Lo spettacolo non dovrebbe mancare

King Jo - Vecchiatto: estro contro potenza

● Mercoledì sera al campo di tennis del Foro Italico andrà in scena la riunione con la quale la «Amici del Pugilato» e il suo programmista Zappulla intendono passare dalle «riunioni primavera» alle «riunioni da plenone». Il «clou» è stato affidato a King Jo e Vecchiatto: la classe e l'estro del negretto e l'aggressività e la potenza dell'italiano sono ottime premesse per prevedere uno spettacolo non privo di brividi ed emozioni. Anche il sottoclou è un incontro assai interessante: Campari se la vedrà con Lamine, uno dei ragazzi di maggiore quotazione delle giovani leve del pugilato francese. Lamine è descritto come un autentico motorino per di più dotato di un «pugno terribile» e questi motivi sono sufficienti per prevedere che Campari non potrà abbandonarsi alle sue solite pause. Anche Campari-Lamine, quindi dovrebbe risultare un match altamente spettacolare. Negli altri incontri Jones affronterà Omodei, Grillo se la vedrà con Zambon, Daniele con Houzard e Batta contro Kid Salerno.

IL COSTRUTTORE DELLE MACCHINE PIU' VELOCI DEL MONDO INTERVISTATO DALL'INVIATO DELL'«UNITA'» A MARANELLO

Ferrari: «In Italia si possono creare almeno dieci Baghetti»

« Formare un pilota richiede però tempo, abnegazione, doti morali, fisiche e intellettuali » — Che cosa pensa delle donne-piloti — Lo sport vive veramente quando non esiste un solo vincitore — L'inglese Stirling Moss emulo di Nuvolari

(Dal nostro inviato speciale GINO SALA)

MARANELLO, giugno — Da Modena a Maranello su una «Ferrari 3.000» appena uscita dal collaudo. Sono le otto di sera e dai finestrini entra il profumo della campagna. Il breve tragitto è percorso in un lampo. Lo stabilimento dal quale escono le macchine più veloci del mondo è silenzioso: non incontro principi o marajà, figli di re del cemento o del cotone: di solito vengono al mattino e dopo aver espresso i loro desideri (uno ha voluto le maniglie d'oro alle portiere), firmano grossi assegni e se ne vanno. Il dott. Gozzi mi accompagna nella visita ai padiglioni e agli uffici. Mi attira maggiormente il «museo degli errori», una vetrinetta dove vengono conservati e meticolosamente catalogati i vari pezzi che hanno denunciato deficienze, diversità di resistenza o anomalia di lavoro durante lo svolgimento delle corse.

Il costruttore Enzo Ferrari ha messo la serata a mia disposizione e in verità mi sento un po' impacciato. Capirete: non sono un tecnico, non conosco telai e motori, con annessi e connessi e davanti a me ho un uomo famoso in tutto il mondo... «Commendatore — scoraggito — sono un profano delle macchine e m'interesso di corse semplicemente sotto il profilo agonistico e umano...». «Bene, però non mi chiami commendatore perché non lo sono». L'ing. Ferrari venne nominato commendatore nel 1925 per meriti sportivi, ma con l'avvento della Repubblica non mosse un dito per ravere l'onorificenza.

Siamo soli in una piccola accogliente trattoria. Posso mettermi liberamente in maniche di camicia e prendere il fresco che viene dal giardino. Si parla di corse, di uomini e di tante cose. E il personaggio che prima di questa sera conoscevo soltanto da lontano, rivela la sua forza, la sua convinzione nello sport in cui crede e per cui si batte da molti anni. «Non fumo, non vado al cinema e a teatro: ho solo il vizio delle corse». «Il divismo rovina lo sport che è bello solo quando c'è equilibrio di valori, nella mia squadra i gregari non esistono: ognuno è libero di fare la sua corsa e nessuno è capo-équipe».

Le ore volano. E' mezzanotte e mi accorgo che è giunto il momento di buttar fuori tutte le domande che ho in mente. «Signor Ferrari, la ringrazio per il tempo che ha riservato a questo nostro incontro che servirà ad una franca discussione sulla situazione dello sport automobilistico. Vogliamo dare inizio all'intervista sulla base di domande e risposte?

— Certamente.

— Allora procediamo.

1) Mi risulta che lei è un attento lettore, perciò non le sarà sfuggita la posizione dell'Unità sui problemi delle corse e, soprattutto, sulla necessità di porre fine ad uno stato di cose inverosimile, quanto meno curioso: in dieci regolamenti farraginosi, leggi inapplicate senza che nessuno muova un dito, ufficiali incompetenti che fanno il bello ed il brutto tempo insomma una situazione che sembra fatta apposta per avvilire i costruttori, e che nello stesso tempo mette i piloti in condizioni sempre più difficili, come se la loro professione non fosse già fin troppo rischiosa. L'Unità ha sempre difeso lo svolgimento delle competizioni in sedi adatte, dove nulla sia trascurato per salvaguardare i corridori ed il pubblico. Non le sembra che costruttori e corridori — più o meno legati dalla stessa passione e dagli stessi interessi — dovrebbero ribellarsi a questo stato di cose? Mi scusi l'espressione, ma in fin dei conti siete voi ad avere il coltello dalla parte del manico.

INFATTI sono un attento lettore di molti giornali e riviste ed anche «l'Unità» fa parte delle mie quotidiane consultazioni. La posizione che ho notato, scorrendo la pagina sportiva, mi appare di severa critica ai poteri organizzativi cui presiede la CSAI.

Non è un mistero che da oltre sei anni io mi trovo in contrasto con la commissione sportiva con la quale, dopo il suo trasferimento da Milano a Roma, torna difficile consultarsi ed avere tempestive risposte.

E' chiaro che allo sport dell'automobile confluiscono cinque principali interessi contrastanti quanto concomitanti: corridori, costruttori, case di accessori, organizzatori, pubblico pagante.

Armonizzare questi interessi per mantenere vivo il nostro sport dovrebbe a mio avviso essere il primo impegno della CSAI ma tant'è essa lealtà e noi dobbiamo accettare decisioni che risentono di mancata tempestività chiarezza e soprattutto conoscenza dei reali problemi che travagliano il nostro sport. Ultimamente, il gruppo costruttori vetture speciali e sport ne della UVFA ha votato all'unanimità una risoluzione che è eco di pubblico dominio. E' da augurarsi che la CSAI comprenda così che il momento di agire energicamente nell'interesse dello sport e del lavoro italiano è venuto e non consente dilazioni cavillose.

Quanto al «caso Ulmo» può essere messa in una convinzione ma poiché io sono abitualmente direttore non vorrei immischiarmi proprio dalla parte della «lama».

2) Che cosa ha provato quando è venuto a conoscenza della vittoria di Baghetti a Siracusa contro i più forti corridori del mondo? Baghetti pilotava una Ferrari: i semplici i veri appassionati hanno gioito perché su una macchina italiana aveva vinto un italiano. Da noi sono lontani i tempi in cui l'autodromo di Monza richiamava 70-80 000 spettatori, ma non crede che quei tempi potrebbero tornare se Baghetti e gli altri giovani potessero battersi con mezzi adeguati contro i più quotati campioni stranieri?

LA NOTIZIA della vittoria di Baghetti a Siracusa mi ha molto favorevolmente sorpreso, ed ho gioito pensando che coloro che lo conoscevano e avevano a lui affidato un compito tanto oneroso non avevano mancato di ponderazione nella scelta.

E' indubbio che se due o tre giovani piloti italiani potessero competere a Monza con macchine efficienti, una notevole affluenza di pubblico si potrebbe registrare, tenuto conto degli 80 000 spettatori di Zandvoort per il G. P. d'Olanda, degli oltre 100 mila di Spa per il G. P. del Belgio, dei 200 000 del Nurburgring e dei 250 000 di Le Mans.

Anche Monza, che io giudico il più completo impianto automobilistico europeo, dovrà però facilitare l'afflusso di tanti spettatori, creando una accessibilità migliore dell'attuale che molte volte rende spaventi anche gli amanti dello sport automobilistico.

3) Le sue vetture stanno passando di successo in successo e ciò fa onore a lei, al suo tecnico ed alle sue maestranze. Come reagiranno Cooper, Lotus, BRM e Porsche cioè inglesi e tedeschi a queste sconfitte?

LE VETTURE Ferrari stanno registrando quei successi che noi auspichiamo fortemente sperato appunto per avere dedicato gli ultimi 16 mesi della nostra attività a creare nuovi efficienti motori e vetture da contrapporre alla dilagante offensiva inglese e tedesca. E' risaputo che sia la Climax inglese che la Porsche tedesca hanno ambedue in allestimento nuovi motori ad 8 cilindri e prossimamente verranno a renderci la vita dura. Ciò non sarà male, nell'interesse dello sport il quale vive veramente quando non esiste un solo vincitore, ma questi si alterna domenicalmente. Dalla accesa emulazione tecnica e agonistica scaturiscono, ovviamente, rapidi progressi di cui ne beneficiano, in effetti tutte le costruzioni automobilistiche.

4) E' vero che se non si svolgerà il G. P. di Pescara la Ferrari non potrà vincere il campionato mondiale marche essendo quella di Pescara la quarta prova richiesta per vincere il campionato stesso? Ed è vero che il G. P. di Pescara verrà organizzato solo se lei acconsentirà a cedere una delle sue vetture al corridore locale Renato Pirocchi?

LA MIA SOCIETA' invierà a Pescara almeno una macchina che sarà pilotata, secondo la decisione del suo direttore sportivo, probabilmente da Baghetti e dal nostro collaudatore Richie Ginther. Non penso che quegli organizzatori, che conosco da tanti anni, abbiano intenzione di porre alla SEFAC delle condizioni circa i piloti cui affidare le macchine, in quanto questa è una prerogativa che per statuto, nella SEFAC, compete al direttore sportivo Romolo Tavoni, così come all'ing. Chiti compete la responsabilità tecnica della preparazione delle macchine ed all'ing. Bizzarrini quella dei collaudi deliberativi di ogni prototipo.

5) Come lei saprà l'Automobile Club di Bologna e la Scuderia Madunina hanno rinunciato ad organizzare le corse di F. 1 per il campionato italiano perché, essendo le vetture degli avversari di Baghetti nettamente inferiori, veniva a mancare l'interesse agonistico. La Ferrari non ha pensato di mettere un'altra macchina a disposizione di qualche corridore in modo di salvare le due competizioni?

NON MI RISULTA che l'A. C. di Bologna abbia rinunciato ad organizzare il G. P. sulla pista dell'autodromo di Modena, ma che lo abbia semplicemente differito a seguito del luttuoso incidente della scorsa settimana. Quanto alla scuderia «Madunina» non conoscevo che la medesima società avesse in animo di organizzare una corsa di F. 1, interessandomi io solamente del calendario delle corse per i campionati mondiali: piloti e marche: comunque non vedo quale colpa si possa attribuire al Baghetti per il fatto che egli disponga di una vettura giudicata superiore alle altre concorrenti.

Se si tratta di una questione d'interessi economici desidero precisare che la SEFAC non ha problemi di questo genere, in questa particolare cosa, non avendo minimamente condizionato la messa a disposizione della macchina alla FISA per le sei corse del campionato italiano. La SEFAC, d'altra parte, ritiene di avere già fatto quanto le era possibile dando una sua monoposto, poiché avendone costruite quattro, affrontando una spesa ingente e disponendo di tre piloti ufficiali, non può ovviamente assumere altre iniziative, pur riconoscendo che sarebbe desiderabile poter contribuire alla formazione di piloti italiani così come essa ha fatto all'inizio della formazione del Baghetti.

6) Alcuni piloti italiani sono disposti a pagare 10 milioni una delle sue vetture di F. 1: crede che potranno acquistarla? In caso negativo la SEFAC non potrebbe almeno cedere ai richiedenti motori Ferrari?

LA FERRARI, già da molti anni, non vende le proprie macchine da corsa in quanto considera che le medesime hanno una vita effimera, un anno come le reginette di bellezza, e pertanto, alla fine di una stagione sportiva esse vengono demolite poiché il venderle significherebbe offrire non dei mezzi di pubblicità indiretta ma creare delle fonti di disappunto da parte dei clienti.

Quelle macchine che non vengono destinate alla demolizione si possono osservare nel museo dell'automobile di Torino, di Indianapolis, e prossimamente di Francia, ai quali vengono offerte a ricordo e testimonianza del lavoro italiano e del nobile sacrificio di tanti piloti, non disponendo la SEFAC di un museo proprio così come, magnifico, esiste a Stoccarda presso la Mercedes.

7) Può darmi una classifica personale dei migliori 5 piloti del mondo?

POSSO DIRLE che l'uomo che io ammiro per più di una ragione emulo di Nuvolari è Stirling Moss, dietro di lui potrei elencare non 5, ma 7, 8 ed anche più piloti di valore pressoché identico.

8) In questi ultimi tempi ha avuto qualche avanche da Moss?

IN QUESTI ultimi tempi la scuderia Walker ha acquistato per conto di Moss una berlinetta Ferrari gran turismo con la quale egli ha condotto una magnifica corsa a Le Mans fermandosi poi per una banalità. Questo è tutto.

9) In Italia, oltre a Baghetti, quali sono i giovani che possono intraprendere con successo la difficile carriera di questo sport?

RITENGO che in Italia si possano formare almeno 10 Baghetti pur di avere la possibilità di mettere a loro disposizione macchine, pneumatici e benzina con dovizia. Questi giovani piloti non possono venire esposti a rischi non calcolati, bruciandoli nell'ansia di formarli troppo rapidamente. Formare un pilota richiede invece tempo, abnegazione, doti morali, fisiche, ed intellettuali. Purtroppo tutto ciò comporta oneri e responsabilità di tutti i generi che la società da me presieduta non può da sola assumersi.

10) Qual è la raccomandazione che non si stanca di ripetere ai suoi piloti?

QUANDO BAGHETTI vinse a Siracusa gli scrissi una cartolina compiacendomi con lui e per pregarlo vivamente, presentandosi quindici giorni dopo alla partenza del G. P. di Napoli, di dimenticare quel suo primo clamoroso successo.

11) In alcune nazioni vi è un interessamento governativo per le industrie automobilistiche che si dedicano alle corse. Non mi sembra che ciò avvenga in Italia. Vuole dirmi la sua opinione in merito?

NON POTREI esprimere una opinione in merito, in quanto lo sport automobilistico in Italia, che in altri tempi era esaltato fu poscia tollerato ed oggi, praticamente, è dimenticato. In Germania esso ha sempre rappresentato un fatto nazionale ed il giorno che Mercedes dovesse decidere di ripresentarsi alle corse, è mia opinione che anche questa volta tutta l'industria tedesca interverrà, come in passato, dopo aver considerata e valutata la opportunità di cimentarsi in campo automobilistico mondiale.

12) Mi risulta che nell'ampliamento della SEFAC vi siano nuovi programmi di produzione: nella difficile situazione della manodopera specializzata come pensa di risolvere il problema di eventuali nuove assunzioni?

LA SEFAC ha in corso l'ampliamento con la costruzione di una nuova officina adiacente alla vecchia e che entrerà in funzione fra qualche mese. Non riteniamo di avere difficoltà nell'assunzione della manodopera in quanto le nostre cure sono sempre state rivolte alla preparazione dei giovani. Infatti, mentre nei primi anni del dopoguerra, istituì una scuola aziendale che diede buoni risultati — anche l'attuale sindaco di Maranello è un operaio della SEFAC uscito dalla scuola aziendale Ferrari — in un secondo tempo abbiamo attinto dall'Istituto industriale «Fermo Corni» di Modena il quale annualmente licenzia numerosi, ottimi elementi, che dopo sei mesi di pratica d'officina sono dei veri e propri operai qualificati.

Debbo aggiungere che all'inizio di quest'anno Maranello ha ottenuto la istituzione di una locale scuola statale di avviamento professionale che, deferentemente, il consiglio degli insegnanti propose al ministero della Pubblica Istruzione di intestare al mio compianto figliolo ing. Dino Ferrari, autorizzazione generosamente concessa. A questa scuola io guardo con amorevole attenzione e sono certo che entro pochi anni usciranno tutti quei giovani elementi che potranno concorrere a completare le maestranze della SEFAC la quale si è appunto proposta di dare, alla vecchia scuderia Ferrari cessata, un assetto di piccola quanto duratura industria specializzata.

13) Che cosa pensa delle donne piloti?

LE DONNE al volante sono da me considerate positivamente in quanto la donna è più attenta, dettagliatrice, astuta, di noi uomini ed impiega la macchina senza eccessiva rudezza e con pronti riflessi. Se poi lei desidera sapere cosa penso delle donne che pilotano in corsa le ricorderò una famosa Tazio Florio nella quale la cecoslovacca signora Junek mise in ginocchio la famosa intera equipe Buzzetti, pilotando una macchina di pari cilindrata di quelle ufficiali e cedendo soltanto all'ultimo giro il primo posto, allo stremo delle forze.

14) Quante persone si interessano nella SEFAC alla costruzione e gestione delle macchine da corsa?

TRE CONSULENTI tecnici, quattro ingegneri, un dirigente amministrativo, un dirigente sportivo, 15 impiegati tecnici, 4 impiegati tecnico-amministrativi, 50 intermedi, 59 operai, e due artisti.

In totale 94 collaboratori senza contare il sottoscritto.

L'intervista si è conclusa nel cuore della notte. Il signor Ferrari ha esaminato attentamente ogni domanda rispondendo senza reticenza ad ognuna di esse. Non condivido completamente le opinioni del costruttore modenese ma non mi sembra il caso di polemizzare sul valore di Moss ed altre questioni di secondaria importanza. Sappiamo che al momento opportuno, quando avrà ottenuto comprensione e giustizia, Ferrari tornerà ad affidare le sue macchine ai corridori italiani. Quest'uomo che si accinge a scrivere il libro della sua lunga vita di mille tante sportivo, avrà — come lui stesso afferma — il «vizio» delle corse, ma coloro che come noi difendono le gare automobilistiche nel segno della tecnica e del progresso, devono per forza di cose condividere e appoggiare la generosa battaglia del costruttore Enzo Ferrari.

GINO SALA

Dopo l'annuncio della rottura con Proietti

L'«indiano» Meloni guiderà Rinaldi contro Schoeppner?

La stima della «Tigre» per «l'uomo degli schiaffi» - Giulio rimprovera a Proietti troppa arrendevolezza con gli americani

Sulla spiaggia di Anzio, «tra la brava gente» Rinaldi sta ritrovando pian piano il morale. Per ottobre, allorché tenterà l'avventura europea contro Schoeppner, Giulio vuol tornare ad essere la «Tigre», il pugile aggressivo e spavaldo che ha affrontato Amonti e non l'atleta fiacco e sfiduciato che ha conteso a Moore il titolo mondiale sul ring del Madison. Di quest'ultimo incontro, Giulio non parla volentieri. «Lasciatemi stare — dice — non chiedetemi niente, è una pagina chiusa...».

Ma basta parlargli delle notizie, delle corrispondenze venute dall'America la mattina (per noi italiani, si capisce) che s'è battuto con Archie Moore, basta riferirgli che i più «cattivi» colleghi d'oltre oceano sono arrivati a definirlo un dilettante per farlo scoppiare: «Non ho perduto perché sono un dilettante, ho perduto perché in America è andato tutto alla rovescia. Tutto... L'allenamento, il tappeto, Mack, il trasferimento da Mamma Leone, il caldo insopportabile, i rapporti con Proietti...».

L'accenno a Proietti ci fornisce l'occasione per chiedere a Giulio di farci il punto sulla polemica tra lui e il suo manager.

— C'è poco da dire —, si sfoga subito il campione — Proietti ed io abbiamo due caratteri differenti, vogliamo cose differenti, pensiamo in modo diverso. Tu sai che i nostri rapporti erano già tesi prima della partenza per New York. Proietti quando io puntai i piedi per non incontrare Rodriguez si vantò che dopo il campionato mondiale avrebbe strappato il contratto che mi legava a lui. Ora, se è un uomo di parola deve farlo. La trasferta americana mi ha costretto accanto a Proietti per un mese e mezzo, ebbene da lui non ho avuto un sorriso, una parola affettuosa. Inoltre sono convinto che se ho perduto è stato innanzitutto per l'incertezza della mia preparazione e per il peso negativo che hanno avuto sui miei allenamenti le esigenze della pubblicità. Proietti avrebbe dovuto imporsi, farsi rispettare e non cedere ad ogni pressione.

Troppe cose non sono andate per il verso giusto. Io non volevo scendere da Hames Falls a New York e Proietti mi ha detto che le esigenze della pubblicità imponevano che io scendessi da «Mamma Leone» a sudare in un cortile con un caldo infernale; io non volevo Mack e Proietti mi ha detto che Mack andava bene perché lo aveva mandato mister Buxton che era una brava persona. Mack, lo sai, mi ha rotto il naso a freddo, e Moore il primo colpo lo ha tirato al mio naso. E il tappeto? Ad Hames Falls mi sono preparato su un tappeto molle, da «Mamma Leone», invece, il tappeto era di feltro e doveva essere identico a quello del ring del Madison Square Garden. Invece la sera dell'incontro con Moore trovai un tappeto molle che mi stroncò le gambe in cinque riprese. Non solo. Ma quando non riuscendo a dormire a New York mi trasferii ad una cinquantina di chilometri dalla città, Proietti non mi accompagnò. Lui stava bene a New York insieme a Napoleoni ed io invece avevo bisogno che il mio manager mi stesse accanto, mi tenesse tranquillo, mi carezzasse il morale. Ma son cose passate.

Comunque io non voglio assolutamente mettere in dubbio la buona fede del mio manager. So inoltre di avere un difficile carattere, ma non è vero che non mi si può guidare. E' questione di saperlo fare, di capirmi, di aiutarmi, di volermi bene.

— E tu credi di avere trovato l'uomo che ti vuole più bene di Proietti? — interrompiamo il campione.

Lo sguardo di Giulio si addolcisce, la tensione che durante il suo sfogo traspariva dal volto teso e ancora segnato dai pugni di Moore, si allenta. Il campione sorride quando comincia a rispondere alla nostra domanda.

— C'è a Roma — dice — un uomo che mi ha preso a schiaffi più di una volta quando in allenamento sbagliavo o non mi comportavo bene. Ma, però, quest'uomo è andato a raccontare ad altri ciò che io facevo o meglio ciò che non sapevo fare. Mi portava nel suo ufficio e là quando era necessario mi tirava le orecchie. Da lui ho accettato gli schiaffi perché insieme a quelli sapeva darmi il suo aiuto affettuoso. Per lui, per il mio maestro, io ho avuto sempre della considerazione, anche quando l'ho lasciato. Nessuna meraviglia quindi se tornerò da lui».

L'uomo che ha dato gli schiaffi a Rinaldi, non è un mistero, è Spartaco Meloni, l'attuale maestro dell'«Amici del Pugilato» la società diretta dal presidente del Comitato regionale laziale di pugilato, Romanini, e che affida a Zappulla l'organizzazione dei suoi programmi.

Abbiamo incontrato Spartaco Meloni, l'«indiano» per gli amici, venerdì sera, nella palestra dell'«Amici del Pugilato». Aveva appena finito di guidare l'allenamento di alcuni giovani dilettanti e si è fermato a lungo a parlare con noi.

Mentirei — ci ha detto — se ti dicessi che il desiderio di Giulio di affidarmi la sua tutela pugilistica mi sorprende. Credo di avere sempre goduto la fiducia dei ragazzi, anche dopo che le nostre strade si sono divise anche quando è stato fatto del tutto per allontanarlo da me. Del resto io ho sempre dato dei buoni consigli a Giulio. E tu sai, per avermi riportato a Roma quella notte che quando scoppiò il «caso Rodriguez» io mi recai ad Anzio per consigliare a Rinaldi di non fare il bambino e di far fronte agli impegni che il suo manager aveva preso per lui, perché quello era il suo dovere e, soprattutto, quello era il suo interesse nel momento in cui si minacciava di addebitargli gli eventuali danni. Così facendo io ho fatto anche gli interessi di Proietti. Ebbene, quando all'indomani mi sono recato nella palestra della "Cestias" per assicurarmi che Giulio avesse ripreso gli allenamenti trovai il pugile che "sudava" al sacco, solo. Più in là, accanto al ring, c'era anche Proietti, ma il buon Gigi aveva tanto da fare che non trovò nemmeno il tempo per salutarmi.

Dicevo che se Giulio deciderà di affidarsi a me, non mi sorprenderò. Debbo anche dirti in tutta franchezza che nessun accordo in questo senso è intercorso fra noi, anche se il ragazzo è venuto a salutarmi e se lo sono stato a trovarlo ad Anzio. Io, sia ben chiaro, non voglio portare via Rinaldi a nessuno. Se però Rinaldi avrà bisogno di me io non mi tirerò indietro e gli porrò una sola condizione: risolvere prima con estrema chiarezza i suoi rapporti con Proietti. Per il resto farò tutto quello che lui vuole».

— *Se Giulio ti farà suo procuratore, come ti regoleranno con gli organizzatori romani?*

Tu sei legato all'«Amici del Pugilato», l'«Amici del Pugilato» è legata a Zappulla. Zappulla è «nemico» della ITOS, la ITOS ha veramente contribuito a «fare» Rinaldi.

— E' vero. La situazione è come tu l'hai descritta ed io mi regolerò secondo i desideri di Rinaldi. Se lui vuole rinnovare il contratto con la ITOS lo rinnoveremo, diversamente potrà fare il «libero professionista» a disposizione di chi paga meglio, oppure potrebbe impegnarsi con una sigla a percentuale. La mia stessa società potrebbe decidere di mettersi a organizzare. Come vedi le soluzioni possibili sono molte. Starà a Giulio decidere se divorziare da Proietti. Io non muoverò un dito per facilitare quel divorzio, ma questa volta non muoverò un dito nemmeno per impedirlo perché sono convinto che Giulio ha bisogno di un procuratore verso il quale non senta soltanto diritti e doveri ma anche amicizia, affetto.

* * *

Abbiamo sentito Rinaldi, abbiamo sentito Meloni. Sentiamo ora Proietti.

Rinaldi — dice il manager — ha un temperamento troppo ribelle ed io sono eccessivamente severo con i miei ragazzi, siano essi giovani dilettanti o campioni affermati. Io faccio i loro interessi meglio che posso e loro debbono obbedirmi e portarmi rispetto. Tu sai, quanto mi stimano Visintin e Caprari, ciò significa che se tra me e Giulio è sorto dell'attrito non può essere stato soltanto per colpa mia. Io non penso che Rinaldi è cattivo: penso che ha intorno troppi cattivi consiglieri. Contro di me debbono avergliene dette molte, ma tutto sommato con me (per i suoi meriti indubbiamente, ma un poco anche per i miei) è arrivato ad incontrare due volte il campione del mondo ed una volta con il titolo in palio. Nessuno può dire quindi, che non ho fatto bene i suoi interessi.

A questo punto chiediamo a proietti: «Ma in America, che cosa è accaduto?»

— Niente di quanto non si potesse prevedere. Giulio a un certo punto s'è convinto di saperne più del suo manager ed ha voluto fare di testa sua. Così sono accaduti, alcuni inconvenienti. Il caldo, l'atmosfera di New York, il tappeto, e così via possono essere delle attenuanti, ma non è questo il problema. Rinaldi ha sbagliato a non ascoltarmi, a buttare a mare una disciplina che anche un aspirante campione del mondo deve saper mantenere. Giulio ha sbagliato a usare le scarpine nuove e la vescica sotto il piede ne è la prova, ha sbagliato a mettersi a fare un vero match con Mack e ne ha riportato l'infortunio al naso, ha voluto mangiare pasta e fagioli e poi si è trovato a dover risolvere il problema del peso, ha sbagliato a trattare male i giornalisti e quelli, quando ha perduto si sono vendicati e così via. Ma io non voglio buttare tutta la colpa sulle spalle di Giulio sia chiaro. Anzi debbo dire che sul ring si è comportato bene, ha fatto quello che poteva. Comunque credo che i rapporti fra me e lui vadano chiariti pubblicamente. Una conferenza stampa potrebbe risolvere la polemica».

Come vedete i rapporti fra Rinaldi e Proietti non sono più tesi con il filo d'oro della stima reciproca e dell'amicizia: non sono però nemmeno spezzati ufficialmente, e non è escluso che alla fine un compromesso venga dopo il campionato d'Europa con Schoeppner la soluzione della vertenza. Non è, però, nemmeno escluso (ITOS permettendolo) che contro Schoeppner a guidare Rinaldi anziché la «volpe» Proietti sia l'«indiano» Meloni.

FLAVIO GASPARINI

● RINALDI vuol tornare ad essere «la Tigre»

Tennis

Si comincia a Wimbledon

Questa mattina avrà inizio a Wimbledon il famoso torneo tennistico, che assurge praticamente a valore di campionato mondiale. Anche quest'anno, gli italiani saranno presenti con scarse probabilità di successo. Pietrangeli che l'anno scorso fece sperare per un attimo in una clamorosa affermazione ha avuto un inizio di stagione piuttosto opaco. Cosa potrà fare, perciò, Nick, che nonostante tutto è stato classificato al terzo posto nel tabellone delle teste di serie? Potrà capitolare clamorosamente il pronostico che vede decisamente favorito il campione uscente, l'australiano Neale Fraser? Noi glielo auguriamo di tutto cuore.

Nel singolare femminile, dopo il forfait della campionessa Maria Ester Bueno, il pronostico è molto incerto: il tabellone vede al primo posto la sudafricana Sandra Reynolds, ma la Truman, la Ramirez la Smith e la Haydon hanno tutte le possibilità di capovolgerlo. Le «azzurre» fungeranno solo da contorno.

Gli altri favoriti sono gli australiani Emerson-Fraser nel doppio maschile (noi speriamo in Pietrangeli-Sirola), le sud-africane Reynolds-Renee e le inglesi Haydon-Truman nel doppio femminile e gli australiani Stolleg-Turner nel doppio misto. (Nella foto: la graziosa australiana Anne Phillips-Moore)