

**Sempre più giù il calcio disumano e disonesto**

# Dopo le pazzie dei miliardi l'oltraggio delle 175 lire per l'acquisto di Tumburus

La minor spesa complessiva di quest'anno al mercato dei giocatori (metà del 1970) non significa rinsavimento. Ci sono le piccole società che affondano nei debiti e per sopravvivere saranno costrette a svendere alle «grandi»

Se fumate le «Nazionali» — quelle semplici, a buon prezzo, non le «Esportazioni» o le «Super» — proprio le «Nazionali» e le «Esportazioni» dovete dare Tumburus cinque lire. La difficoltà, appunto, sta nel trovarsi in tasca cinque lire.

La storia di Tumburus acquistato dal Venezia per 175 lire (anche l'Aquileia era disposta a comprarlo, però non voleva spendere più di ventimila lire, cioè mezzo francobollo: il tabaccai per questo ha fatto una transazione commerciale sarebbe stato preso da una crisi isterica) farebbe supporre che il calcio italiano sta diventando saggio o che è tornato indietro di un secolo, quando esistevano — e valevano — i centesimi o quando ventimila lire erano uno stipendio decoroso.

In realtà le 175 lire di Tumburus sono l'equivalente del miliardo offerto l'anno scorso per Gigi Riva: il c'era il disprezzo per il denaro (ovviamente da parte di chi ne ha tanto) e il beninteso disprezzo per l'uomo. E fra i due aspetti questo è il peggiore, almeno nel senso che il calciatore non può più usare i suoi soldi nel modo che ritengono più utile al loro fine, ma non possono giocare con la dignità di un uomo.

## Oggetto

Naturalmente quando un calciatore decide di accettare di far parte di quel mondo a beniamino — o almeno dovrebbe sapere di diventare un oggetto di consumo — e che quindi, come ogni oggetto di consumo, sarà soggetto alle fluttuazioni di valore imposte dall'economia di mercato, alle contrazioni di prezzo imposte dall'usura o dal superamento della sua utilità a seconda della nuova produzione. Ma il caso di Tumburus è interessante sotto due aspetti: per quello che riguarda l'uomo e per quello che significa per il calcio.

Per l'uomo, lo abbiamo detto, è umiliante. Ogni calciatore invecchia, ma Tumburus non è vecchio, avendo poco più di trent'anni; ogni giocatore può rivelarsi una scimmia, ma Tumburus — varie volte «Nazionale», vincitore di uno scudetto col Bologna — non è una scimmia: valutarlo un poco meno di un pacchetto di sigarette a buon mercato è quindi un oltraggio. Conferma ma si tratta di una conferma superflua — che il mondo dello sport professionistico è disumano e disonesto e lo sarebbe anche se Tumburus fosse un povero vecchio brocco, perché uomini che giocano con centinaia di milioni, che navigano eternamente in mezzo a bilanci di misteriosi miliardi, non hanno il diritto morale di distruggere professionalmente un uomo. Perché è chiaro che un professionista del calcio valutato 175 lire sia pure perché questo serve ai bilanci di bilancio — è umiliato, è messo in una condizione grottesca.

Fortunatamente la fantasia dei tifosi non è mai troppo fervida — da anni è ferma alle illusioni sul comportamento delle mogli e delle madri degli arbitri e dei giocatori delle squadre avversarie (le stesse mogli e madri che diventano l'anno dopo tante donne se al Galia il giocatore in questione è passato all'avversaria) — ma la stagione precedente lo copriano di contumelie — se non fosse così un povero cristiano valutato quanto tre leccate avrebbe finito di campare.

L'avvocato Campana, che dirige l'associazione dei calciatori, quello che aveva minacciato lo sciopero per le faccende normative, ha detto che questa storia del Galia deve finire, deve finire questa specie di Fiera di Verona in cui invece che quadrupedi da latte o da riproduzione si trattano bipedi da spettacolo ai quali però viene riconosciuta tanta dignità e tanti diritti quanto ad un mediocre mucca pezzata. Anzi, forse un po' meno, perché una mucca pezzata — se le fanno girare la coda — può anche mollare qualche cornata; un calciatore no.

## Precedenti

L'associazione calciatori ha detto che questa storia deve finire e c'è da sperare che ci riesca, anche se non riuscirà a vedere come si potrà uscire fuori, dato che i presidenti, i mediatori, i sensali, i procuratori ci vivono e in fondo ci vive il calcio stesso e un po' ci vivono gli stessi calciatori, perché per un Tumburus ceduto a prezzo di liquidazione c'è un Riva valutato più del quadruplo di Tiziano all'ultima asta di Londra, con la diffida che il Tiziano dura e Riva — calcisticamente parlando — no. Quindi ai Tumburus la faccenda può scocciare, ma ai Riva neanche un poco.

Ma forse a favore di Campana e del suo programma c'è qualche cosa che si può ricavare dallo stesso caso di Tumburus. Dicevamo prima che la faccenda del giocatore da 175 lire (a proposito: è un calciatore della «Nazionale» con il quale non si potrebbero giocare neanche due colonne al Totocalcio) è interessante per due aspetti: per quello che significa per lui, sul piano umano, e per quello che significa per il calcio in generale.

a. b.

c'è stato un giro di miliardi che è risultato alla fine esattamente la metà di quello dell'anno scorso: cinque miliardi del '71 contro dieci del '70. Considerando che la lira vale sempre più, la riduzione è superiore al 50%: apparente. Si potrebbe pensare, visto che si offrono ventimila lire per un ex «azzurro» e che in genere si gioca al ribasso o al risparmio, si potrebbe pensare — ripeto — che il calcio italiano comincia a mettere il giudizio, esce dai giorni folli e spensierati del suo recente passato; diventa grandicello, pensa al corredo per la figlia, al «toupé» per la moglie, a mettere due soldi da parte per la vecchiaia. Ha finito i giorni della dila e comincia i giorni della fornica.

In realtà il calcio non è per niente rinsavito: solo che non può continuare a fare il matto; deve fuori ha finito per sbattere la testa contro il muro e ora è lì, rintonato. Insomma: non ci sono più le ampiezze dell'economia e delle cambiali i presidenti sono tornati ai rapporti commerciali primitivi: io ti do un chilo di grano e tu mi dai una gallina; io ti do una cesta di vimini e tu mi dai sei zucchini; io ti do Sabadini e tu mi dai Santin, mezzo Casone e mi presti il Palino. Certo, lo scambio di giocatori è meno immorale delle cifre pazzesche in passato; ma non bisogna illudersi: il male non è guarito, anzi si potrà riesplorare in modo molto più grave tra non molto.

Perché la situazione è nota: le piccole società sono nel guai fino al collo esattamente come le grandi, dietro le quali hanno tentato di coprire con prodotti migliori che si sono svolti in un bilancio — o almeno riducevano il deficit in termini di sopravvivenza — cedendo alcuni dei prodotti migliori che riuscivano a valorizzare; quest'anno l'operazione salvataggio è in larga misura fallita (a parte la Lazio, che si è come si è detto — cinque miliardi invece che dieci, sono stati ceduti, scampati o prestati in tutto 150 giocatori invece di 400 della media degli anni scorsi). La conseguenza è che il deficit delle squadre minori è destinato ad aumentare, le loro possibilità di competere con le «grandi» diminuiscono e quindi in un futuro più o meno prossimo saranno costrette a svendere per sopravvivere. Le 175 lire di Tumburus, oggi sembrano una bizzarria, significheranno qualche cosa.

## Monopolio

Sembra che così ci si avvil verso una «nazionale» del mercato; in realtà si va verso l'accentuazione del monopolio calcistico da parte di tre o quattro industriali che possono «congelare» il mercato determinandone i prezzi come si usa, appunto, in regime di monopolio: non si moralizza niente, si regola il rapporto in modo che sia vantaggioso per chi ha in mano le leve.

Fatto correre il calcio più per la discesa delle spese insensate, l'improvvisa tirata di freni fa sbattere la faccia nel parabrezza a chi non è preparato. E', ripetiamo, quello che succede nel mondo del capitale, quando l'industria pilota guida i piccoli e le industrie subalterne che ha tenuto in vita finché le servivano per il suo stesso sviluppo e il suo di ridimensionare quando deve entrare in un periodo di revisione e scarica su di loro le sue difficoltà.

Così, come si dice in altre parti, «la storia è un dominio del mondo del calcio, per quel che riguarda il prestigio delle vittorie, della lotta per lo scudetto, rimane circoscritto ai soliti di sempre; gli altri, le figure minori, si leccano le ferite e guardano i bilanci dove le cifre rosse stanno mutando le pagine in campi di papaveri. Certo, fa meno impressione sentire che non si sono spese cifre folli; ma la storia rimane solo di facciata. Ci si avvia verso un calcio ancor più manageriale del passato e l'esempio lo dà il Juventus che da tempo è presidente Giuseppe Boniperti, che avrà tutte le qualità di questo mondo, ma che non ha i soldi che caratterizzano i presidenti delle squadre di calcio — quali — al contrario — possono essere poveri di qualità ma sono sempre ricchi di lire. Il fatto è che, come tutti sanno, la Juventus è proprietà di Agnelli e il presidente è solo un bravo direttore di azienda. Boniperti — che nel calcio ha trascorso la vita — può essere un efficiente direttore dell'impresa calcistica, un oculato amministratore delegato. Insomma: l'industria del calcio si perfeziona anche negli aspetti esteriori. Si avvicina la fine dell'arligianato o, almeno, si completa il suo condizionamento.

kim

**In una «anonima» gara interserie (200 miglia di Norimberga)**

# È morto Pedro Rodriguez il superman della «durata»



Pedro Rodriguez dopo la sua ultima vittoria a Monza nella «1000 Km», disputata lo scorso 25 aprile.



NUREMBERG — I rottami della Ferrari 512M sulla quale ha trovato la morte Pedro Rodriguez.

La Ferrari 512 del messicano sarebbe uscita di pista a causa di un pneumatico avariato. Rodriguez è deceduto all'ospedale per la frattura della base cranica e gravi ustioni

## SERVIZIO

NORIMBERGA, 11 luglio. Il pilota messicano Pedro Rodriguez è morto oggi a causa di un grave incidente durante la corsa automobilistica delle 200 miglia di Norimberga, in programma sul circuito di Norisring.

L'incidente è accaduto durante il dodicesimo giro in una curva a «S» molto stretta e sembra sia stato causato dal difetto di un pneumatico. Lo dice un comunicato emesso dall'ufficio stampa della direzione di gara. Secondo il comunicato alcuni fotografi, al decimo giro — due prima dell'incidente — avrebbero notato che il pneumatico della ruota anteriore destra era leggermente spostato rispetto al cerchione. E' probabile, dice il comunicato, che nella stretta curva ad «S» il pneumatico sia esploso o uscito dal cerchione.

L'agenzia «DPA» rende anche noto che pochi secondi dopo l'incidente, quando la vettura di Rodriguez era già in fiamme, la Porsche del tedesco Hild ha urtato la macchina del corridore messicano. Hild è rimasto completamente illeso, mentre la sua Porsche ha riportato gravi danni. Da registrare infine che l'incidente è accaduto alle 15 e 13, ma la stampa e il pubblico ne sono stati informati solo a conclusione della gara.

Dopo l'incidente Rodriguez è stato rapidamente estratto dai rottami della macchina e trasportato all'ospedale di Norimberga, dove è morto poco dopo in seguito alle gravi ferite riportate. Nell'incidente, oltre alla frattura della base cranica, Rodriguez aveva riportato anche gravi ustioni, lesioni alla spina dorsale e la frattura di entrambe le gambe. Il 25 per cento della superficie del suo corpo era ricoperta da ustioni di terzo grado. I medici per un po' di tempo sono riusciti a mantenere il battito cardiaco attraverso un mese dopo.

verso massaggi, ma la gravità delle ferite ha reso inutile ogni sforzo. Rodriguez aveva compiuto 31 anni il 18 gennaio scorso.

Pedro Rodriguez era attualmente uno dei migliori piloti del mondo. Sulla breccia da oltre dieci anni, avendo incominciato a gareggiare giovanissimo insieme al fratello Ricardo, anch'egli deceduto tragicamente, subìtamente, «crescendo» e toccando il vertice, soprattutto nelle ultime stagioni, allorché passato a condurre le 917 Porsche affidate alla scuderia Frank Wyer, aveva conquistato vittorie su vittorie, guadagnandosi l'appellativo di «superman» delle corse di durata.

Era anche un buon pilota di formula uno, potendo usufruire di una monoposto competitiva, la BRM 12 cilindri, stava continuamente «crescendo» e nel 1969, in particolare, il suo duello con Jackie Stewarts sul circuito di Zandvoort, reso difficilissimo dalla pioggia, nel quale si piazzò secondo dietro il pilota della Ferrari.

Pedro Rodriguez, aveva cominciato a correre all'età di 17 anni, mentre il fratello, che esordì insieme con lui, ne aveva appena 15. La loro prima gara ufficiale la disputarono in Messico, loro Paese natale, e data la loro giovanissima età, dovettero ottenere un permesso speciale dal Presidente della repubblica messicana per poter scendere in pista.

Qualche anno dopo, cominciarono a farsi conoscere anche all'estero, dove vennero definiti «i bambini prodigiosi». Nel 1961 furono tra i protagonisti della «1000 Ore di Le Mans», gara dove si piazzarono secondi, quindi giunsero terzi nella «12 Ore» di Sebring e finalmente conquistarono il loro primo successo al prestigioso «1000 Km» di Parigi, successo che «bassarono» nell'anno successivo.

Appena un mese dopo, Ricardo andò a schiantarsi con la sua Lotus durante la prova del Gran Premio del Messico (2 novembre 1962) e Pedro, anche per le insistenze del padre, che pure aveva egli stesso avviato i due figli alle gare automobilistiche, decise di abbandonare l'attività agonistica. I suoi propositi, però resistettero soltanto un anno, perché il fascino per le corse era più forte di lui. E Pedro, nel 1963, era di nuovo al volante di «prototipi» e monoposto e proprio in quell'anno trionfò per la prima volta nella «24 Ore di Le Mans» in coppia con Graham Hill. Successivamente si aggiudicava la prestigiosa corsa di durata francese, nel 1964, in coppia con Phil Hill e nel 1968, in coppia con Lucien Bianchi (anch'egli perito qualche anno fa proprio sul circuito di Le Mans durante la «24 Ore»). Contemporaneamente a queste prove di «durata», Pedro Rodriguez si cimentava anche in formule uno, inseguendo tra i più forti. Numerosi, nel Gran Prix, furono i suoi piazzamenti importanti, ma il messicano riportò le sue migliori affermazioni nel C. P. del Sudafrika nel 1967 e nel Gran Premio del Belgio nel 1970.

L'attuale stagione agonistica era stata particolarmente proficua per Pedro Rodriguez. Si era affermato nella «24 Ore» di Daytona, nella «1000 Chilometri» di Monza e nella «1000 Chilometri» di Francoforte mentre in formula uno si è piazzato quarto nel Gran Premio di Monaco, secondo nel Gran Premio d'Olanda prima di trionfare due settimane fa, in coppia con l'inglese Richard Attwood, nella «1000 Chilometri» d'Austria.

Ciò che rende ancor più amara la sua tragica scomparsa è che nella corsa odierna Rodriguez non voleva correre ed aveva chiesto di scendere dalla vettura per le insistenze degli organizzatori, che avevano in lui il pilota di maggior richiamo. Si sarebbe dovuto trattare di una «passaggiata» e invece è stata per lui la giornata fatale. Sembra un destino di molti grandi piloti quello di morire nelle sedute di prova o in corse «anonime».

r. n.

**Consolidando la posizione in classifica europea dell'automobilismo della montagna**

# Johannes Ortner e le «Abarth» da dominatori al Sestriere

## SERVIZIO

SESTRIERE, 11 luglio. Questa volta è toccato alla Abarth. Qui al Sestriere, al termine di un'estenuante casarella, che ha visto sfrecciare oltre 200 vetture, la marcia torinese ha colto un brillantissimo successo, consolidando quindi con il suo pilota, Johannes Ortner, la sua posizione di «regina» della montagna dopo la sesta prova. Il vincitore ha compiuto i chilometri 104,00 del percorso che da Ceresole Portava al Colle nel Tempo di 4'59"7 alla media di chilometri 124,925. Il primato della corsa lo deteneva Schell, che aveva stabilito nel 1969, con la Ferrari 212 E, non è stato quindi battuto.

La gara è stata entusiasmante per il duello fra le macchine della scuderia torinese e quella della scuderia italo-inglese della Chevron 19 che ha ripagato così la speranza attesa del pubblico (oltre 100 mila persone disseminate lungo il tracciato) in un infuocato clima di secondi. Il pilota della MV Agusta, impegnato in Germania, l'indiana indisposizione che ha colpito alla vigilia della corsa, ha fatto da protagonista, imprevedibile di Scio e Casone. Altro discorso per Tonelli, presentatosi in gara con una vettura personale, la quale ha confermato ancora una volta le perplessità sul suo rendimento.

Ortner, dall'altro canto, pur arrivando ad una manciata di secondi dal record assoluto, si è lamentato delle gibbosità della strada e delle numerose macchine «olio stagionate» in alcuni punti cruciali del percorso e quindi per la poca scorrevolezza dell'asfalto, in particolare nei rapporti accenti alla vigilia della gara.

Di rilievo le prestazioni di Netti (A.M.S.) Gioon (Alfa Romeo G.T.A. 1600), Bersano (Alpine Renault 1300) e Mazzetti (Abarth 585), che hanno stabilito i nuovi record per le rispettive classi. Questi i risultati: 1. Johannes Ortner, su Fiat Abarth, che compie il percorso di km. 104,00 in 4'59"7, alla media di km. 124,925; 2. Merzario, stessa marca, 5'02"1; 3. Pilone, stessa marca, 5'07"4; 4. Bonomelli (Porsche Carrera), 5'17"2; 5. Taramazzo (A.M.S.), 5'24"6; 6. Netti (A.M.S.), 5'24"6; 7. Morcuzzi (stessa marca), 5'25"8; 8. Venturi (Tecno), 5'32"7; 9. Varese (A.M.S.), 5'37"0; 10. Anderson (Porsche 911 S.S.), 5'40"3.



SESTRIERE — L'arrivo vittorioso di Johannes Ortner sul traguardo del Sestriere.

**Vincendo di prepotenza a Sachsenring nelle 500 cc.**

# Agostini come Ubbiali nove caschi «iridati»

L'asso della MV Agusta si aggiudica anche le 350 cc. Doppietta dello spagnolo Nieto nelle 50 cc. e 125 cc.

SACHSENRING, 11 luglio. Nella sesta prova del campionato del mondo, sul circuito del Sachsenring, doppietta di Giacomo Agostini, che si è imposto nelle 350 cc. come nelle 500 cc., assicurandosi in quest'ultima classe, con largo anticipo il casco iridato.

Per l'italiano è il nono titolo. Il pilota della MV Agusta raggiunge così Ubbiali e Härdtwood nella graduatoria dei più titolati di tutti i tempi.

Un'altra doppietta l'ha ottenuta lo spagnolo Angel Nieto, vittorioso nella classe 50 cc. e nella classe 125 cc.

I risultati.

50 cc.: 1. Angel Nieto (Spagna) su Derbi, 7 giri pari a km. 60,228 in 2'18"5 (media km/h. 137,582); 2. Jan De Vries (Olanda) su Kreidler 26'19"1; 3. Jos Schurgers (Olanda) su Kreidler 26'25"1; 4. Herman Meyers (Olanda) su Yamaha 27'00"3; 5. Cees Van Dongen (Olanda) su Yamaha, 27'42"3; 6. Hans Hummel (Austria) su Kreidler 30'06"2. Giro più veloce: Nieto 139,877 km/h. (record della pista).

Classifica campionato del mondo: 1. Nieto 62 punti; 2. De Vries 51; 3. Schurgers 34; 4. Rudolf Kunz e Fred Van Der Horven 25; 6. Aalt Toersen 20.

125 cc.: 1. Angel Nieto (Spagna) su Derbi 12 giri pari a km. 103,415 in 4'07"9 (media km/h. 154,615); 2. Barry Sheene (GB) su Suzuki 4'08"3; 3. Boerje Jansson (Svezia) su Maico 4'16"8; 4. Dieter Braun (Germania) su Maico 4'30"3; 5. Cees Van Dongen (Olanda) su Yamaha 4'16"8; 6. Jürgen Lenk (Germania) su MZ 4'19"3.

Classifica campionato del mondo: 1. Agostini 60 punti; 2. Bult 26; 3. Pirker 23; 4. Smart e Szabo 22; 6. Tony Jenkins 13.

500 cc.: 1. Giacomo Agostini (Italia) su MV-Agusta, 21 giri pari a km. 180,978 in 1 h. 04'17"8, alla media di km/h. 167,581; 2. Keith Turner (Nuova Zelanda) su Suzuki, 1 h. 07'36"7; 3. a un giro: Hiller (Germania) su Kawasaki; 4. Rudolf Bruegger (Svizzera) su Bultaco; 5. Kolummel (Finlandia) su Seely; 6. a due giri: Auer (Austria) su Matchless. Giro più veloce: Agostini, 172,073 km/h.

Classifica campionato del mondo: 1. Agostini (It.) 90 punti; 2. Turner (N. Zel.) 36; 3. Bron (Oli.) 32; 4. Offenstadt (Fr.) 22; 5. Finn (Australia) 18; 6. Chandler (G.B.) 16.

ma, 5'44"7; 5. Werner Pirker (Svizzera) su Yamaha, 5'07"8; 6. a un giro: Kurt Carlsson (Svezia) su Yamaha. Giro più veloce: Agostini, 2'38"2 (record della pista).

Classifica campionato del mondo: 1. Agostini, 60 punti; 2. Bult, 26; 3. Pirker, 23; 4. Smart e Szabo, 22; 6. Tony Jenkins, 13.

500 cc.: 1. Giacomo Agostini (Italia) su MV-Agusta, 21 giri pari a km. 180,978 in 1 h. 04'17"8, alla media di km/h. 167,581; 2. Keith Turner (Nuova Zelanda) su Suzuki, 1 h. 07'36"7; 3. a un giro: Hiller (Germania) su Kawasaki; 4. Rudolf Bruegger (Svizzera) su Bultaco; 5. Kolummel (Finlandia) su Seely; 6. a due giri: Auer (Austria) su Matchless. Giro più veloce: Agostini, 172,073 km/h.

Classifica campionato del mondo: 1. Agostini (It.) 90 punti; 2. Turner (N. Zel.) 36; 3. Bron (Oli.) 32; 4. Offenstadt (Fr.) 22; 5. Finn (Australia) 18; 6. Chandler (G.B.) 16.

## A Bitter la coppa Città di Potenza

POTENZA, 11 luglio. Bitter, al volante di una Abarth 2000 ha vinto la prima coppa Città di Potenza per automobilisti di velocità in salita.

Ecco la classifica (Abarth 2000 4'51"6; 2. Scio (Chevrolet) 4'51"6; 3. Laureati (Abarth) 5'16"8; 4. Turiso (Simca Abarth) 5'16"8; 5. Sergio (Abarth) 5'20"7; 6. Barla (Alfa Romeo) 5'20"12; 7. Barla (Alfa Romeo) 5'21"2; 8. Barla (Alfa Romeo) 5'21"2; 9. Barla (Alfa Romeo) 5'21"2; 10. Barla (Alfa Romeo) 5'21"2.

a. b.