

Speciale per l'Unità



Giovanni Saponaro handicapper del galoppo a San Siro

Il guidatore Probo Campioli

Offrire al pubblico spettacoli più degni

Siamo considerati meno di un brocco

La somma che l'UNIRE ha stanziato deve stimolare gli allevatori ad un maggiore impegno

Un'ipoteca di due miliardi

L'erba è cresciuta, il cavallo camperà. L'erba è cresciuta con le decisioni dell'UNIRE di stanziare due miliardi di lire in aggiunta al monte-premi delle corse. Come dire, un incremento del 27,27 per cento rispetto al più recente passato. Il 1967 dovrebbe rappresentare così l'anno del grande rilancio dell'ippica. Il fatto è sicuramente positivo, ma denota una disposizione di chi fa correre significa maggior fiducia ed impegno e, quindi, a livello di base, anche maggiori possibilità di lavoro.

Quello che può stupire è, invece, il fatto che si sia riusciti a trovare una cifra così grossa, diremmo d'acchito, dopo l'insediamento della nuova presidenza dell'ente. Due miliardi non si possono certo trovare nascosti tra le pieghe dei bilanci, per cui è legittimo pensare che o adesso si sperpera o prima si amministrava male. Ma noi vogliamo credere che il nuovo presidente dell'UNIRE, il dottor Carlo Alosi, un uomo — ci dicono — esigente e concreto, stia tentando la carta di una politica più dinamica che, spezzando i vecchi schemi conservatori e vincendo le remore conseguenti, dia un impulso tale all'attività ippica da compensare il grosso sforzo che ora viene richiesto.

Si tratta, certo, di un'ipoteca che, nel livello economico, non costituisce realtà. L'importante è che il mondo dei cavalli risponda appieno e con coscienza all'appello; a patto, soprattutto, che si riescano a superare quelle divergenze di carattere personale o di categoria che ancora sussistono.

A questo punto diciamo che è giunto per l'ippica il momento della verità. Si parla ormai apertamente di sport-spettacolo, si cerca di massare nei recinti degli ippodromi e gli innessi primari (agli sportelli del gioco). E appaiono sbiadite o solo cofilite di ottocentesca retorica le espressioni che si rifanno all'incoraggiamento delle razze equine. In questo senso, purtroppo, ci sembra possa essere intesa la decisione di un riesame dell'articolo 82 del regolamento delle corse, per la parte che riguarda l'aliquota del monte-premi a disposizione dei cavalli importati. Un allargamento dell'area di azione degli importatori non può che spingere i nostri proprietari ad acquisti più massicci e non sempre di elevato livello qualitativo dei prodotti stranieri. A tutto svaugamento dell'atteggiamento nazionale.

All'estero, infatti, per un complesso di ragioni che vanno dalle strutture più antiche e più sperimentate alla produzione più diffusa, è possibile acquistare a prezzi più bassi il materiale di media qualità. Si correrà, così, sicuramente il pericolo di veder inteso il nostro parco-cavalli da poco valide «caprette» destinate a far numero e a lucrare monete nelle corse minori, quelle che servono solitamente da campo consolatorio ai nostri allevatori meno fortunati.

E' comprensibile la preoccupazione — ai fini di potenziare lo spettacolo — di riuscire ad offrire al pubblico, incrociandolo al gioco, sempre più affollati campi di concorrenti ma in questo senso era meglio puntare sull'apporto dei piccoli allevatori che, oltre tutto, si vedranno ora anche privati delle consuete sovvenzioni. L'UNIRE, è vero, assicura un compenso diretto a chi alleva, con l'estensione della parte attuale sul premio del terzo e del quarto arrivato in ogni corsa. Auguriamoci, comunque, che l'auspicata ripresa porti, tra gli altri, anche più concreti aiuti ai piccoli e medi allevatori, che al momento vengono più sacrificati. Ed auguriamoci, soprattutto, che sfruttando ormai come un'industria moderna, l'ippica dia finalmente un assetto socialmente accettabile alle numerose categorie che operano nella sua sfera, troppe delle quali ancora completamente abbandonate.

Basti portare l'esempio degli allevatori-guidatori del trotto che non hanno alcuna retribuzione per i lavori che svolgono, ma solo percentuali sui premi. È così capibile che un proprietario di un gruppo di puledri: l'uomo li doma, li prepara. Dopo un anno di lavoro, parte dei puledri non arrivano a correre, per varie circostanze, mentre gli altri, quelli che riescono, il proprietario mangia e mangia nella sua sfera, e prima il denaro si disperdeva in troppi ritorni, le sovvenzioni dedicate al piccolo allevatore, che non sempre rispondeva con i risultati alle attese generali. Era una semina sterile o quasi. Ora l'ippica, e l'ipotesi che più le può dare, ma non trascura anche le forze minori, le quali, da una ripresa collettiva, trarranno, del resto, a loro volta, cospicui vantaggi.

Giovanni Saponaro, handicapper del galoppo a San Siro, è l'uomo che con sottile alchimia e diabolica abilità distribuisce i pesi nelle corse a pezzoni. E' faticoso, in definitiva, dei migliori spettacoli offerti dalla pista milanese. Riuscendo ad equilibrare al massimo le possibilità dei concorrenti, Saponaro ottiene in pista battaglie accanite e finali indimenticabili. Come dire, successo alle corse ed emozioni a ripetizione per gli spettatori. Saponaro è anche appassionato studioso dei problemi dell'ippica e, con molta cortesia, ha voluto concederci queste dichiarazioni sul momento delicato che lo sport del cavallo sta attraversando.

Ricordo che anni fa, cinque o sei mi pare, in un consulto radiofonico di clinici illustri attorno all'ammalato ippico, l'avvocato Vittorio Di Capua, segretario generale della SIRE, propose una iniezione di qualche zero ai premi di traguardo. L'ammalato si sarebbe im-



mediatamente alzato dal letto e avrebbe raggiunto quel traguardo. Oggi, finalmente, la proposta è divenuta una magnifica realtà. Tutti abbiamo accolto con vera soddisfazione e rinnovato entusiasmo la notizia ufficiale dell'aumento di 2 miliardi di premi per

l'annata ippica 1967. Obiettivo (ma raggiungibile) è un maggiore incremento, un più ampio sviluppo, insomma un rilancio in senso quantitativo e qualitativo dell'attività del cavallo da corsa.

Non vi è dubbio che l'iniezione è sostanziosa e certamente per giungere a tanto si è dovuto necessariamente procedere a sacrifici e rinunce. Da qui sorge maggiormente per tutti l'impegno al raggiungimento di effetti positivi. Anche da parte degli allevatori che si sentono forse dimenticati e sacrificati e invece tali non sono, perché gli aumentati premi al traguardo significano anche aumentati premi per l'allevatore al traguardo, ed il mercato dei loro prodotti sarà ovviamente più remunerativo. I veri, i sani, gli intelligenti allevatori riceveranno sempre dal nuovo impulso soddisfazioni morali e concrete secondo i loro gusti e riconosciuti meriti. Gli altri, gli allevatori per modo di dire, che sorgono per ricevere aiuti, provvidenze, sovvenzioni, non hanno ragione di esistere, non interessano nessuno. L'economia dell'ippica italiana non può e non deve caricarsi di questo inutile fardello. Saggia ed avveduta pertanto anche l'abolizione dell'articolo 82 che limitava la partecipazione alle corse di cavalli importati. Non ci si difende innalzando barriere o mettendo le catene ai piedi degli altri ma soltanto con la bontà della propria opera.

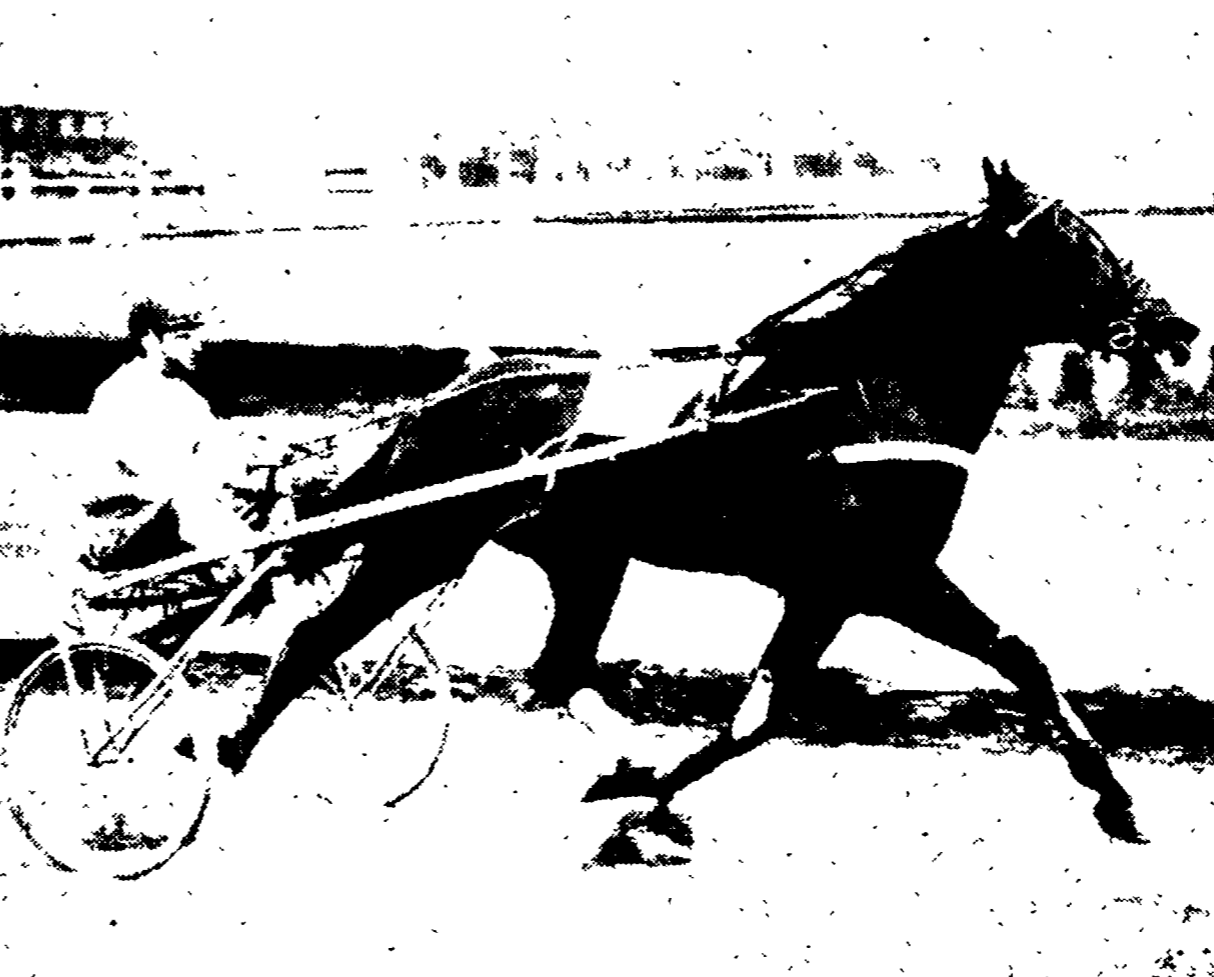
L'UNIRE dunque ha reso una mano colma di milioni; non dimentichiamo che questo denaro proviene dallo spettacolo e dal gioco. Tutti, enti, associazioni, società di corse, categorie, hanno risposto grazie. Non basta. Occorre dimostrare una sincera riconoscenza con serietà di intenti e con maggiori impegni. Occorre soprattutto offrire al pubblico dei nostri ippodromi, che con l'apporto della passione e del suo denaro se ne conquistano il giusto diritto, uno spettacolo migliore con programmi di corse più interessanti ed avvincenti. A questo scopo, parlo sempre del settore ippico, apposite commissioni sono già allo studio per la revisione del programma 1967. E' necessario che tutto sia studiato, ridotto e corretto in funzione del binomio spettacolo-gioco. So che i proprietari di cavalli fanno e faranno ancora dei sacrifici finanziari per alimentare questo magico sport, so che i loro bilanci saranno forse ancora debilitati, ma è necessario che tutto ciò che ancora si muove in questa nuda direzione.

Io penso perciò che sia del massimo interesse destinare i nuovi stanziamenti secondo un preciso criterio produttivo, eliminando il più possibile dispersione di denaro in corse negative sia sotto l'aspetto economico sia sotto l'aspetto sportivo.

Sarà interessante conoscere ora in quali percentuali verranno suddivisi questi nuovi stanziamenti, sono milioni per il settore galoppo, 1.200 milioni per il settore trotto tra i diversi ippodromi. La concezione economica che ispira l'azione della nuova UNIRE, sarebbe ritenere che prevarrà il principio della produttività per cui i minori stanziamenti verrebbero distribuiti soltanto tra gli ippodromi attivi in proporzione al loro rendimento. Meglio non si potrebbe conciliare un sano concetto economico con un giusto riconoscimento sportivo.

Danilo Fossati allevatore e guidatore

Se lavoreremo sodo il rilancio riuscirà



Danilo Fossati, ippicamente parlando, rappresenta una delle forze più giovani e più valide del trotto italiano. Alleva, fa correre e guida cavalli da anni con tanta passione da meritarsi largamente i nostri successi che ha già conseguito. Come allevatore e logico che appi la nuova politica dell'UNIRE. A suo avviso non c'erano altre possibilità di sblocco della situazione. «Sto ora a noi, a tutti noi, dal più potente fino al più umile e prezioso lavoratore — ci ha detto — fare sì che la "operazione" riesca, affinché l'ippica finalmente ritrovi la via della tranquillità e dell'affermazione». Nella foto: Danilo Fossati in sella a Doctor Orin I, uno dei suoi assi americani.

Fu il primo cavallo italiano a battere americani e francesi

Tornese ci sollevò da un'atavica soggezione

Anche l'ippica ha i suoi morti. E' scomparso il grande Tornese, nato da oltre un anno da un male incurabile, quasi contemporaneamente e decesso da Jarolim, ultimo corridoio e poi prezioso stallone per gli incroci, con il sangue francese. Due mesi dopo, l'allungata ne ha spazzato via il fratello di dalle scuderie dell'ippodromo di Firenze. Perdite gravi, per l'ippica quasi-sima quella del «sacro volante» dal quale ci si attendeva molto anche nel 1967.

Tornese è stato un cavallo straordinario nel suo nome si riassumono le glorie ed il progresso del trotto italiano. Basta del resto dare un'occhiata alle cifre per rendersi conto che ci si trova davanti ad un autentico fenomeno. In otto anni di carriera, il buondo campione ha corso 221 volte, rimpicciando 130 prove e piazzandosi 44 volte al secondo posto. Inutile enumerare i piazzamenti e i nomi dei suoi avversari. Tornese fu il primo cavallo italiano a battere americani e francesi in Francia, Germania, Svezia e persino in America. Tornese non rispose qualcosa come «i nomi di lire un reddito assai alto per un trottoire. Ed è suo anche il primato della velocità, scattato in 1'17" al chilometro un passo da campionario americano. Questo, del resto, fu il suo merito più grande: aver distrutto il mito dell'imbattibilità degli assi nati negli USA. Tornese fu il primo cavallo italiano a battere i suoi concorrenti e più di una volta riuscì a far mordere loro la polvere. E così pure per le «lucote» e «labbrette» e «haras» transesi. Come dire che, con lui, il trotto italiano usciva da un'atavica soggezione e imponeva finalmente il suo ritmo. Tornese da Tabar Blond e Balboa, allevato al Porticetto, vicino a Como, fu dapprima affidato a Mario Santi che, attraverso notevoli difficoltà — da puledro il sauro ebbe momenti poco felici — riuscì a portarlo alla clamorosa affermazione del Gran Premio delle Nazioni del 1958. Il cavallo passò poi in allenamento a Sergio Brighenti, e a Giacomo Ossani e di nuovo a Sergio Brighenti. Quest'ultimo non senza dubbio il vero «interprete» del campionissimo.

A dieci anni compiuti, a termine di regolamento, Tornese è stato costretto a ritirarsi dallo sport attivo e passato alla riproduzione. Dopo due annate di attività stalloniera, venne colpito da due gravissime coliche. Fu allora trasportato da Reggio Emilia, dove era stato sistemato, all'Oligenta. Qui, per la vecchiaia del cavallo, lo ha stroncato.

Elaborato il progetto

Un nuovo trotter a San Siro

Operato alle spalle dal mostro di cemento dello stadio, esiguo nelle sue antiche dimensioni, l'ippodromo del trotto di San Siro denuncia, nell'occasione di ogni gran premio, la sua insufficienza. Da tempo la SIRE, la società di corse milanese, sta studiando una soluzione degna del suo prestigio e dell'attesa di tutti gli sportivi. I progetti sono già pronti e nei giorni scorsi è stato fatto il primo passo importante. A Palazzo Marino si sono infatti incontrate le autorità comunali con gli interessati alla costruzione del nuovo trotter che dovrebbe sorgere alla Maura. Nel corso della riunione, l'avvocato Di Capua ha esposto ed illustrato le richieste della società Trengo in merito all'attuazione del piano. Le autorità competenti hanno preso nota ed hanno invitato la «Trengo» a perfezionare sin nei dettagli il progetto di costruzione. Dopo di che della cosa dovrà occuparsi il consiglio comunale per dare la sua approvazione. Il primo passo concreto è comunque stato fatto.

Camicci punta al record

Voglio superare Gordon Richards



Enrico Camicci non ha bisogno di presentazioni. E' il fantino più anziano e più popolare d'Italia. E' l'uomo dei grandi campioni, l'uomo di Rioli, tanto che in 37 anni di carriera, oltre 2800 vittorie e nel 1967 continuava a montare — ci ha dichiarato — per poter raggiungere il record segnato da Gordon Richards, il fantino creato baronetto dalla regina d'Inghilterra, con 4870 vittorie.

Parlando del grande rilancio dell'ippica, Camicci si è detto entusiasta delle decisioni dell'UNIRE. A suo parere, e anche giusto incrementare soprattutto i grandi allevamenti (l'aumento dei premi andrà infatti a loro esclusivo vantaggio), che sono i veri centri di vita per i lavoratori del mondo delle corse e prima il denaro si disperdeva in troppi ritorni, le sovvenzioni dedicate al piccolo allevatore, che non sempre rispondeva con i risultati alle attese generali. Era una semina sterile o quasi. Ora l'ippica, e l'ipotesi che più le può dare, ma non trascura anche le forze minori, le quali, da una ripresa collettiva, trarranno, del resto, a loro volta, cospicui vantaggi.

L'allenatore Galbati

Finalmente si fa qualcosa di serio



Giuseppe Galbati è un allevatore dalle idee chiare e un tenace lavoratore. E' breve e silenzioso nella ricerca dei migliori programmi per il settore galoppo, 1.200 milioni per il settore trotto tra i diversi ippodromi. La concezione economica che ispira l'azione della nuova UNIRE, sarebbe ritenere che prevarrà il principio della produttività per cui i minori stanziamenti verrebbero distribuiti soltanto tra gli ippodromi attivi in proporzione al loro rendimento. Meglio non si potrebbe conciliare un sano concetto economico con un giusto riconoscimento sportivo.

Il dottor Bergonzi è stato uno dei veterinari che maggiormente ha assistito Tornese durante la sua lunga malattia.



Il dottor Bergonzi è stato uno dei veterinari che maggiormente ha assistito Tornese durante la sua lunga malattia.



Risarcite con 1.300.000 lire le vite dei «driver» caduti in corsa

L'Associazione nazionale guidatori è nata nel 1946 con l'intento di risolvere i problemi sociali della categoria: problemi gravi, urgenti, ma che restano tuttora sul tappeto, perché oggi, come vent'anni fa, i guidatori sono completamente abbandonati a se stessi e non beneficiano di alcuna previdenza. Abbiamo costituito un fondo cassa, versando una percentuale sul nostro indennizzo nelle corse Totip e una quota mensile, ma è ovvio che un simile palliativo non può far fronte ai bisogni neppure di minima parte. Come gli operai del secolo passato con le loro società di mutuo soccorso, noi guidatori fra noi nella misura del possibile; ripiego che per il suo carattere unilaterale contraddice a ogni forma organica, solida o giusta di previdenza.

Il guidatore dunque non ha mutua, non ha pensione. Ne lui ne i familiari sono tutelati contro la vecchiaia, le malattie e gli infortuni. Soltanto in caso d'incidente o di morte in corsa è prevista una assicurazione. Ma, per dimostrare lo stato d'arretratezza in cui ci troviamo, basta dire che fino a poco fa la famiglia del guidatore deceduto veniva risarcita con un milione e trecentomila lire, a che così sono stati svalutate le vite di due giovani, Benedetti e Peli, morti ultimamente a soli vent'anni. Di certo non esiste un'altra categoria in cui gli uomini siano tanto a buon mercato!

Subito dopo la fondazione dell'ANC si cominciò a chiedere all'UNIRE un contributo per integrare il fondo. Nel 1957 ci fu finalmente concesso, ma da allora le quote sono state accantonate ed esistono di fatto soltanto sulla carta, perché lo statuto della suddetta UNIRE, risalente al '33 e dunque ad un periodo di assai scarsa sensibilità per i problemi sociali, non contempla neppure la possibilità d'istituti di previdenza e non permette lo svolgimento delle somme già stanziata a questo scopo. Si forma così un circolo vizioso che impedisce ai mezzi guidatori, ma nessun fatto concreto. E la cosa è tanto più assurda, quanto in una situazione economica dell'UNIRE e assai mutata dal 1953, grazie ai nuovi cespiti apportati dal Totip e dalla Tris, di modo che il nostro settore è in grado di ottemperare alle nostre richieste, se non vi si opponesse l'arretratezza del suo regolamento.

Sarebbe lungo enumerare tutti i casi pinguetosi provocati da questo stato di cose. Basti dire che ci siamo battuti per mantenere negli ippodromi i guidatori vecchi ed invalidi ad ogni attività. La vecchiaia non rovina soltanto i precoci o i medi guidatori, ma anche i grandissimi, come ad esempio Alessandro Finn (nome ben noto a tutti gli appassionati d'ippica) cui la nostra associazione dovette pagare i funerali, perché un uomo che si era meritato gli applausi delle folle di tutti gli ippodromi non poteva che essere sepolto con dignità. E questa è la parabola normale della carriera d'un guidatore in Italia. Parte da zero, tocca un vertice più o meno alto, e finisce a zero. Il guidatore anziano perde infatti la fiducia dei grandi proprietari. Non potendo ritirarsi, perché ha bisogno di lavorare, si affanna a tirare avanti con cavalli propri, magari a condizione, strabuttando come meglio può e nell'incerta speranza di trovare il cavallo buono, il campione, che da solo mantenga in attivo la scuderia. Così, esclusa qualche eccezione rappresentata dai pochissimi fortunati che hanno alle spalle un allevamento a carattere industriale, non c'è guidatore vecchio o malato che l'ANC non debba sovvenzionare, naturalmente in misura insufficiente.

La medesima situazione si verifica tra i fantini e gli allevatori del galoppo. Come noi, anch'essi non beneficiano di quelle conquiste sociali per cui un Paese si definisce progredito e moderno. In un ambiente in cui i miliardi circolano con tanta abbondanza, e una contraddizione davvero inconcepibile che chi, alla fine, fa vivere questo sport, sia privo d'ogni tutela e di ogni sicurezza.

Il guidatore dunque non ha mutua, non ha pensione. Ne lui ne i familiari sono tutelati contro la vecchiaia, le malattie e gli infortuni. Soltanto in caso d'incidente o di morte in corsa è prevista una assicurazione. Ma, per dimostrare lo stato d'arretratezza in cui ci troviamo, basta dire che fino a poco fa la famiglia del guidatore deceduto veniva risarcita con un milione e trecentomila lire, a che così sono stati svalutate le vite di due giovani, Benedetti e Peli, morti ultimamente a soli vent'anni. Di certo non esiste un'altra categoria in cui gli uomini siano tanto a buon mercato!

Subito dopo la fondazione dell'ANC si cominciò a chiedere all'UNIRE un contributo per integrare il fondo. Nel 1957 ci fu finalmente concesso, ma da allora le quote sono state accantonate ed esistono di fatto soltanto sulla carta, perché lo statuto della suddetta UNIRE, risalente al '33 e dunque ad un periodo di assai scarsa sensibilità per i problemi sociali, non contempla neppure la possibilità d'istituti di previdenza e non permette lo svolgimento delle somme già stanziata a questo scopo. Si forma così un circolo vizioso che impedisce ai mezzi guidatori, ma nessun fatto concreto. E la cosa è tanto più assurda, quanto in una situazione economica dell'UNIRE e assai mutata dal 1953, grazie ai nuovi cespiti apportati dal Totip e dalla Tris, di modo che il nostro settore è in grado di ottemperare alle nostre richieste, se non vi si opponesse l'arretratezza del suo regolamento.

Sarebbe lungo enumerare tutti i casi pinguetosi provocati da questo stato di cose. Basti dire che ci siamo battuti per mantenere negli ippodromi i guidatori vecchi ed invalidi ad ogni attività. La vecchiaia non rovina soltanto i precoci o i medi guidatori, ma anche i grandissimi, come ad esempio Alessandro Finn (nome ben noto a tutti gli appassionati d'ippica) cui la nostra associazione dovette pagare i funerali, perché un uomo che si era meritato gli applausi delle folle di tutti gli ippodromi non poteva che essere sepolto con dignità. E questa è la parabola normale della carriera d'un guidatore in Italia. Parte da zero, tocca un vertice più o meno alto, e finisce a zero. Il guidatore anziano perde infatti la fiducia dei grandi proprietari. Non potendo ritirarsi, perché ha bisogno di lavorare, si affanna a tirare avanti con cavalli propri, magari a condizione, strabuttando come meglio può e nell'incerta speranza di trovare il cavallo buono, il campione, che da solo mantenga in attivo la scuderia. Così, esclusa qualche eccezione rappresentata dai pochissimi fortunati che hanno alle spalle un allevamento a carattere industriale, non c'è guidatore vecchio o malato che l'ANC non debba sovvenzionare, naturalmente in misura insufficiente.

La medesima situazione si verifica tra i fantini e gli allevatori del galoppo. Come noi, anch'essi non beneficiano di quelle conquiste sociali per cui un Paese si definisce progredito e moderno. In un ambiente in cui i miliardi circolano con tanta abbondanza, e una contraddizione davvero inconcepibile che chi, alla fine, fa vivere questo sport, sia privo d'ogni tutela e di ogni sicurezza.

Il guidatore dunque non ha mutua, non ha pensione. Ne lui ne i familiari sono tutelati contro la vecchiaia, le malattie e gli infortuni. Soltanto in caso d'incidente o di morte in corsa è prevista una assicurazione. Ma, per dimostrare lo stato d'arretratezza in cui ci troviamo, basta dire che fino a poco fa la famiglia del guidatore deceduto veniva risarcita con un milione e trecentomila lire, a che così sono stati svalutate le vite di due giovani, Benedetti e Peli, morti ultimamente a soli vent'anni. Di certo non esiste un'altra categoria in cui gli uomini siano tanto a buon mercato!

Subito dopo la fondazione dell'ANC si cominciò a chiedere all'UNIRE un contributo per integrare il fondo. Nel 1957 ci fu finalmente concesso, ma da allora le quote sono state accantonate ed esistono di fatto soltanto sulla carta, perché lo statuto della suddetta UNIRE, risalente al '33 e dunque ad un periodo di assai scarsa sensibilità per i problemi sociali, non contempla neppure la possibilità d'istituti di previdenza e non permette lo svolgimento delle somme già stanziata a questo scopo. Si forma così un circolo vizioso che impedisce ai mezzi guidatori, ma nessun fatto concreto. E la cosa è tanto più assurda, quanto in una situazione economica dell'UNIRE e assai mutata dal 1953, grazie ai nuovi cespiti apportati dal Totip e dalla Tris, di modo che il nostro settore è in grado di ottemperare alle nostre richieste, se non vi si opponesse l'arretratezza del suo regolamento.

Sarebbe lungo enumerare tutti i casi pinguetosi provocati da questo stato di cose. Basti dire che ci siamo battuti per mantenere negli ippodromi i guidatori vecchi ed invalidi ad ogni attività. La vecchiaia non rovina soltanto i precoci o i medi guidatori, ma anche i grandissimi, come ad esempio Alessandro Finn (nome ben noto a tutti gli appassionati d'ippica) cui la nostra associazione dovette pagare i funerali, perché un uomo che si era meritato gli applausi delle folle di tutti gli ippodromi non poteva che essere sepolto con dignità. E questa è la parabola normale della carriera d'un guidatore in Italia. Parte da zero, tocca un vertice più o meno alto, e finisce a zero. Il guidatore anziano perde infatti la fiducia dei grandi proprietari. Non potendo ritirarsi, perché ha bisogno di lavorare, si affanna a tirare avanti con cavalli propri, magari a condizione, strabuttando come meglio può e nell'incerta speranza di trovare il cavallo buono, il campione, che da solo mantenga in attivo la scuderia. Così, esclusa qualche eccezione rappresentata dai pochissimi fortunati che hanno alle spalle un allevamento a carattere industriale, non c'è guidatore vecchio o malato che l'ANC non debba sovvenzionare, naturalmente in misura insufficiente.

La medesima situazione si verifica tra i fantini e gli allevatori del galoppo. Come noi, anch'essi non beneficiano di quelle conquiste sociali per cui un Paese si definisce progredito e moderno. In un ambiente in cui i miliardi circolano con tanta abbondanza, e una contraddizione davvero inconcepibile che chi, alla fine, fa vivere questo sport, sia privo d'ogni tutela e di ogni sicurezza.