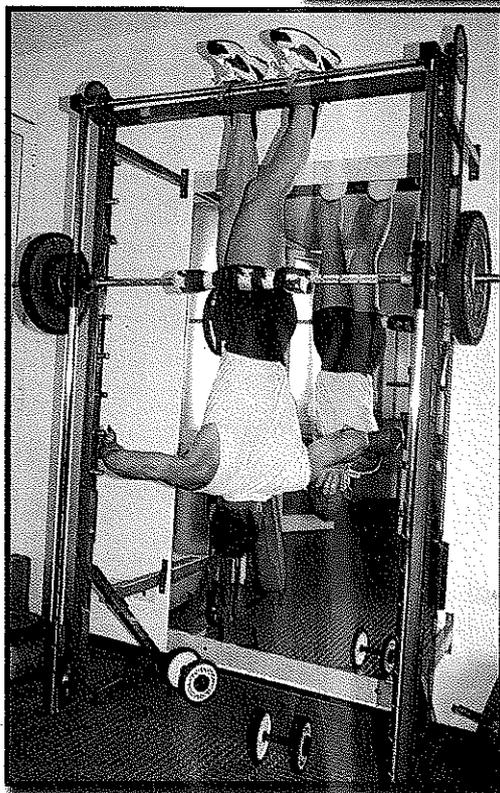
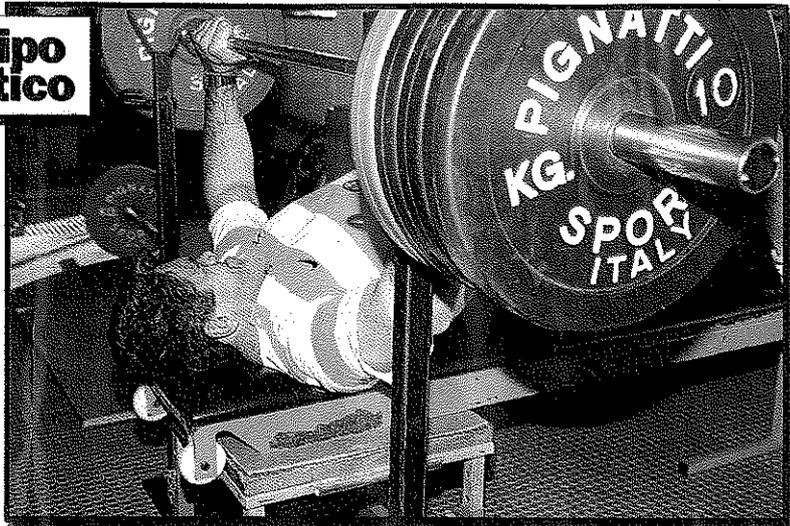
Quanto agli avanti giocano senza opposizioni, devono insistere sulla velocità e i passaggi. Anche Troncon, mediano di mischia, grande protagonista del gruppo, aiuta Gajan nelle prove tecniche: si sgola e incita i compagni. Corre e osserva attentamente. Sono tutti concentrati eppure avverti che si stanno divertendo. Fabio Benvenuto fuma una sigaretta di nascosto a bordo campo: «Per oggi io ho finito e questo è il momento più bello della giornata. Mi godo lo **spettacolo**». Al campo si avvicina anche Fabrizio Gaetaniello, il general manager: fa il duro ma guarda i suoi giocatori e pare ammira. È in scena il rugby del terzo millennio. Il Benetton Treviso è già sul treno giusto.

Allenamento

Settimana tipo ciclo agonistico

Lunedì

● Recupero, allenamento defaticante. In piscina soprattutto i grossi fisici, corsa blanda, va bene anche la cyclette con sforzo blando prolungato (40'), stretching e allungamento per il bacino. Il gruppo che non ha giocato esegue un lavoro atletico.



Martedì

● Allenamento in campo, detto di ripresa, lavoro tecnico e tattico: linee arretrate e pacchetto di mischia eseguono allenamenti separati di velocità senza palla. Si è ancora nella fase delle 48 ore di recupero per cui si lavora a media intensità.

Mercoledì e Giovedì

● Mattina: lavoro di muscolazione.
Pomeriggio: lavoro tecnico atletico, circa 3h.

Venerdì

● Pomeriggio dedicato alla preparazione della partita: lavoro atletico molto veloce e di rifinitura, non più di 1h15'.

Sabato

● Riposo.

Domenica

● Partita.

Corsa 2 volte la settimana: di velocità e di resistenza alla velocità (navetta, sprint, esercizi abbinati, ripetute con poco recupero).

L'Italia nel club dei colossi

La Nazionale azzurra si è conquistata il pass per il torneo più prestigioso: nel 2000 il Sei Nazioni

In principio era una questione a quattro: Galles, Inghilterra, Scozia e Irlanda. Poi è arrivata la Francia con i suoi galletti blu e il trofeo ha preso un nome inconfondibile, il marchio del più inconfondibile club del rugby d'élite: il **Cinque Nazioni**. Essere lì, fra questi colossi nazionali della palla ovale, è il sogno di ogni rugbista ambizioso. Occasione imperdibile per gli azzurri di Coste che adesso il pass per il 2000 l'hanno finalmente

conquistato. **Sei Nazioni**, dunque, dal prossimo anno, con l'Italia considerata alla stregua dei grandi club europei. Per le partite casalinghe degli azzurri, si giocherà a Roma, probabilmente in uno Stadio Flaminio completamente ristrutturato. Prima dell'impegno con il Terzo Millennio, però, c'è da pensare ai Mondiali '99, in ottobre, che si giocheranno in Galles, nel resto del Regno Unito e in Francia.



Vincere domani

Il rugby non è uno sport solo per uomini duri: a Treviso si crescono i campioni del domani e si consiglia questa disciplina anche ai bambini.

Febbre da Palio

Festa dell'Assunta. Ieri ha vinto la contrada del Drago su Zodiac, cavallo esordiente, montato dal fantino Luca Minisini detto "De". Ma il Palio non è una corsa e nemmeno una gara. Gli estimatori lo definiscono una guerra o, più poeticamente, la rappresentazione della vita. I detrattori, un gioco feroce di cui fanno le spese i poveri cavalli

Parlare con un pallofilo, soprattutto a poche ore dal Palio, è come tentare di parlare con un extraterrestre o con l'adepto di una misteriosa setta. Un essere sprofondato - momentaneamente, ma a volte irreversibilmente - in un'altra dimensione spazio-temporale dove nulla esiste se non la contrada, e la sua nemica. Fortuna ha voluto che trovassimo, a poche ore dal Palio dell'Assunta, un pallofilo non-senese (quindi d'adozione. Sono pochi ma fedeli quanto i più accaniti contradalotti) che al Palio ha dedicato gran parte dei propri studi, oltre che delle proprie passioni.

Piero Colle è scrittore, editore, creatore del Paliodonna di Udine e biografo ufficiale del più grande fantino vivente, Aceto, vincitore di 14 palli ("Aceto, fino all'ultimo Palio", Giunti ed., 1996). Chiediamo a lui quello che noi profani, di fronte a una corsa affannata e caotica di poco più di un minuto, non riusciamo a capire. E cioè quale sia la ragione di tanta passione. «Non c'è una risposta univoca a questa domanda. Posso solo dire che per capire la nostra passione non servono le categorie utilizzate nello sport. Il Palio non è uno sport. E' una guerra, è un fenomeno antropologico, è la rappresentazione di sé.

Capisco, ma fino a un certo punto.

Il Palio è un'istituzione estremamente complessa che non si può capire se non si vive o non si è vissuti almeno per un periodo di tempo all'interno di una contrada senese. Solo vivendo in quelle strade si può capire la complessità del fenomeno. E la sua grandezza la si intuisce dal fatto che il Palio è una delle dieci feste al mondo sotto tutela giuridica dell'Unesco per il suo spessore e i contenuti antropologico-culturali.

Quarto un non-senese può "entrare" nello spirito del Palio?

Siena è una città profondamente xenofoba e considera "straniero" chiunque viva al di fuori delle sue mura. I turisti sono tollerati, ma a malapena. Vengono tenuti rigorosamente fuori dalle questioni del Palio e sopportati solo perché portano ricchezza.

E i senesi, quanto "vivono" intorno al pallo e al senso della contrada?

Le dico solo che un giorno sono andato al cimitero di Siena. Su molte tombe mancano i segni classici religiosi, come la croce o le immagini

PASSIONE / CE LA DESCRIVE LO STUDIOSO PIERO COLLE

Il Palio, tenzone becera ed eroica

sacre, ma mai i simboli contradalotti.

Riesce a dirmi in poche parole quali sono i sentimenti che questo gioco esprime?

E' un misto di sublimità e atrocità, di becera esaltazione campanilista e di grandioso senso dell'eroismo, capace di cancellare qualsiasi confine. Elementi che si fondono, si compenetrano, e che la civiltà contemporanea ha smarrito quasi del tutto.

Cosa c'è in gioco, nel Palio?

Né soldi né oggetti di valore ma solo il senso di priorità e dominio sul resto della città. Un sentimento tardo-medioevale, difficile da capire per noi "stranieri".

E come si vince?

Principalmente in due modi: il più ovvio è quello del cavallo che taglia per primo il traguardo alla fine dei tre giri, anche da solo, ovvero "scosso". L'altro modo è impedire la vittoria della contrada "nemica", a qualsiasi costo. I conflitti fra le contrade meriterebbero un capitolo a parte, hanno spesso storie di secoli e creano delle fratture profonde, insanabili. Il più recente, diciamo di epoca moderna, è quello che ha visto contrapposti, nel 1934, il Nicchio e l'Oca. La storia è, che negli anni Trenta si era formata un'intesa chiamata Tono (dalle iniziali delle quattro contrade che l'avevano stipulata: Tartuca, Oca, Nicchio e Onda), intesa mirata a spartirsi il Palio. Nel 1934, secondo il Tono avrebbe dovuto vincere il Nicchio ma invece vinse l'Oca e iniziò una guerra che durò per decenni. Lungo le strade del Nicchio fino a qualche tempo fa si cantava un motivetto che faceva: «Quella del '34 ci s'è legata al dito, papero scialbordito, papero scialbordito». Quasi tutte le contrade hanno una nemica corrispondente. Solo la Torre ne ha due, l'Onda e l'Oca, mentre il Drago e la Selva sono neutrali.

mescolano in continuazione. Quale dei due elementi prevale?

E' come l'ossimoro in poesia dove i termini esaltano se stessi proprio nella contraddizione. Faccio un esempio. Ieri pomeriggio, prima della corsa i cavalli sono stati benedetti nella chiesa della contrada, con coro di lacrime di tutti i contradalotti. Il prete benedice il cavallo e gli fa addirittura baciarlo il crocefisso. Quindi lo congoda con la frase: "Và e torna vincitore!" gridata con forza e sventolando con una mano il fazzoletto della contrada. Più sacro e profano di così...

Ogni anno, gli zoofili e le organizzazioni degli animalisti vi accusano di violenze sui cavalli...

Guardi, ritengo le loro motivazioni non reggono ma noi pallofili ormai non ne possiamo più fare a meno. Il cavallo della contrada di solito viene trattato molto meglio del fantino.

Lei ha istituito, nella sua città, un Paliodonna, unico Palio in Italia ad esclusiva partecipazione femminile. Come le è venuta l'idea?

Desideravo inaugurare in Friuli un evento pallesco che si differenziasse da tutti gli altri Pali che si disputano in Italia (più di 100, ndr). Si tratta di una manifestazione internazionale a cui partecipano, oltre ai borghi udinesi, le città d'arte italiane e le delegazioni straniere. E visto che la tradizione pallesca è quasi tutta strettamente maschilista, ho voluto introdurre l'elemento delle fantine donne per recuperare il senso della gara e della corsa femminile. Mi sono basato su un precedente illustre. Nel 1375 le donne del borgo Grezzano (oggi, Grazzano) di Udine chiesero alle autorità comunali di poter disputare un loro Palio. Un segno raro della presenza e della volontà femminile nei documenti del nostro medioevo.

ROBERTA RONCONI

Una giostra di emozioni medievali

Onore, odio, vendetta, eroismo. Accordi segreti e feroci inimicizie, nascoste alleanze e inaspettati tradimenti. Il Palio è così, da quattrocento anni.

Chi lo ama non lo definisce uno sport ma una guerra o, più poeticamente, una rappresentazione della vita. Chi non lo ama vede solo una corsa confusa e spesso violenta in cui a rimetterci sono sempre gli inconsapevoli cavalli e, a volte, anche qualche consapevole fantino.

Resta il fatto che questa giostra (non è una corsa, non ne rispetta alcuna delle regole) ha una storia ufficiale di quattro secoli, è un fenomeno culturale e antropologico rimasto praticamente intatto nelle sue forme e nei suoi sentimenti da mezzo millennio, tanto da finire sotto la tutela dell'Unesco.

Attraverso i suoi riti, pagani e religiosi, così come attraverso le trame di odi e amicizie fra contrade si può ricostruire un lungo capitolo di storia italiana.

Ieri, in Piazza del Campo, un evento inaspettato. A dispetto di accordi e alleanze ha vinto Zodiac, un cavallo su cui i pochi che hanno puntato, avranno guadagnato una fortuna.

Perché il Palio è anche questo, soldi sottobanco e scommesse clandestine.

Liberazione
17 agosto 2001

Una festa dove sacro e profano si



I padroni del rischio

STEFANO CRISTANTE

Se entrate in un robusto motore di ricerca e digitate «sport estremi» otterrete il risultato di 13.700 siti a vostra disposizione. Niente male per incominciare. Se invece andate in edicola e avete le tasche piene e chiedete al giornalaio riviste sugli sport estremi, la vostra borsa di tela si riempirà di materiali tendenzialmente colorati e trendy, tutto sommato alla portata di un acquisto giovanile. In realtà non è facile, in Italia, procurarsi roba pura e dura sugli estremisti più estremi - free climbers e compagnia - ma sui vari tipi di windsurf trovate il necessario. *Funboard* l'avrete in cambio di 12 mila lire e vi porterete a casa anche l'inserito *Kt*, Kite magazine, per gli specialisti del surf con paracadute da parapendio che arriva a portare in alto l'eroe e a riconsegnarlo alle onde, cavalcate da assi solo un po' più resistenti del solito. *Ksm*, cioè King surfer magazine, costa 10 mila lire, forse anche perché ha le foto in bianco e nero che fanno un po' a cazzotti con la spettacolarità e la lucentezza dell'estremo, ma ottime informazioni sulle *buenas olas* del litorale romano, zona Santa Marinella soprattutto, dove da qualche anno una subcultura surf (e marinara in genere) trasforma gruppetti di ragazzi e ragazze prevalentemente autoctoni in microcomunità californiane fine anni '80. *Surfers* costa 8.000 lire, funziona bene, a colori, fornisce calendari aggiornati delle ormai numerose manifestazioni surfistiche a sfondo competitivo e sempre meno per adepti e fissati. *Windsurf Italia* è più tradizionale (sul mercato da 19 anni), ma spiega benissimo di che materiali e tecnologie dotarsi per infilarsi nella pratica del windsurf, figlio primogenito dell'asse e della tramontana.

Passiamo alla neve. Siamo in presenza di un settore giornalisticamente strutturato, fatto di una sostanziale continuità col passato e di un'apertura obbligatoria allo snowboard e agli estremismi ad esso collegati. La tradizione pretende un ostinato rilievo dato alle competizioni sportive - tramite commenti da radiografia, talvolta maniacali -, in particolare delle gare della Coppa del mondo di sci (ovviamente maschili, anche in presenza, come nel tennis, dell'emergere di una nuova potenza fisica e psichica del genere femminile). Va registrato per queste riviste della tradizione un rialzo di vendite sia in occasione delle Olimpiadi invernali sia in presenza di carisma mediale da parte dei campioni, purtroppo finora manifestatosi solo in guasconi emiliani, talora sprovveduti nella scelta del commercialista. A parte Alberto Tomba, che moltiplicava e stendeva i tifosi con gare da infarto e giuggiolonate circensi davanti alle telecamere, nello sci italiano non c'è ancora qualcuno capace di trasformarsi in una star dello spettacolo, come già accade nel calcio, uno tipo Trapattoni o Maradona o persino Ronaldo. (Rileviamo, ora che Tomba fa il super-cop per il grande schermo, che la star di *Mai dire gol* si è già dimenticata del proprio passato prossimo di eccentrico carabiniere, una specie di Black Bloc delle premiazioni della Coppa del mondo e insieme il Pierino dell'Arma, come dimostra l'arguta pellicola *Alex l'ariete*). L'unico che provicchia a farsi dar retta dai media è Mario Cotelli, allenatore e dispensatore di rimbrotti ai commissari tecnici di Alpe e di oltralpe. Una specie di Romeo Benetti della dialettica, che però fatica a sgarbizzarsi perché Co-

Il proliferare degli sport estremi è la vera mania dell'estate. Una strana passione che va dal kitesurfing al parapendio marino, dagli sci sulla sabbia al bungee jumping, un salto (a molla) nel vuoto per provare l'effetto che fa

stanzo non lo invita e non lo invita perché lo sci, in Italia, nonostante la piccola borghesia stazioni sulle nevi italiane per almeno una settimana l'anno, non esprime eroi mediali, né bestie superomistiche alla Hermann Maier, una via di mezzo tra Franz Klammer e Hulk. Già Hermann Maier, in effetti, pratica lo sci come sport estremo, cioè dà l'impressione di trovarsi persino oltre la straordinaria destrezza di Alberto Tomba, in un sistema che equipara il superamento della porta del super-g e del gigante alla discesa libera, o a buttare giù a cazzotti un'intera foresta di paletti. Il concetto potrebbe avere un valore generale: i grandi campioni del momento di quasi tutte le discipline sono costruiti tecnicamente come decathleti, cioè quel tipo di super-uomo che riesce a portare a casa risultati di rilievo in dieci specialità diverse, dominate specialisticamente da fisici che non potrebbero essere più diversi, variando la competizione dal lancio del disco al salto con l'asta. Pensate alla distanza tra il fisico del grande Sotomayor, recordman cubano che sembra un fumetto Marvel disegnato da Alberto Giacometti, al-

tezza 196 centimetri per 84 chili di peso, rispetto al supermassiccio Maurice Green, distruttore del dominio di Carl Lewis nell'immaginario americano di massa sulla velocità pura. La sintesi di queste differenze è un atleta potente ma longilineo. Ercole. Ciò che si vuole mettere in rilievo è che la società dello spettacolo ha bisogno di trasmettere ai telespettatori emozioni e gesta eroiche, ben sostenute dagli investitori pubblicitari e perfettamente individualizzabili. Il limite estremo appartiene all'individuo prescelto dall'epoca attuale per combattere nell'arena dei media. Ieri era Mercurio (nelle sue varianti Borg, Stenmark, Rivera, Mennea, Muhammad Ali e così via fino a Pete Sampras) oggi è Marte (Tyson, Candela, Bubka, Schumacher, Venus Williams). La pura forza non è mai stata così attrattiva per i media, almeno dai *radio days* di Primo Carnera, ma lì c'era una morbosità collettiva legata al gigantismo dell'erculeo friulano.

L'Iliade associata al broadcasting (cioè la narrativa mitologica più la televisione) funziona come un meccanismo perfetto, come un film di Spielberg. Cattura cioè i sensi e i corpi dei globalizzati di tutti i paesi e li ricostruisce socialmente come appassionati di qualcosa che appassiona tutti. C'è quindi bisogno di gladiatori, come ha capito persino Ridley Scott, ed essi debbono essere come Totti per i romanisti e come Nesta per i laziali: belli, giovani, decathletici e a proprio agio coi media. Attenzione: la pacatezza appresa da Del Piero tramite Cepu non tira su lo share. Piuttosto funziona il piglio alla Messala (il nemico di Ben Hur) di Fabio Capello oppure la passionale e giovanile baldanza di Totti e Nesta, e anche di Montella e Tommasi. E del vecchio Re leone. Anche il calcio, così come lo sci, sembra

alla ricerca di un limite estremo. Si affacciano giganti coordinati, così come nel basket la statura eccezionale non è costretta a separarsi dall'equilibrio e dall'armonia gestuale (Michael Jordan su tutti).

«L'estremo - diceva lo sfortunato e amatissimo Patrick de Gayardon - è ricerca. Del limite da superare, della meta più lontana che l'uomo può proporsi di raggiungere. Ma è anche ragionevolezza, calcolo, preparazione. Solo concentrando in sé queste cose si può diventare padroni». Del rischio, aggiungiamo. E il virus dell'estremo si espande a tutte le discipline agonistiche, dall'automobilismo al ciclismo (dove non a caso è scoppiato uno scandalo finalmente mediatizzato sul doping, variante di Marte insicuro e di aziende farmaceutiche che sperimentano e sponsorizzano sui campioni, spesso non in possesso di laurea in farmacologia). Ma l'estremo è anche nello sport degli sport, è nel calcio. Quante gambe saltano in un campionato di calcio di un paese calcisticamente all'avanguardia? Quanti talenti eccezionali (Van Basten) vengono sedati dalle operazioni chirurgiche? Nessun moralismo, naturalmente. Gli sport estremi hanno anticipato i

grandi sport di massa, collegando le emozioni forti al consumo dell'evento. Non esistono lanci nel vuoto o discese in kayak nei fiumi più imbizzarriti o attraversamenti di deserto in bici o arrampicate ragnesche sull'Empire State Building in assenza di emozioni violente. Nelle discipline estreme la partita fiacca semplicemente non è contemplata. Se gli spettatori diventano più esigenti, il livello spettacolare deve crescere. È un obbligo anche per il calcio, per il basket, per l'antico e nobile cricket, persino. Velocità e forza, prestazioni gladiatorie, in definitiva. «Se vuoi essere estremamente felice devi fare qualcosa di estremamente difficile». Sono parole di Borge Ousland, esploratore estremo. Si potrebbe anche dire: se vuoi essere estremamente popolare, devi fare qualcosa di estremamente difficile. C'è chi si getta da un aereo e surfa nell'aria (skysurf), chi si butta con un elasticone da un ponte altissimo (l'ormai noto bungee jumping), chi si lancia nei mulinelli fluviali (raft) e chi gioca a calcio in serie A in Italia (soccer). Questione di forza e di media. Che l'estremo sia con voi, telespettatori del pianeta Terra.

Il Manifesto - 23 agosto 2001

ALTRI TEMPI - PINBALL MACHINES

Ti ricordi il flipper?

di Andrea Rocco

Non è «Game Over», ma quasi. Un paio di settimane fa, mentre 1 milione e mezzo di giovani giapponesi facevano ore di coda per acquistare la nuova PlayStation 2. Wms Industries, proprietaria dei marchi Williams, Bally's e Midway annunciava la chiusura delle ultime linee di produzione di flipper. Sopravvive Stern, comprata e poi rivenduta dal colosso del videogame Sega, ma Wms controllava il 75% della produzione mondiale di «pinball machines» e il suo annuncio segna davvero la fine di un'epoca. «Vittima di Lara Croft e delle logiche delle corporations», ha scritto il *New York Times*, ma in realtà si tratta di una morte annunciata già tre anni fa, dalla chiusura dell'altra grande marca di flipper, Gottlieb's, a conclusione di una storia durata oltre mezzo secolo, tra successi e persecuzioni, ma che ha le sue radici ancora più indietro.

L'antenato del flipper è infatti la «bagatelle» d'epoca vittoriana, descritta da Dickens nel 1836. Ma il grande sviluppo delle «macchine da soldi» avviene negli anni '20 a Chicago, nei bar frequentati da Al Capone e i suoi amici e poi con il proibizionismo, che imponeva a bar e ristoranti altre fonti di reddito per rimpiazzare le vendite di alcolici. In un clima favorevole, voglia di evadere dalle durezze della Grande Depressione ed esplosione delle prime sale giochi, le cosiddette «Penny Arcades» (le partite costavano un cent, o penny), nel 1931 fa la sua apparizione il vero antenato del flipper, il Ballyhoo: in pochi mesi ne vengono venduti 50.000 esemplari e il produttore farà nascere una società, la Bally's, che farà la storia del flipper. In poco tempo le si affiancano, sempre a Chicago, le altre due grandi del flipper, la Chicago Coin e la Gottlieb. Con la fine del proibizionismo si torna a bere e si dimenticano i flipper. Ma non li dimenticano i benpensanti, per i quali sono strumento di vizio, e le autorità (qualcosa bisogna pur proibire) intervengono (anche Mussolini mette al bando

tutte le macchine a moneta). L'industria reagisce con l'innovazione tecnologica. Nel '35 appare il primo vero bigliardino elettrico, il Beamlight («raggio di luce») della Chicago Coin, mentre i primi flipper propriamente detti, dotati di «flippers» per respingere le palline, sono i modelli Bermuda e Humpty Dumpty del '47. Gli attacchi legali e polizieschi ai flipper non si fermano fino al '62, quando il Congresso li legalizza.

L'Italia diventa uno dei paradisi del flipper, e in breve si sviluppa una industria locale. Non delle macchine complete, ma di «kit» per rinnovare i giochi e italianizzarli. La mecca del flipper è l'Emilia, dove operano Bell Games, Zaccaria, Rmg, Europlay e altre piccole fabbriche di «kit» per flipper: come scrive Federico «Wiz» Croci, uno dei massimi esperti e collezionisti italiani di flipper (ne possiede 290): «a un certo punto a Bologna c'erano più fabbriche di flipper che a Chicago» (vedi al sito di Croci, www.tilt.it). Ma anche in Italia la legge non ama i flipper. E' del '65 una legge che proibisce la vincita di palline e partite, e gli americani iniziano a costruire flipper speciali «for export to Italy only», ora una rarità per collezionisti.

Per tutti gli anni '70 prosegue l'espansione dell'industria del flipper (fino alle 100.000 macchine vendute), poi con i giochi elettronici inizia la decadenza. I produttori tentano di resistere: incorporano sempre più elettronica ed effetti speciali nelle macchine, si accordano con Hollywood per flipper «a tema» su film di successo. Ma i giovani vivono il flipper come una reliquia del passato e i vecchi «aficionados» non apprezzano i nuovi flipper elettronici. Le vendite calano (solo 10.000 flipper l'anno scorso) e Gottlieb nel '97 chiude. Resistevano i marchi storici della

L'ultima grande società produttrice di flipper ha chiuso i battenti. È la fine di un'era, iniziata negli anni '20 a Chicago e conclusasi alla fine dei '70 con l'avvento dei videogiochi

Wms, una corporation che aveva assorbito Williams (fondata dal leggendario Harry Williams, l'inventore del «tilt»), ma che ha spostato il suo interesse verso la produzione delle molto più redditizie slot-machines. La divisione flipper della Wms ha perso montagne di dollari negli ultimi anni e al momento della chiusura perdeva 1 milione di dollari al mese. Ha tentato un'ultima, disperata mossa l'anno scorso, creando un ibrido videogame-flipper chiamato Pinball 2000 e lanciando un flipper zeppo di effetti speciali, «Star Wars: Episode One». Due macchine tecnicamente eccellenti, ma un flop commerciale: delle 20 mila unità necessarie per non perdere soldi, ne ha vendute meno della metà. «Episode 1» è probabilmente l'ultimo episodio della saga del flipper. Resta un piccolo produttore, Stern, che si sta ritagliando una nicchia, producendo macchine «vecchio stile» con elettronica ridotta al minimo e «look retro». Ma il flipper, morto o quasi come prodotto commerciale, sta conoscendo nuove vite. Gli appassionati si sono organizzati in tutto il mondo: congressi, campionati, raduni (in Francia c'è anche un «Technomusée du Flipper»). Nel '95 Federico Croci ha organizzato un «Pinball Frunz» sulle colline bolognesi dove si poteva giocare tutta la notte, gratis, su 12 dei suoi splendidi flipper d'annata. Il flipper è diventato oggetto di collezionismo e infine è arrivato su Internet, con centinaia di siti, gruppi di discussione, vendite in rete...

Alias n°15 - 15 aprile 2000



Le paranoie di Armstrong

PIPPO RUSSO

La terza vittoria consecutiva di Lance Armstrong al *Tour de France* è giunta in coincidenza con una delle edizioni più piatte della *Grande Boucle*. Una corsa nata sotto il segno di un vincitore designato, e celebrata come una lunga approssimazione a una fine che era già nota. L'affermazione del ciclista statunitense è giunta al termine di tre settimane durante le quali la gara, intesa come sequenza di azioni faticose caratterizzate da incertezza dell'esito, ha lasciato il posto a una sorta di coreografia della performance: ossia, a una lunga celebrazione articolata su una costellazione di prestazioni e atti periferici che hanno fatto da contorno alla prova dell'eroe designato. Il tutto nel rispetto di un copione che non ha ammesso variazioni rispetto all'esito annunciato. Sin dal giorno in cui il calendario della corsa venne stilato si sapeva dove e quando Armstrong avrebbe conquistato la maglia gialla, in quali occasioni i suoi avversari (Ullrich *in primis*) potevano giocarsi qualche chance di insidiarne la vittoria, e a partire da quale tappa la sua leadership avrebbe potuto considerarsi inattaccabile. Forse soltanto al Giro d'Italia del '99 (disegnato su misura per Marco Pantani: e mai scelta strategica fu altrettanto suicida) si ebbe un precedente di così stretta coestensione fra la gara del singolo e la gara *tout court*. Il *Tour de France* appena andato in archivio, insomma, è stato quello della celebrazione del supereroe: una competizione, nella quale le fatiche delle squadre e dei singoli ciclisti hanno assunto la funzione di elementi di contorno, di fugaci contrappunti alle gesta dell'atleta invincibile. Quanto ciò possa essere stato di giovamento per quella che rimane la principale corsa a tappe di ogni stagione ciclistica, non è possibile valutare.

Poiché se è vero che ogni sport ha bisogno di alimentare il proprio immaginario col ricorso a figure sospese fra la realtà e il mito, altrettanto vero è che un eccesso di scontatezza sviluppa una componente essenziale alla dimensione della sfida: quella dell'equilibrio di forze e dell'incertezza nell'esito. Se una gara che coinvolge centinaia di atleti finisce con l'essere una parata di comprimari e cicisbei, e l'unica sfida sull'agone è quella che il supereroe pone a se stesso, difficilmente una connotazione sportiva riesce a sopravvivere per lungo tempo. A ogni modo, l'oggetto della

Qualche riflessione sulla terza vittoria consecutiva del ciclista statunitense. Un successo largamente annunciato per un fuoriclasse che gode di scarsa popolarità tra i colleghi e ha alcune fissazioni, come la sicurezza o i record, da autentico maniaco dell'universo delle due ruote

nostra riflessione non è costituito dal *Tour*, e dal fatto che una gara così gloriosa sia stata ridotta a *One man show*, ciò che attira il nostro interesse è un'analisi sul personaggio Armstrong, e su alcuni dettagli del suo modo di intendere il proprio ruolo di agonista di vertice. Lo spunto per la riflessione ci è venuto dalla lettura di due ottimi brani giornalistici pubblicati nel medesimo giorno, venerdì 27 luglio. Uno, l'articolo firmato da Pietro Cabras sul *Corriere dello Sport/Stadio*, è stato redatto seguendo il taglio della «biografia non autorizzata»: una raccolta di dettagli e spunti sulla carriera dello statunitense dalla quale usciva una figura posta sotto una luce negativa. L'altro, l'intervista rilasciata dallo stesso Armstrong a Pier Bergonzi della *Gazzetta dello Sport*, raccoglieva una serie di confessioni sui programmi del campione Usa, facendo emergere aspetti illuminanti del suo carattere. Entrambi hanno contribuito a disegnare una figura abbastanza inedita del supereroe Armstrong, diversa da quella attorno alla quale viene imbastita la narrazione pubblica dell'uomo che ha vinto le ultime tre edizioni della *Grande Boucle*. L'Armstrong che emerge dal mosaico dei dettagli forniti dalla coppia Cabras-Bergonzi è un uomo che si sposta sensibilmente dalla mitografia che lo ritrae come l'uomo senza macchia e senza paura; capace di vincere un male crudele e tornare più forte di prima, sbaragliando avversari rispetto ai quali avrebbe dovuto patire handicap d'ogni sorta. Quello che si conosce attraverso le cronache di quel 27 luglio è un altro Armstrong: freddo, cinico, scarsamente amato dai colleghi, nonché catturato da una malattia della quale rischia di diventare l'epiteto: la *paranoia da record*.

Che il fuoriclasse statunitense non sia mai stato un fenomeno di popolarità, era già noto; del resto, egli stesso ama ripetere che il *Tour de France* non è una gara di simpatia; e a chi gli chiede il motivo di tanta tiepidezza, Armstrong risponde che ormai la corsa a tappe che egli vince da tre anni si è trasformata in un «mostro globale». Definizione non meglio precisata, entro la quale lo statunitense ha probabilmente voluto far rientrare la somma dei sospetti e dei livori che la sua figura suscita fra colleghi, organizzatori e stampa, e contro la quale si trova a combattere ormai da oltre un anno. Probabilmente il «mostro globale» non è il *Tour*, ma quella marea montante di sospetti che travolge la liceità di certe sue pratiche farmacologiche legate alle terapie antitumorale, ma ritenute dopanti per qualunque altro ciclista in gara; o quelle *liaisons dangereuses* col dottor Michele Ferrari, sulle quali egli continua a fornire risposte arroganti e elusive: «Prendo i sospetti con mantellina e cappello impermeabile sapendo che poi tornerà il sole». Tutti elementi che hanno finito col costringere Armstrong entro i panni dell'eroe solitario; costretto a raccontare a se stesso, prima ancora che agli altri, di dover affrontare non soltanto le mosse degli avversari e le asperità della sfida, ma anche l'invidia e il malanimo di un numero crescente di detrattori. Sarà anche per questo che i colleghi lo amano poco. Uno di questi, le cui dichiarazioni sono state riportate da Cabras dietro richiesta di anonimato, ha stigmatizzato l'abitudine di Armstrong (unico nel circo del *Tour*) di girare con due guardie del corpo; mostrando una fissazione per la sicurezza personale del tutto sproporzionata rispetto all'entità dei rischi effettivi. Lo stesso ciclista anonimo ha raccontato dei controlli che i body-guards del ciclista americano effettuavano sotto le auto in sosta, per accertarsi che non vi fossero piazzate bombe, davanti al ristorante in cui Armstrong (in rigorosa solitudine) consumava la sua cena: un episodio che meglio di ogni altro descrive quella sorta di barriera invisibile che si è eretta fra l'americano e i colleghi.

Ma c'è un'altra dimensione del personaggio-Armstrong che è stato possibile cogliere dalle cronache giornalistiche dello scorso 27 luglio. Essa è emer-

sa dalla lettura dell'intervista rilasciata a Bergonzi, e riguarda quella sorta di paranoia da record che pare costituire per il ciclista statunitense la principale molla agonistica. Dalle dichiarazioni rilasciate al giornalista della Gazzetta si viene a conoscenza di quello che è probabilmente l'aspetto più significativo della personalità del ciclista Usa: una volontà ferrea di fare piazza pulita di tutte le prestazioni d'eccellenza presenti sul campo, dando consistenza numerica al suo superomismo.

Particolarmente densa di significati è stata la risposta a una domanda sull'intenzione di battere il record dell'ora: «Non dopo il Tour. Non c'è tempo perché vorrei provarci in modo speciale, trasformandolo in un grande evento. Sicuramente in quota su una pista nuova, che farò costruire appositamente. Vorrei fare un grande record. Una volta sola. Vorrei farlo negli Usa, in Colorado, in un palazzetto del basket, dentro al quale montare una pista piccola e velocissima. Studiata per il tentativo. Da distruggere subito dopo. Attaccherò il nuovo record dell'Uci con la bici tradizionale, ma vorrei anche stabilire la miglior prestazione con la posizione da triathlon. Sì, perché il vero record è sempre quel 56,375 di Boardman e vorrei battere anche quello».

Nelle parole di Armstrong appena citate è possibile rintracciare tutti gli estremi per una diagnosi il più possibile profonda del suo carattere e del tipo di motivazioni che ne animano l'approccio all'impegno agonistico. Il campione della Us Postal si confronta con un orizzonte nel quale trova posto soltanto il record, come filosofia di vita e come dimensione esistenziale. È come se Armstrong avesse già sgomberato dalla propria visuale la presenza di compagni e avversari, e puntasse verso

*Per il campione della Us Postal,
guarito qualche anno fa
da una grave malattia,
il record è una filosofia di vita
e una dimensione esistenziale.
Ma molte sue pratiche
farmacologiche sono ritenute
al limite del doping,
anche per la presenza
di «esperti» assai chiacchierati*

una china nella quale la solitudine è al tempo stesso sfida e auto-fortificazione. Sotto questo aspetto, il ciclista Usa incarna al massimo livello la parabola dell'eroe moderno, lanciato in una gara contro i limiti posti dalla natura e dagli altri uomini. Ma a questo quadro d'assieme si aggiunge una dimensione di postmodernità, che rende a Armstrong un carattere di unicità nella galleria degli eroi sportivi contemporanei. In primo luogo, il dato della sua sopravvivenza alla malattia, e della spinta che da quella circostanza è pervenuta in termini di ricostruzione atletica e motivazionale: tutti elementi che conferiscono al campione della Us Postal un'identità da *unbreakable* e un vago carattere di bionicità. Quanto basta a collocarlo giusto a quel confine fra modernità e postmodernità in cui i contorni dell'umanesimo sfumano per lasciare spazio alle ibridazioni. In secondo luogo, il discorso sui record da battere e sugli agoni all'interno dei quali condurre le prove fornisce alcune dei

più significativi indizi sulla postmodernità dell'eroismo sportivo di Armstrong. L'idea di condurre la sfida-record su un «agone improprio» (un palazzetto del basket) e su una pista «usa e getta», frutto di uno sforzo tecnologico sui materiali che sarebbe pari alla sua immediata caducità, rendono con estrema fedeltà l'idea della radicale postmodernità filosofica e ideologica che anima il ciclista americano. In ultimo, va citata la questione della sfida al record di Boardman: una prestazione d'eccellenza conseguita attraverso il ricorso a un mezzo e a una postura del corpo talmente eterodossi da inficiarne la stessa validità. Eppure, a dispetto della mancata validazione da parte delle autorità ciclistiche (e quindi, di quell'attinenza a un fondamento rigoroso che costituisce il nucleo stesso della modernità), quella prestazione rimane «il record» (come avvenne per la performance sui 100 metri di Ben Johnson a Seul): indipendentemente da come essa sia stata condotta a termine. L'attacco al record spurio costituisce probabilmente la più compiuta dimostrazione della postmodernità di Armstrong come eroe sportivo, e della sua inguaribile paranoia da record. Che pare quasi trovare sommatizzazione nella fissità di quello sguardo capace di guardare soltanto in avanti, senza lasciarsi deformare da un'ombra di emozione. Forse anche per questo le sue gesta hanno smesso di far palpitare: si tratta di sfide con sé stesso, rispetto alle quali il mondo esterno è stato declassato al rango di fastidioso rumore di sottofondo.

Il Manifesto - 1 agosto 2001



GIRO D'ITALIA

E Pantani e Cipollini si presero per mano

ROBERTO FERRUCCI

Sulla rotatoria alle porte di Jesolo c'è il display, che di solito ti dice che devi allacciare le cinture e invece oggi indica che il Giro parte da Piazza Brescia alle undici e trenta. All'altezza dello Stadio Picchi, le macchine «normali» vengono fatte deviare. Mentre immagino già il percorso arzigogolato che mi costringeranno a fare, arriva l'ammiraglia della Liquigas. Piazza la mia Vespa incollata al paraurti e quando passo davanti ai vigili indico la macchina e mi fanno segno di sì. Entro

così nella zona riservata ai ciclisti, l'unico in moto.

Resto lì giusto il tempo per non fare insospettire nessuno. Una trentina di secondi. Saluto il numero centonovantatré della Telekom e sparisco. Parcheggio e mi faccio largo per assistere a quel curioso e apparentemente inutile rito che è la firma del foglio di partenza da parte dei corridori. In realtà credo si tratti solo di un modo per costringerli a mostrarsi al pubblico.



Accanto a me una signora di mezza età riconosce tutti i ciclisti. Si infiamma quando sul palco sale Forconi. Dice che è uno «*troppo forte*». In che senso non lo so. Arriva un ciclista over sessanta e over chissà quanto in fatto di peso. Dev'essere il marito della signora. Ha la bandana con su scritto «Il Pirata» e sembra un pirata sul serio: barba bianca e anello - nel senso di orecchino - al lobo sinistro.

Lo affianca un «collega», tutto vestito di rosa, con la scritta «Mercatone Uno» che si arrotonda ab-

continua a pag. 33 →

Alfabeto sportivo

Le pedalate di Coppi, le corse di Nuvolari, i pugni di Carnera: storie e racconti sui campioni di una volta in un volume con alcune delle pagine più belle di Orio Vergani

NICCOLO' NISIVOCIA

Secondo Susan Sontag, lo scrivere è l'arte del leggere: sia nel senso che non è possibile scrivere senza rileggere, e senza riscrivere e senza rileggere ancora - fino a quando ciò che è stato scritto non diventa sopportabile alla rilettura, in un anelito verso l'elaborazione, verso la raffinatezza, forse anche verso la perfezione; sia nel senso che non è possibile scrivere una cosa propria senza aver letto mille cose altrui, senza aver cercato l'ispirazione delle parole proprie nelle parole altrui - al punto che l'amore per lo scrivere sarebbe tutt'uno con l'amore per la lettura, e dal secondo nascerebbe il primo. Del resto, tutti hanno conosciuto almeno una volta nella vita la fatica dello scrivere: lo smarrimento davanti alla pagina bianca - fosse anche solo quella di un biglietto d'auguri, di un tema scolastico -, la sensazione dell'inesprimibilità della propria «libertà interiore», e poi l'emozione di scoprire che invece le parole possono essere trovate, la «tachicardia» (Bertolucci) che provoca al cuore l'ansia dello scrivere: in preda ad una simile emozione, e poi la disillusione di ritrovare le proprie frasi - che mentre venivano freneticamente scritte sembravano perfette - insignificanti e inutilizzabili; così come, forse, molti sanno la desolazione davanti ai versi di un grande poeta o alla pagina di un grande romanzo, la sensazione dell'irraggiungibilità di un'uguale ispirazione.

Ecco: si dice che Orio Vergani non conoscesse queste fatiche, lo smarrimento davanti alla pagina bianca, il senso dell'introvabilità delle parole adatte, il vuoto d'ispirazione; e si dice che Orio Vergani non conoscesse neppure il bisogno di rileggere ciò che scriveva: ma non perché non fosse comune an-

che a lui quell'anelito verso la perfezione nel quale Susan Sontag riconosce l'aspetto più vero e piacevole dell'arte dello scrivere, ma soltanto perché quella tachicardia grazie alla quale le parole vengono infine trovate era nel suo caso appagata da se stessa. Insomma, Orio Vergani non conosceva la disillusione delle proprie parole; al contrario, era capace di scrivere pagine e pagine e pagine senza esitazioni, senza pentimenti (come racconta Montanelli in una delle prefazioni del libro) - eppure il risultato era lo stesso cui aspira di approdare chi rilegge, chi esita, chi si pente: pagine bellissime, raffinate, colte; pagine che non si direbbe mai essere state scritte tutte d'un fiato, e che perciò anche se rilette non avrebbero potuto e dovuto essere scritte diversamente.

Ora, alcune di queste pagine sono state raccolte da Guido Vergani (figlio di Orio e maestro di giornalismo a propria volta) in un volume che la Baldini & Castoldi ha appena pubblicato con il titolo *Alfabeto del XX secolo*; e veramente l'opera di Orio Vergani si prestava ad essere raccolta come un alfabeto, ad ogni lettera del quale corrisponde un personaggio, un luogo, un evento, un *topos*: ma dietro alla quale si nascondono in verità - come nei *Sillabari* di Parise - altrettanti sentimenti, altrettante illuminazioni, altrettante passioni. E così, chi sfoglierà questo alfabeto strabilerà subito per quanto varie e numerose erano queste passioni; e potrà cogliere l'occasione per scoprire o riscoprire a distanza di anni chi era Orio Vergani: un giornalista culturale, un giornalista di costume, un giornalista sportivo - una e tante cose insieme, e nessuna di queste a discapito dell'altra.

Ma fra le pagine più belle emergono proprio quelle sportive: pagine sul ciclismo, sul

pugilato, sull'automobilismo, sull'atletica leggera; pagine sul Giro d'Italia, sul Tour de France, su Binda, Guerra, Bartali, Coppi, Trueba, Carnera, Nuvolari, Consolini, e su altro ancora (anche perché non sempre è semplice distinguere fra lo sport, il costume e la cultura); pagine nelle quali il ritmo tachicardico della scrittura si sposa di volta in volta con quello dell'immagine raccontata, della storia che vi sta dietro - della pedalata e del campione che pedala, delle gesta del pugile e della vita che ha vissuto, dell'uomo al volante e del confine fra la vita e la morte, del disco che vola nel cielo dell'Arena di Milano e del ritorno a casa in tram. Dunque, racconti e non mere cronache; realtà e non finzione, ma una realtà che si fa letteratura: sicché non stupisce di veder attribuita a Orio Vergani (nella seconda prefazione del libro, di Giuliano Gramigna) la stessa invenzione di un genere, quello di un giornalismo sportivo come non c'era mai stato, quello di una letteratura sportiva che per l'appunto dalla cronaca e dalla realtà trae origine.

Poi, si dice anche che letteratura e giornalismo sono cose diverse almeno in un senso: nel senso che le parole di chi pratica il giornalismo sono scritte sull'acqua, sono destinate ad una vorace e veloce consumazione, sono destinate ad essere dimenticate; ma almeno in questo caso - anche a voler essere d'accordo - grazie a questo libro potrà non essere così. E le pagine di Orio Vergani potranno essere riposte a fianco dei nostri romanzi, delle nostre poesie.

Il Manifesto - 9 gennaio 2001



Le incertezze dei campioni

FLAVIANO DE LUCA

In questi giorni è arrivato in libreria, *L'angelo di Coppi* di Ugo Riccarelli (Mondadori, pg.152, lire 27mila), un volumetto di dieci racconti, icastici e preziosi, su alcuni famosi campioni dello sport (Fausto Coppi, Garrincha, Jack Johnson, Emile Zatopek, Tazio Nuvolari tra i noti, il corridore automobilista Guy Moll e il portiere ucraino Nikolai Trusevich tra i poco conosciuti. Alla fine c'è anche un'appendice con una breve schedina dei protagonisti).

Non sono figurine agiografiche o squarci di biografia quanto intarsiate costruzioni sul limite che

Publicata da Mondadori un'antologia di racconti sullo sport. S'intitola "L'angelo di Coppi", li ha scritto Ugo Riccarelli, tre romanzi all'attivo, cercando le zone d'ombra e le traiettorie sghembe dei protagonisti dello sport, da Jack Johnson a Tazio Nuvolari, da Guy Moll fino a una partita di Pier Paolo Pasolini



accompagna ogni vincente e lo trasforma in perdente di domani, in uomo normale col suo carico di esitazioni, dubbi, incertezze. Piacevoli novelle che cercano di «illuminare» la zona d'ombra di un personaggio, scelta e preparata con cura. Ci sono naturalmente *tranches de vie*, episodi più o meno conosciuti, rivissuti e riletti con uno sguardo affettuoso, curioso, appassionato come di una persona che cerchi di raccontare il difficile equilibrio tra la carriera sportiva e il prima e il dopo, la vita tutta intera, quella da affrontare a testa alta e sguardo diritto negli occhi, cercando di svincolare le miserie del quotidiano, le vicende fortunate, il destino ribaldo, i momenti tragici.

Riccarelli, cuore matto come Bitossi, (altro esemplare di ciclista vittorioso che vede svanire a pochi metri dal traguardo la maglia iridata, soffiatagli da un compagno) lavora all'ufficio stampa del comune di Pisa ma ha pubblicato tre libri, *Le scarpe appese al cuore* (Feltrinelli, 1995), *Un uomo che forse si chiamava Schulz* (Piemme, 1998) e *Stramonio* (Piemme, 2000), romanzi tradotti anche all'estero, e ha la stoffa del narratore (come direbbe lui, «ha dentro la classe di un'artista») con una scrittura sorvegliata e intensa che non indulge a nessun compiacimento anzi riesce a trasmettere grande partecipazione emotiva pur mantenendo una certa distanza (assicurata dalla terza persona), uno sguardo carezzevole e sghembo (nonostante una professoressa di italiano che voleva parlare di letteratura e non di ciclismo, *Mont Ventoux*). Così il racconto omonimo con un Coppi, a pochi mesi dalla scomparsa, che s'ingarella con un ragazzino biondo, su una vecchia e pesante Aquila nera (come la prima bicicletta del campionissimo), una dueruote col rapporto fisso e la vernice scrostata, una testa dorata che lo supera con un rumore di tubolari *fuum, fuum*, su un'erta nella nebbia fitta dopo Cortemilia. Naturalmente un

plurivincitore di Giro e Tour non può accettare a cuor leggero di essere «passato» da un pivello dilettante e si lancia all'inseguimento di quel fantasma, di un qualcosa che materializza i tuoi incubi peggiori, di un rovello interiore. «E' questo che pesa a chi corre, vedere la schiena, vedere l'altro avanzare senza voltarsi, senza potergli leggere lo sguardo impaurito o sfatto o almeno preoccupato perché il nemico è dietro alla tua gomma e al primo tornante ti verrà a infilare».

Questo giocare con gli avvenimenti reali e quelli fantastici, mischiati insieme con un piglio lirico e avvincente, tra le cose banali e l'epica incandescente, come le parole messe in bocca a Guy Moll, meteora dell'automobilismo, pilota aggressivo e disinvolto, morto a soli 24 anni sul circuito di Pescara. «Io faccio solo traiettorie, *monsieur* Ferrari, e cerco di disegnarle nel modo che mi pare giusto. Appena fatte scompaiono senza lasciare traccia. Come la mia sigaretta. Non posso far altro che girare in questo modo, faccio la mia strada tirando una boccata e dopo lascio andare il fumo libero nel cielo, che vada dove vada». E il duello per raggiungere la vetta del Cervino tra l'inglese, l'esploratore Edward Whymper e il bersagliere, la guida valdostana Jean-Antoine Carrel, in una battaglia un passo dietro l'altro, con metodica pazienza avvicinandosi a togliere il velo sottile e impalpabile di una montagna misteriosa e selvaggia domandosi «siamo sicuri che sia un'azione da fare e che arrivando lassù non roviniamo qualcosa che pure io stesso ho sempre cercato?»

Il Manifesto - 25 settembre 2001



Nel libro "L'angelo di Coppi" di Ugo Riccarelli: il correre di Zatopek, la finta di Garrincha, le imprese di Nuvolari... e del Campionissimo

Dieci storie di vittorie e sconfitte, di vita e sport

Dieci storie per sognare, per spaziare con la mente verso lidi lontani, per fantasticare su un mondo da fiaba o anche da incubo. Dieci storie di vita e di sport, di passioni e di lacerazioni, di vittorie esaltanti e di sconfitte deprimenti: questo è "L'angelo di Coppi" di Ugo Riccarelli (edizioni Mondadori, 150 pagine, 27mila lire, pari a 13,94 euro).

Il libro non è di fresca uscita, la data della prima edizione è dello scorso settembre, ma le emozioni che sa regalare restano senza tempo e senza spazio, assolute nella loro intensa profondità. Una scelta tra il correre di Zatopek, la finta di Garrincha, le imprese di Nuvolari o la periferia di Pasolini metterebbe in difficoltà chiunque. E poi c'è l'angelo di Coppi, ombra del Campionissimo, elemento simbolico della sua forza e della sua vulnerabilità, delle sue fughe solitarie e dei suoi lunghi e tormentati momenti di crisi. L'airone si vede superato da un ragazzo che pedala sopra una bicicletta vecchia e pesante. Lui, che riesce a dominare le mon-

tagne impossibili, cade sotto i colpi dell'ultimo arrivato. Ma chi si prende gioco dell'eroe di Castellania è veramente un ciclista in carne ed ossa o un incubo partorito dalle allucinazioni del più grande ciclista di tutti i tempi?

Si legge tutta d'un fiato la storia di Manuel Francisco dos Santos, nome d'arte Garrincha, nato poverissimo nella favela di Pau Grande, poliometitico, diventato poi uno dei simboli più belli e trasparenti del grande Brasile, formazione che ebbe in Pelé la massima espressione calcistica. Garrincha è nato senza un soldo in tasca e morto da «povero demente», per dirla con le parole di chi ha spinto la lettiga con sopra il suo corpo privo di vita. Ma Garrincha era un sognatore incallito. Ne sa qualcosa quel governatore brasiliano che volle premiare la squadra campione del mondo, dando a ciascun calciatore una lussuosa villa a Copacabana. Tutta la Selecao esplose in una gioia incontenibile. Tutta, tranne Garrincha. Il governatore allora si preoccupò e

«credette che il grande Garrincha preferisse un altro regalo». In realtà, era proprio questo il motivo di tanta tristezza: «Sì, eccellenza, se si potesse vorrei proprio che lei liberasse l'uccellino che sta nella gabbia alle sue spalle. La prego, lo lasci andare».

Questo era Manuel Francisco dos Santos.

Un uguale coinvolgimento provoca la lettura del racconto dedicato a Zatopek, l'uomo del fondo e della maratona, il primo a vincere in un'Olimpiade 5mila, 10mila e, appunto, maratona. Tutto in una sola settimana. Zatopek, l'uomo che correva facendo la smorfia, da simbolo e orgoglio della Cecoslovacchia, colonnello dell'esercito e allenatore della sua squadra sportiva, venne spedito in miniera a spingere carrelli pieni d'uranio solo perché aveva sottoscritto il documento di Dubcek. Erano i tempi della primavera di Praga, la "locomotiva umana" venne spinta verso il buio, anni di fatica in un lavoro duro, «una pena inflitta come a un condannato».

Fabio Rosati

Liberazione - 7 febbraio 2002



Un torneo di vino, pane e salame

GIANANDREA BUNGARO

Sport e benessere. Sport e stare insieme. L'attività motoria ha il potere, vero e reale, di aggregare e di unire le persone. Tutti in piazza, nell'estate del 1982, a rendere immortali gli undici «alfieri» della nostra nazionale che sconfissero i tedeschi nella finale di Madrid. Era dal 25 aprile 1945, che piazza del Duomo, a Milano, non vedeva tanta gente. Potere del calcio. Ma non c'è solo lo sport dei calciatori miliardari e nemmeno quello delle palestre del benessere. Esiste lo sport di tutti i giorni, quello fatto sui campetti d'erba dell'oratorio, nei parchi pubblici o nei centri sociali. E' la partitella domenicale e multi-etnica di Villa Pamphili a Roma o del Parco Trenno a Milano. Oppure la gara podistica della domenica mattina che ti fa svegliare all'alba, ti fa mettere litri di canfora sulle gambe e per un istante ti fa sentire a New York. O ancora la garetta amatoriale ciclistica, sempre la domenica mattina, con il traguardo posto davanti al negozio dello sponsor principale o al bar del paese, perché appena finita la gara si va tutti a bere un goccetto di bianco.

«La nostra attività sportiva è iniziata nel 1995. In quel periodo alcuni esponenti milanesi di 'Forza nuova' avevano deciso di farsi vedere e fare attività politica nella zona nord di Milano. Nasce immediatamente, in zona, un collettivo antirazzista che come prima iniziativa ha la bella idea di organizzare un quadrangolare di calcio. Un week end intenso, al quale hanno partecipato la comunità senegalese, quella curda e i brasiliani e colombiani. Abbiamo pensato che per fermare i fascisti, una volta tanto, potevamo riunirci con i nostri amici stranieri e con loro giocare a calcio». Questo l'inizio delle attività sportive raccontato da Nico e Andrea dell'Associazione Olinda di Milano che organizza attività culturali e sportive all'interno del Paolo Pini, l'ex «manicomio» di Milano. «Un luogo che un tempo era di esclusione sociale e che ora, con lo sport, cerca di far integrare, di far conoscere le persone. Molti degli esponenti partecipano con noi alle attività sportive».

L'associazione Olinda non si è fermata al calcio e alcuni di loro hanno persino partecipato ad iniziative con altre associazioni che tramite la canoa o il trekking davano la possibilità di divertirsi a ragazzi che avevano subito violenza. «All'interno di questo progetto con i ragazzi che hanno subito violenza due anni fa, abbiamo organizzato una gara di orienteering, perdendoci con loro, nel verde del fantastico parco del Paolo Pini. Il nostro desiderio nel cassetto è quello di creare una vera e propria polisportiva, nella quale ognuno di noi possa sviluppare le competenze nel suo sport. Canoa, trekking, calcio, arrampicata, pallavolo, pallacanestro...e gite in montagna».

Con quel primo torneo di calcio antirazzista, del 1995, l'associazione Olinda ha tracciato un solco che i centri sociali del milanese hanno seguito immediatamente. Come testimonia Rocco del C.S. Leoncavallo: «penso che lo sport trovi poco spazio all'interno dei centri sociali. Dove, al contrario, ci sono molti concerti, sufficienti luoghi di libera espressione co-

La curiosa storia dell'associazione Olinda che lavora all'interno del parco Paolo Pini di Milano, protagonista di tornei sociali «di sport per tutti» con il Leoncavallo, il Conchetta e altre organizzazioni «non competitive»

me il teatro...ma, almeno a Milano, pochi posti dove fare sport ad un prezzo popolare. Un vero peccato perché gli spazi ci sono, al Leo avevamo anche creato una palestra con tanto di docce e spogliatoi ma poi...A volte è difficile far passare il messaggio sportivo, specie in un ambiente dove è più facile trovare consensi tramite la musica o il divertimento».

Loro ci provano ostinatamente e se non riescono a trovare spazi all'interno dei centri sociali se li creano facendo incontrare i vari esponenti nei tornei che organizzano. Se il sogno di Nico è sempre stato quello della polisportiva, quello di Rocco è indubbiamente il desiderio di creare una palestra all'interno di un centro sociale, magari dello stesso Leoncavallo. «E' importante come momento di libero sfogo e di benessere fisico. Dobbiamo abituarci ad utilizzare diversamente il nostro corpo, siamo sempre troppo immobili e non sfruttiamo tante capacità che abbiamo, tenendole soffocate. Basterebbe poco: un po' di ginnastica, una partita a calcio o a pallavolo, una corsa al parco, contro la nostra perenne immobilità. Purtroppo i centri sociali non sono mai stati dei luoghi dove praticare sport ed è un vero peccato, innanzitutto perché si darebbe la possibilità alla gente di accedere all'attività motoria con prezzi popolari».

Rocco ha le idee chiare anche sulle attività da proporre all'interno di un centro sociale. «Innanzitutto arti marziali, creare un luogo per allenare e sviluppare l'arte dell'auto-difesa. Corsi di ginnastica per i bambini, molti dei frequentatori dei centri hanno dei figli, e ginnastica dolce per le persone anziane. Al Leoncavallo avevamo pensato di far diventare polivalente lo spazio dei concerti. Di giorno campo di basket per i giovani frequentatori pomeridiani e di sera spazio concerti. Una bella idea che è rimasta tale. Purtroppo la palestra al Leoncavallo è un discorso svanito nel nulla nonostante la voglia di fare di molte persone: è un sogno rimasto nel cassetto».

Per fortuna non è sempre così! Per Nico «con il torneo di calcio organizzato all'interno del parco del Pini ci sono state 200 persone a partita. La cosa bella è che non c'erano gli spalti e neanche una rete che dividesse il campo da gioco dagli spettatori. Tutti assieme ed intorno al campo da 11. Questa situazione

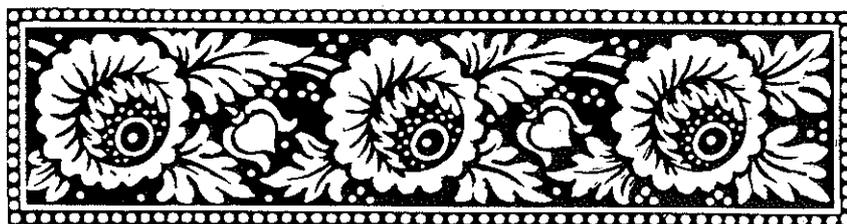


ha dato un grande potere aggregante. Le famiglie hanno avuto la possibilità di guardare la partita o di giocare con i figli allo stesso tempo e nello stesso spazio. Si è creato così un ambiente tranquillo, divertente e globale.» In verità è stata una vera manna anche per i molti giocatori che erano giunti ai Pini con moglie e figli. Hanno potuto giocare tranquillamente e per una volta tanto il calcio è stato momento di unione anche in famiglia. Nico e Rocco ci tengono a ricordare che i tre tornei organizzati avevano una dedica speciale: il primo a Cecco e Paolo due compagni che ci hanno lasciato, il secondo si svolgeva durante gli attacchi Nato nella ex-Jugoslavia e per tutti è stato logico dedicarlo alla fine dei bombardamenti. Il terzo, voluto fortemente da Rocco, è stato dedicato alla figura di Mumia Abu-Jamal, il giornalista afro americano sepolto vivo da quasi vent'anni nel braccio della morte di uno dei tanti carceri Usa.

Per Nico e Rocco, che insieme a Walter del Conchetta hanno organizzato l'ultimo torneo di calcio, è

fondamentale l'immagine che si vuole dare con lo sport. Non solo un fine politico e sociale ma anche un impegno e un momento di relazione. E' stata emblematica e gogliardica, allo stesso tempo, la presentazione del torneo sotto gli uffici della «federcalcio» di Milano. Sul marciapiede c'era un tavolino con fette di salame e vino rosso, attorno gli organizzatori del torneo che brindavano all'iniziativa, mentre la zona era completamente militarizzata dalle forze dell'ordine. «Sembrava più Belfast che Milano. Cento poliziotti per la presentazione del torneo di calcio». Ci dice Nico «Noi volevamo essere ironici e critici. Il nostro messaggio voleva essere semplice e chiaro: non esiste solo il vostro calcio miliardario ma anche quello amatoriale, quello che si auto-organizza e che il più delle volte ha contenuti sociali maggiori dei vostri. Noi in dieci con vino e salame e attorno cento poliziotti con scudo e manganello».

Il Manifesto - 2 dicembre 2001



→ segue da pag. 29

bondantemente in fuori sul davanti, altezza stomaco. Fa una domanda alla signora: «Allora, chi vince il Giro?». Frigo, sostiene lei. A meno che non litighi con il suo compagno di squadra Vladimir Belli. Sul palco c'è il sindaco haideriano Renato Martin, che si becca gli impropri della sua concittadina ciclofila perché gli sta nascondendo la visione di Paolo Savoldelli. «Renato, cùcite!», gli urla. Il bello è che lui lo fa. Si accuccia.

Quando appare Cipollini, la fanfara dei bersglieri intona una patetica versione di *Mambo 5*. La signora, invece, non si risparmia un tenero: «Che bèò ch'el xe». Un padre lo indica al figlio: «Lo vedi Mario? Vedi Mario là sopra?», come se si trattasse di un cugino, di un parente. Intanto, Cipollini fa il cascamorto con la hostess vestita di verde. Dopo Re Leone sale anche Marco Pantani, più sobrio e riservato. Sono gli ultimi, le *guest star*. Le scolaresche, pronte a tornare in classe, urlano i loro nomi intonando cori da stadio. Dopo che i due

hanno firmato (e Cipollini pure baciato la hostess), la solita signora urla: «Prendetevi per mano». Accidenti. Pure loro la ascoltano! Si abbracciano, addirittura.

I due scendono e la gente si sposta in massa verso i bordi della strada da dove il gruppo partirà in direzione Lubiana. Un ragazzino si rivolge sorpreso alla sua maestra: «Madonna che orecchie a sventola che ha Pantani». A parte l'esperta amica del sindaco e le solaresche, mi accorgo che il resto del pubblico è quasi esclusivamente straniero: tedeschi, belgi, austriaci, olandesi. E' il loro periodo questo. Si ammassano anch'essi ai bordi, pronti ad applaudire.

Un po' di attesa ed eccoli là. Una manciata di secondi e, nonostante la lentezza tipica della partenza, i ciclisti sono già spariti. Alcuni si fiondano verso Piazza Drago, per rivederli passare, ma i trenta e passa gradi non convincono tutti a compiere lo scatto. In breve la zona si spopola. Subito si incomincia a smantellare il villaggio-partenza,

vengono rimosse le transenne. Succede sempre così con il ciclismo. Un evento che nei luoghi dove transita dura pochi secondi e basta. E a Jesolo, poche decine di minuti dopo, restano allora solo le tracce dell'evento: coccarde color *Gazzetta* sulle tende dei negozi, commesse vestite di rosa, cappellini multicolori. Tedeschi, belgi, austriaci e olandesi ora hanno un'unica meta: la spiaggia.

Per la cronaca, la decima tappa è stata vinta da Denis Zanette (della Liquigas) che, dopo una lunga fuga insieme ad altri otto corridori, ha allungato sull'ultimo rettilineo a velocità folle e ha poi difeso il piccolo vantaggio (una manciata di secondi) sfruttando le ultime curve prima dell'arrivo. Per il gruppo dei migliori, una giornata di riposo. Frigo resta maglia rosa.

Il Manifesto - 30 maggio 2001

Uomini o schede?

ENRICO FLETZER

Contare!... Più veloce! Ricominciare da capo!... Contare!... «Questi ordini pronunciati da un ufficiale nazista dominano la composizione *Un sopravvissuto di Varsavia* di Arnold Schönberg. Il melodramma per 'voce, coro maschile ed orchestra' venne rappresentato per la prima volta nel 1948 negli Usa dove Schönberg viveva in esilio. Gli spettatori rimasero come impietriti dopo l'ultima nota, e dopo alcuni minuti di silenzio l'orchestra turbata cominciò a ripetere le 99 battute dell'opera. Ogni volta che direttori d'orchestra impegnati hanno inserito questo pezzo all'interno della *Passione secondo Matteo* o lo hanno aggiunto all'*Inno alla Gioia* della Nona, i fischi sono stati la risposta del pubblico tedesco. Contare!: Schönberg ha tematicizzato la strana precisione che esisteva dietro i mostruosi crimini nazisti. E tuttavia quasi nessuno ha ripreso la sua interpretazione della tecnica sociale nazista e neanche ha svolto ricerche su come le vittime siano state ridotte alla forma di 'schede', come l'attrazione burocratica le abbia deumanizzate e costrette a una nuova realtà: quella della morte».

Così nella libro *La registrazione totale* di Karl Heinz Roth, medico e storico militante, e del ricercatore berlinese Gotz Aly (Rotbuch Verlag, Berlino, 1984). Il libro tende subito a smitizzare la consistenza del sistema di potere nazional socialista considerato su basi puramente ideologiche quali la dottrina «sangue e suolo», oppure il principio, mantenuto fino al 1942, del «burro e cannoni», considerando tra i mezzi che i nazisti utilizzavano per mantenere e consolidare il loro potere il gioco delle cifre e del calcolo matematico, la tecnologia delle schede perforate. Da questa logica della pura contabilità deriva la sconvolgente mimesi di Schönberg. «Ogni colonna di marcia e di lavoro esisteva innanzi tutto in quanto colonna numerica, la registrazione precedeva ogni azione di annientamento; la selezione sulla rampa terminava la selezione sulla carta. Individui come Heinrich Himmler e Richard Heydrich non vanno considerati solo come dei capi assettati di sangue ma anche come soggetti che agiscono sulla base di criteri ben determinati».

Ed è in questo senso che K.H. Roth invoca una continuità storica tra fascismo e repubblica di Weimar prima, e tra fascismo e il moderno stato «democratico». La tecnica statistica viene descritta dai suoi inizi. Le schede perforate vengono utilizzate in Europa dapprima per identificare e classificare gli zingari e gli elementi asociali, poi gli ebrei e

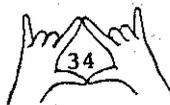
gli elementi «depravati». È la ditta Hollerith, succursale tedesca dell'Ibm, che comincia quest'opera di classificazione e di schedatura in un paese dove fino ad allora il governo doveva addirittura abbattere interi quartieri per poter tirare fuori la gente che aveva i suoi buoni motivi per non farsi registrare.

Secondo Friedrich Zahn, presidente della Società Tedesca di Statistica, «già per sua natura la statistica è vicina al movimento nazional-socialista». E in effetti sotto la direzione dell'ufficio statistico del Terzo Reich, in coordinamento con la polizia e l'amministrazione sanitaria e sociale, si arriva a pochi anni dal censimento del 1933 alla costituzione di un sofisticato sistema di controllo. Le tappe necessarie per registrare la popolazione da parte del regime, oltre i censimenti del 1933 e del 1939, furono l'istituzione del libretto di lavoro (1935), l'obbligo alla denuncia (1938), il libretto sanitario (1936), l'archivio del popolo (1939), l'istituzione del codice numerico personale (1944). Tutto questo divenne la premessa burocratica per un sistema graduato di premi e di punizioni per la «scelta» e la «eliminazione».

Grazie al materiale del censimento del 1939 venne istituito un archivio di tutti i non ariani del Reich tedesco; questo archivio conteneva nomi, dati anagrafici, professione e grado di mescolanza razziale. Le singole strutture statali e le istituzioni della Nsdap si preparavano così alla resa finale con le «esistenze sociali zavorra» e con gli «estranei alla comunità». Si passa dalla costituzione - tra il '14 e il '35 - dell'archivio degli asociali alla registrazione speciale degli ebrei, degli zingari e di tutti gli «altri di razza straniera».

Le regole del moderno controllo, secondo Roth ed Aly, sono notevolmente influenzate dalle tecniche di registrazione dei nazisti. Basti pensare che le condizioni precedenti all'obbligo della denuncia della residenza alla polizia sono ormai quasi inimmaginabili.

«Von der Wiege bis zur Bahre-Formulare, Formulare» (Dalla culla alla bara: Formulare, formulari): con questo ritornello una levatrice sintetizzava il proprio lavoro durante il regime nazista. Questa frase getta luce sull'origine dell'*Ausmerze-theorie* (la teoria dell'annientamento) il cui successo si deve all'abbinamento con una raffinata tecnica sociale non certamente riconducibile alla parentesi nazista, ma che va ricollegata in realtà ad una tradizione socialdarwinista che sta ancora alla base della medicina sociale tedesca all'Ovest come all'Est.



L'ossessione nazista del contare, dalla culla alla bara, dall'eugenetica ai forni dei campi di sterminio. L'astrazione burocratica dei contabili della morte, dalle composizioni di Schönberg alle analisi di Roth ai racconti di Frank Kafka

Curando il libro *La registrazione per l'annientamento. Dall'igiene sociale all'eutanasia* (Verlagsgesellschaft Gesundheit, Berlino 1984) K.H. Roth considera la figura di Alfred Grotjahn (1869-1931), «socialista», igienista sociale, teorico dell'annientamento, ancora oggi esaltato dalla medicina ufficiale per la sua politica sanitaria poi «sconvolta» dal nazional-socialismo. Grotjahn faceva rientrare nella categoria di *Entartung* («degenerazione») tutte le malattie fisiche e psichiche nonché i diversi gradi di handicap degli strati subalterni, la cui deficienza andava collegata alle loro eredità genetiche più che a condizioni socio-economiche. Grotjahn concludeva affermando che simili individui erano ormai incapaci e indegni di vivere, proponeva di eliminare una parte di questo proletariato marginale e di «migliorare geneticamente» il resto in piccola borghesia: trasformazione che aveva come scopo l'eliminazione del «lumpenproletariat» e l'assunzione da parte dei sopravvissuti delle norme e dei valori borghesi.

La paura da parte della borghesia e dei suoi eugenisti di questo proletariato sfocia nella proposta di un vasto sistema di isolamento e di detenzione in asili e istituti dietro la cui mura sarebbe scomparsa la parte deleteria della popolazione, distinta per sesso, onde evitare la procreazione, ed eventualmente castrata.

Si trattava anche di garantire al sistema la possibilità di autofinanziarsi tramite il lavoro forzato dei detenuti. Peraltro, il già annunciato «miglioramento» (*Aufartung*) di alcuni settori del proletariato avrebbe contribuito a rafforzare il popolo germanico «minacciato» dal «pericolo slavo».

Roth si sofferma in particolare modo sulle eutanasie mettendo in rilievo le diverse tecniche di schedatura. Interessante la proposta, per quanto irrealizzabile, della cosiddetta «torre di Hitler»: una torre con 365 stanze quanti sono i giorni dell'anno in funzione di registro dell'intera popolazione mondiale.



Il libro curato da K.H. Roth comincia e chiude con esempi del presente mostrando così la continuità storica delle concezioni eugenetiche. È questo il caso di Paul W., obbligato alla castrazione durante il nazismo in seguito alla legge sulla «prevenzione dei germogli malati», che cerca ancora, inutilmente, un indennizzo da parte dello stato, che continua ad acconsentire così all'eugenetica nazista.

Franz Kafka, che ha tematizzato così bene le istituzioni e il loro minaccioso potere di coscienza, e che si guadagnava da vivere come avvocato per le assicurazioni, descrive la breve storia di Odradek ne *Il pensiero del pa-*

dre di famiglia. Che pensieri sono? «Può morire? Tutto quello che muore, ha avuto uno scopo, un'attività che l'hanno logorato: ma non è il caso di Odradek».

L'eterno ebreo. L'idiota che sorride sullo sfondo, il nomade asociale, Odradek – senza stato, senza domicilio. «È evidente che non nuoce a nessuno; eppure quasi mi fa male, l'idea che mi debba sopravvivere». L'ebreo Kafka è morto precocemente, delle sue sorelle si è preso cura Heydrieck, che ha portato la trippa e l'ordine a Praga alla sua maniera: data e luogo di nascita, domicilio attuale, dichiarazione di origine razziale, fotografia: «per favore firmate qui – l'avviso di ricevi-

mento per i suoi documenti di identità». Raccogliere! Numero di trasporto! Contare! Le schede di Valli, Elli e Ottla, così si chiamavano le sorelle di Kafka, portano il timbro «Oswiecim»-Auschwitz.

«Come ti chiami? Gli si chiede. Odradek, dice lui. E dove abiti? Senza fissa dimora, dice ridendo... Non sempre uno può ottenere una risposta: Odradek, spesso rimane muto, come il legno di cui sembra fatto».

Il Manifesto - 15 febbraio 2001



LETTURE

Il mito della bistecca

ROLAND BARTHES

La bistecca partecipa della stessa mitologia sanguigna del vino. È il cuore della carne, la carne allo stato puro, e chiunque se ne cibi assimila forza taurina. Con tutta evidenza il prestigio della bistecca è connesso con la sua quasi crudità: il sangue è ben visibile, naturale, denso, compatto, e insieme secabile; è facile immaginare l'antica ambrosia nella specie di questa pesante materia che si riduce sotto i denti in modo da far sentire, a un tempo, la sua forza d'origine e la sua plasticità a trasformarsi nel sangue stesso dell'uomo. Il sanguigno è la ragion d'essere della bistecca: i gradi della sua cottura sono espressi non in unità di calore, ma in immagini di sangue; in Francia la bistecca è *al sangue* (e allora ricorda il fiotto arteriale dell'animale sgozzato), o *blu*

(e il sangue pesante, il sangue pletorico delle vene è qui suggerito dal violetto, stato superlativo del rosso). La cottura, anche moderata, non può esprimersi francamente; per questo stato contro natura ci vuole un eufemismo: si dice che la bistecca è *a punto*, il che in verità è presentato più come un limite che come una perfezione.

Mangiare la bistecca al sangue rappresenta quindi una natura e insieme una morale. Tutti i temperamenti sono tenuti a trovarvi il loro rendiconto, i sanguigni per identità, i nervosi e i linfatici per complemento. E allo stesso modo in cui il vino diventa per tanti intellettuali una sostanza medianica che li avvicina alla forza originaria della natura, la bistecca è per essi un alimento di riscatto grazie al quale prosaizzano la propria cerebralità e scongiurano, mediante il sangue e

la morbida polpa, la sterile aridità di cui li si accusa continuamente. La moda della bistecca alla tartara, ad esempio, è un'operazione di esorcismo contro l'associazione romantica della sensibilità e della cagionevolezza; in questo piatto si hanno tutti gli stati germinanti della materia; l'impasto sanguigno e la mucosità dell'uovo, tutto un concerto di sostanze molli e vive, una sorta di compendio significativo delle immagini della prenatalità. (...)

*tratto da "La bistecca e le patate fritte" in "Miti d'oggi", edizione Einaudi, 1957

Il Manifesto - marzo 2001

RINGRAZIAMENTI

Ringraziamo i giornali da cui sono tratti gli articoli. Un grazie a Fabio e Rosaria per le fotocopie, a Silvia e Alberto per la veste grafica e a Peppina da Letta (Antonietta), che ha permesso la realizzazione di questo numero mettendo a disposizione la casa.

La Redazione: Maura da Bianca, Maia da Peppina e Elena, isTERI da Rosaria, anTHEOS da vioLETA e antiGONE*. Inverno 2613**.

DONNE E RAGAZZI CASALINGHI, dispensa di pratiche ludiche, n°L/o, inverno 2613 (2002)

Supplemento a AAM TERRA NUOVA, n°164 - Marzo 2002

Registrazione: Tribunale di Firenze, n°3287 del 13/12/1984

Direttore responsabile: Mimmo Tringale - CP 199, via Ponte di Mezzo, 1 - 50127 Firenze.

Movimento degli Uomini Casalinghi: c/o Legambiente - Gruppo d'Acquisto Città del Sole

via Padova, 29 - 20127 Milano - Tel. 02/28040023 - Fax 02/26892343 - e-mail: movimentouomincasalinghi@hotmail.com

* Nota: Questi sono i nomi che ciascuna si è data. Una delle nostre pratiche per liberarci dall'ideologia patriarcale è l'autodeterminazione dell'identità fondata sulla riconoscenza verso la madre e chi si prende cura dell'infanzia. Per approfondire questa tematica rimandiamo alle pubblicazioni precedenti, in particolare "homo casalingus" [primavera 2601 (1989)].

** Nota: Facciamo partire l'anno nuovo dal 21 marzo, cioè dall'equinozio di primavera e la cronologia storica dalla fondazione del Tiaso di Saffo.

Per comprendere quest'altra pratica di liberazione dall'ideologia patriarcale invitiamo a leggere la pubblicazione: "Saffo e Carla Lonzi" (Quaderni dei ragazzi casalinghi n°10, primavera 2607-1995).





SOMMARIO

Pag. 2	Sempre e a tutti i costi: correre, competere, vincere
10	Così salvai Ferrari
11	Una vittoria figlia di Enzo Ferrari
12	Fangio più veloce di Fangio
13	La passione secondo Luca
14	I più veloci sulla griglia di partenza
15	Avere paura dentro a una Ferrari
16	Il pianeta delle scimmie
17	Lella Lombardi, una donna al volante in Formula 1
18	Tempo di sicurezza per il circo dei motori Lauda voleva sangue?
19	L'ultima meta di Carruth
20	Rugby: Mucchio selvaggio
25	Febbre da Palio
26	I padroni del rischio
27	Ti ricordi il flipper?
28	Le paranoie di Armstrong
29	E Pantani e Cipollini si presero per mano
30	Alfabeto sportivo Le incertezze dei campioni
31	Dieci storie di vittorie e sconfitte, di vita e sport
32	Un torneo di vino, pane e salame
34	Uomini o schede?
35	Il mito della bistecca Ringraziamenti

In Copertina: Cartolina della serie *Stravaganze a quattro ruote*
Foto: Environmental Communications