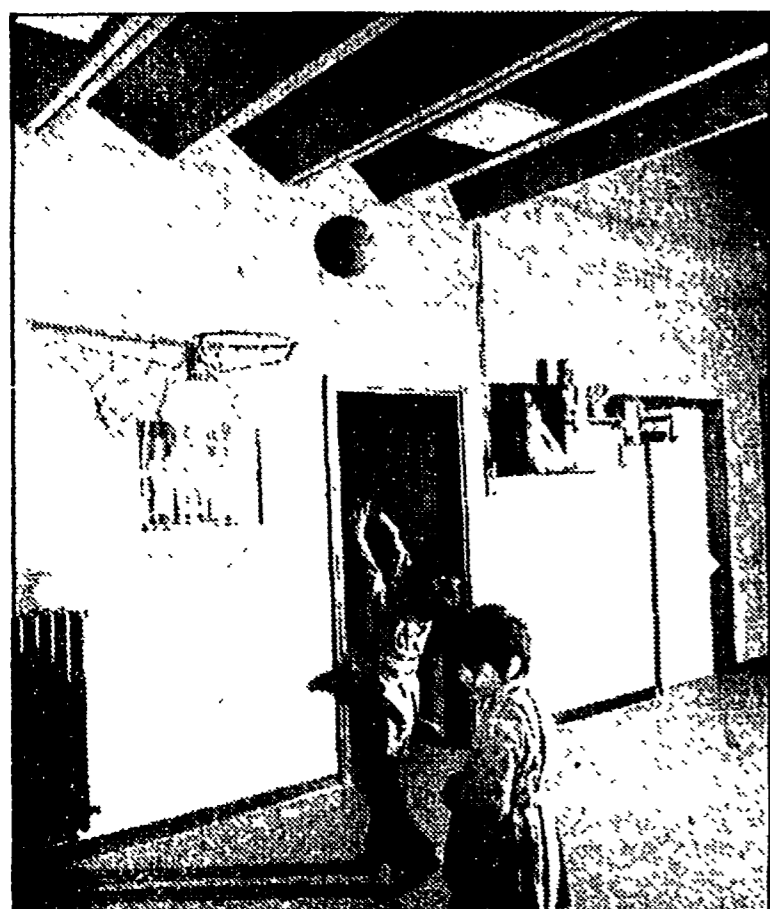


Dopo l'intervento del presidente del CONI

Ma Carraro conosce le proposte del PCI su scuola e sport?



Il «distacco» per gli atleti insegnanti e la destinazione degli introiti del Comitato olimpico nel progetto comunista

Il presidente del CONI ha colto l'occasione dello svolgimento a Genova, presente Perini, dei Giochi della Gioventù per enunciare alcune linee di politica sportiva, che ci trovano particolarmente sensibili ed interessanti. Anche perché non ci sentiamo affatto di appartenere a questa indistinta «classe politica» che, secondo Carraro, sarebbe invece insensibile ai problemi dello sport. Ci pare, invece, che abbia dimostrato in più occasioni che il PCI sente fortemente le questioni sportive: dall'organizzazione della I Conferenza nazionale dello sport del '77 alla recente presentazione, pure per questa legge, di un disegno di legge per l'istituzione del servizio nazionale dello sport, per ricordare solo due tra i momenti più significativi e databili di questa «presenza». Ma lasciamo perdere le battaglie polemiche, anche perché preferiamo ritenere che Franco Carraro stesse riferendosi non tanto alla politica, genericamente intesa, ma piuttosto alla classe governativa.

Il presidente del CONI che il rapporto sport-scuola è il nodo centrale del problema dello sviluppo del nostro Paese della pratica sportiva a livello di massa. Siamo tanto d'accordo che, come abbiamo ripetutamente scritto anche su queste colonne, è stata cura del nostro gruppo parlamentare del Senato di considerare, nel preparare il nuovo testo del disegno di legge, questo sport, come un primo dei centri fondamentali del progetto. Carraro avrà certamente letto la nostra proposta (il testo è stato già stampato e distribuito a Palazzo Madama) e si sarà reso conto che tutti, ai «punti caldi» da lui ricordati, cerchiamo, in quel testo, di dare una risposta: orari scolastici, gratuità, impianti di base, attività motoria nelle elementari e sportiva nelle medie, rapporti della scuola con le strutture sportive esistenti (quelle delle società, degli enti locali e del CONI), preparazione degli istruttori (per questo aspetto più particolare, abbiamo per presentarci un disegno di legge di riforma degli ISEF). Ribadito, perciò, la denuncia degli errori e dei ritardi,

stabilita la sordità governativa, sarebbe interessante che il CONI aprisse un discorso con quelle forze e nodiamo se possiamo queste — che non solo hanno volontà di affrontare e risolvere i problemi ma più propongono soluzioni.

Sono valide? Non lo sono? C'è bisogno di modifiche, di aggiunte? Discutiamole, e noi, come sempre, siamo apertissimi. Se però ciascuno sta costantemente sul suo e non ci si incontra e si confronta, il risultato sarà che da una parte, quella del CONI nel caso, si continuerà all'infinito con le lagnanze e le reiterate proposte che sbattono contro il muro della sordità governativa e dall'altra ci sono soggetti politici, come noi nella fattispecie, che avanzano proposte, che però gli interlocutori più interessati non raccolgono, nemmeno per criticare.

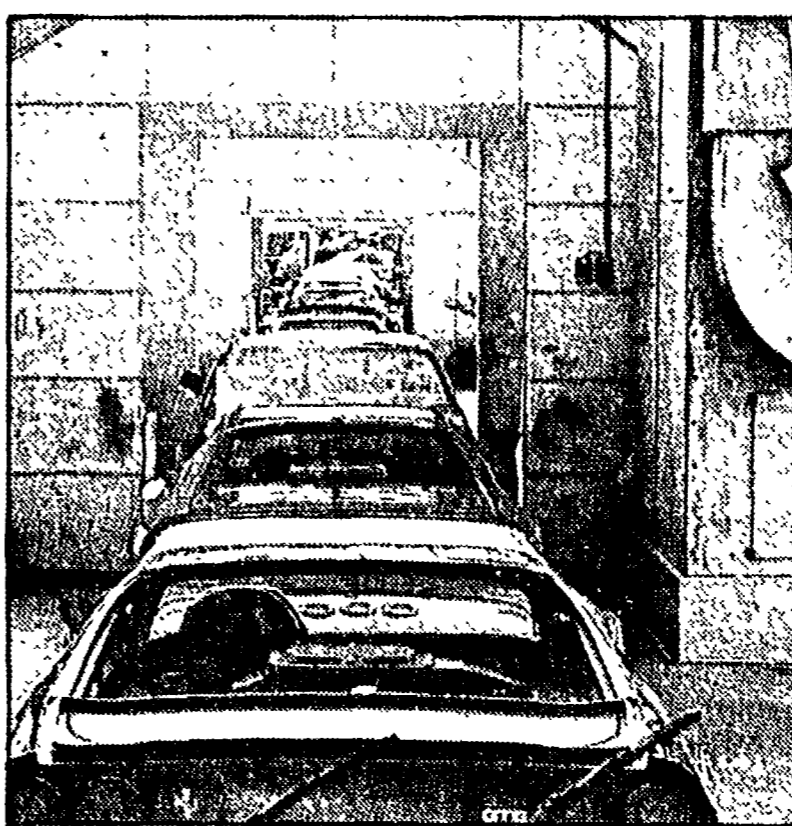
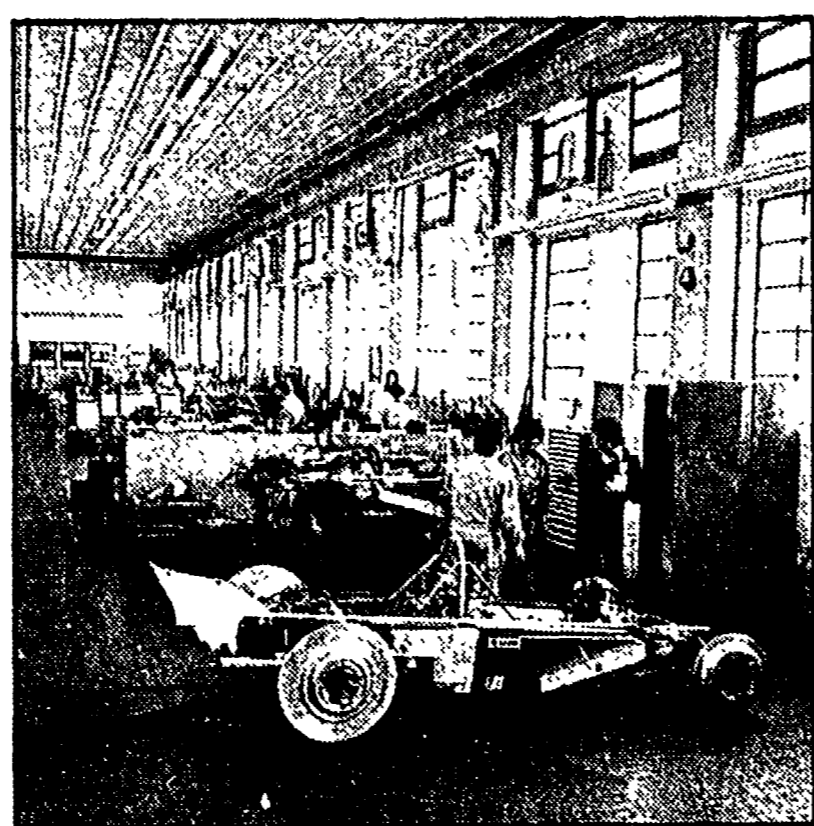
Carraro lo sa, noi siamo per l'abrogazione della legge del '42 istitutiva del CONI e per una profonda riforma del Comitato olimpico, che ne delimiti bene compiti e strutture, non per la sua abolizione. Anzi, siamo sicuri che se la nostra proposta fosse stata accolta, il CONI avrebbe, per lo sport italiano, un ruolo più pregnante e più certo. Allora vediamo se possiamo muoverci in modo più razionale e produttivo.

Brevemente, per altre due questioni sollevate da Carraro: il «distacco» per gli atleti-insegnanti e la destinazione degli introiti del CONI. Per il primo problema, rilevandone pure noi l'importanza, abbiamo, nel mese di agosto, presentato un'interrogazione — finora inesa — ai ministri della Pubblica Istruzione e del Turismo allo Spettacolo (che sovrintende anche allo sport); per il secondo basta — pure in questo caso — leggere il nostro disegno di legge. Vi è scritto a chiare lettere che noi proponiamo (art. 4) che il fondo di finanziamento di cui si parla per le attività motorie, la cultura fisica e lo sport sia costituito, tra le altre cose, naturalmente, da finanziamenti disposti dalle leggi nazionali.

Che ne pensano Franco Carraro e il CONI? Sono d'accordo con noi o propongono altre soluzioni? Nedo Canetti

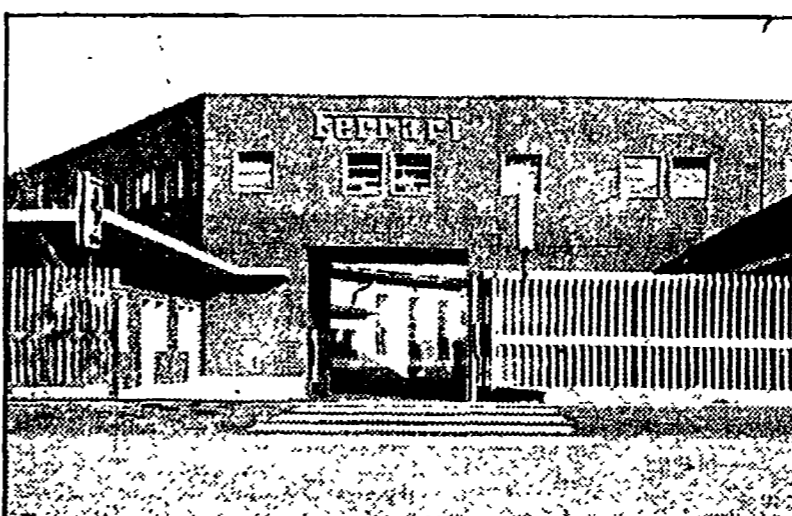
Fuori dalla nebbia del mitologico colloquio sul lavoro nella prestigiosa azienda

Nelle foto sopra il titolo: la sala di preparazione delle vetture da corsa ed il reparto verniciatura. Accanto: carrozzeria in fabbricazione.



Operai di Maranello: quando la mia Ferrari è più Ferrari della tua

Quelli dei bolidi che vivono con Schecter e Villeneuve e quelli delle vetture «normali» che costano cinquanta milioni. Chi sono, quanto guadagnano, cosa pensano i costruttori del «cavallino rampante»



Una veduta esterna dello stabilimento di Maranello.

MODENA — La macchina va bene. I piloti d'accordo. Anche i progettisti. Di loro, che sono il costo cambustibile del mito Ferrari, si parla sempre. Dicono che Gilles... sembra che Jody... No. Per una volta vorremmo svincolarci dal mito e dal mito che, come una nebbia, avvolge il mito. Per una volta, vorremmo guardare la Ferrari attraverso il foro dentato della chiave a stella. Ovvero domandarci: chi sono gli operai, gli uomini che costruiscono i bolidi rossi, che cosa pensano, che cosa fanno? La chiacchiera da tram li vuole pochi e superqualificati, superselezionati, superpagati, una isola inaccessibile alle angosce della conflittualità, un'oasi atmosferica sottratta al ca-

lore degli autunni. Secondo un altro tipo di senso comune, più colto e meno incline all'esagerazione, l'operaio della Ferrari sarebbe piuttosto una specie rara di produttore appagato nell'urliante schiera degli sfruttati, un'eccezione artigianale nella regola del lavoro ingrato e disumanizzato. Che cosa c'è di vero in tutto questo? Siamo andati a chiederlo ai diretti interessati, tre operai delegati sindacali, Giorgio Macchini, Giuseppe Papa e Arrigo Piombini. Di vero, dicono, c'è abbastanza poco. Le cose non stanno così, o meglio, non stanno più così.

Chi è dunque l'operaio della Ferrari? E', intanto, uno che con una decina d'anni di anzianità, al quarto livello, guadagna grosso modo 450 mila lire al mese, cioè il salario che il contratto del metalmeccanico prevede per un lavoratore collocato su quel gradino professionale. Insomma, dal punto di vista della busta paga, egli è uno come gli altri. La differenza seminale sta nell'oggetto costruito.

Ma la «normalità» dei lavoratori della Ferrari non si limita, come vedremo, alla busta paga. Quanti sono? Circa millecinquecento, tra Maranello e Modena dove opera un reparto staccato (la ex Scaglietti). Una grande azienda, dunque, coi problemi delle grandi aziende. Centocinquanta-centosessanta lavoratori sono addetti alle auto da corsa, gli altri a quelle normali, se-



no a Mirafiori che sarebbe un assurdo, ma in misura comunque rilevante. Almeno rispetto a quello che era una volta la fabbrica.

Gli, com'era? I tre operai con i quali conversiamo qui in un paese dell'Appennino non ne hanno un ricordo vissuto, giacché «una volta» loro non erano ancora entrati alla Ferrari. Sanno comunque che prima dell'avvento di «Elio», prima dell'ondata di assunzioni del '70, con la quale anche loro hanno fatto ingresso a Maranello, i ritmi di lavoro erano più umani, l'organizzazione del lavoro più artigianale, più «a isole», il tasso di insoddisfazione operaia molto più basso.

Abbiamo ora alcuni primi, generici elementi. Dal quale però si profila già un carattere di fondo: la Ferrari come fabbrica è in transizione. «Elio», prima dell'ondata di assunzioni del '70, con la quale anche loro hanno fatto ingresso a Maranello, i ritmi di lavoro erano più umani, l'organizzazione del lavoro più artigianale, più «a isole», il tasso di insoddisfazione operaia molto più basso.

Ma che fabbrica vorrebbero gli operai della Ferrari? E questa in cui vivono cost'ora che non va, al di là di un lavoro che in certe fasi può essere monotono? Converrà forse tornare al punto di partenza, e mettere le cose così: come si diventa operai della Ferrari? La fabbrica esercita ancora un fascino discreto, ma non è più un mito. Le risposte che ricevo per ognuna di queste domande fanno piazza piena di negativi, di luoghi comuni. Certo, la Ferrari allora

Le discussioni dopo il primato realizzato in altura

Vale i 20" netti di Borzov il record messicano di Mennea?

Nessuna rivalità fra i due grandi sprinters; soltanto reciproca stima

Il momento magico dei due atleti. Il peso di una vittoria olimpica. Ma un campione non viene definito tale solo da un successo nelle Olimpiadi. L'attesa per l'appuntamento di Mosca '80

I due grandi rivali dello sprint (Mennea è il secondo da sinistra, Borzov il quarto) in una vecchia foto alle Olimpiadi di Montreal.



Il recente 19'72 di Pietro Mennea, record mondiale del 200 m, ha sollevato entusiasmi e dubbi. I dubbi — espressi anche da diverse lettere e da telefonate — si riferiscono al fatto che l'exploit sia stato realizzato in altura e che quindi non possa essere utilizzato per stabilire, per esempio, che il neoprimitista del mondo sia più forte di Valeri Borzov. In realtà non è stato mai scritto che Pietro sia più forte, o più bravo, del grande sprinter sovietico. Lo stesso Mennea, alla TV e in interviste alla stampa, ha detto più di una volta di ritenere che il miglior sprinter europeo sia ancora Valeri Borzov. E Borzov, dal canto suo, si è detto ben lieto che i suoi record europei siano stati migliorati da Mennea, che stima molto per la volontà e per la qualità costante dell'impegno.

Tra i due non esiste quindi rivalità ma stima. RECORD E OLIMPIADI — La rivalità nasce dal fatto che esistono i record e che gli atleti si battono per migliorarli. Su queste colonne si è scritto che Valeri Borzov è stato il primatista del mondo per quel che riguarda le prestazioni realizzate a livello del mare. E lo sa anche Mennea, il quale tuttavia non poteva esimersi dallo sfruttare la chance che gli veniva offerta solo perché quella chance era agevolata dalla minor pressione atmosferica e dalla rarefazione dell'aria. Sempre su queste colonne è stato spiegato dettagliatamente quali siano i vantaggi dell'altitudine e quanto rendano — e quali siano i vantaggi offerti dallo spessore del manto di tartan che copre la pista olimpica di Città del Messico.

In un recente incontro con l'azzurro, a Brescia, in occasione di una prodigiosa accoppiata. Insomma, Pietro vuol ripetere Borzov. Uno dei rilievi che si fa al campione italiano è di aver finalizzato la stagione all'appuntamento dei Giochi universitari. Il rilievo viene rafforzato dalla convinzione che gli autentici fuoriclasse sono coloro che vincono le Olimpiadi. Ammesso che ciò sia vero — e non lo è — è vero altrettanto che anche Valeri Borzov aveva finalizzato la stagione del doppio trionfo olimpico (il 1972) su quell'appuntamento.

Né Borzov né Mennea sono il prodotto di una scuola. E' quindi perfettamente logico che i due si siano gestiti in una visione che tenesse conto soprattutto di questo fatto. Ai due campioni si chiedeva — e si è chiesto — di dare

il massimo, di offrire allo sport del loro Paese tutto quanto era loro possibile. Valeri Borzov ha dato all'Unione Sovietica due medaglie d'oro olimpiche e Pietro Mennea ha dato allo sprint italiano un record mondiale in altura.

LAVORO E MAGIA — Nella vita di un campione c'è sempre un momento magico. Il momento magico — un lungo momento — dello sprinter sovietico fu a Monaco. Mennea quel momento l'ha vissuto a Città del Messico. Ma Pietro chiede altri momenti magici alla sua vita di campione. Sapremo tra meno di un anno, a Mosca, se il gran lavoro che il campione si è proposto sarà stato in grado di concedergli altre magie.

Torniamo alla finalizzazione del lavoro. Valeri Borzov non ha goduto dei benefici dell'altitudine. Ma ha goduto sicuramente di un altro beneficio, che è poi la capacità mirabile — che hanno solo i grandi campioni (come il finnico Lasse Viren, per esempio) — di finalizzare lo stesso, e il molto lavoro che sanno produrre, su una meta. Fendiamo i 200 metri. La seconda prestazione del sovietico, dopo il 20" netti ottenuto il 4 settembre 1972 sulla pista olimpica di Monaco, è il 20"30 realizzato lo scorso anno, il 13 agosto ad Helsinki, vincendo la finale dei campionati europei. La formidabile motivazione olimpica permise quindi al velocista sovietico di migliorarsi di tre decimi.

19'72 del campione italiano Borzov e che il 10"01 sia pressappoco equivalente al primato italiano che aveva ottenuto a livello del mare. La differenza di qualità tra le due prestazioni sta nel fatto che Mennea — nonostante gli affermi di preferire la distanza più corta — non è mai stato capace di un avvio fulmineo come quello del campione sovietico.

Carlo Vittori, allenatore di Mennea, ha posto sullo stesso livello cinque grandi velocisti: Jesse Owens, Bob Hayes, Livio Berruti, Valeri Borzov e Pietro Mennea. Penso che il campione italiano, quattro questi campioni, quattro dei quali vincitori di prove olimpiche. Vittori, per esempio, ha dimenticato lo sprinter bianco Harold Davis, vincitore — tra il 1940 e il 1943 — di 80 gara sui 200 senza subire sconfitte. E sui 100, nello stesso periodo, perse solo con Barney Ewell, altro grande sprinter di pelle nera. Davis non ha vinto prove olimpiche, perché nel '40 e nel '44 non ci furono Olimpiadi. Ma i «se» non fanno la storia.

Si può quindi dire che è vero che i Giochi siano il banco di prova più importante. Ma un campione non viene necessariamente definito tale solo da un successo olimpico. Nessuno infatti si sognerebbe di negare la primatista di grande campione a Roger Bannister, primo uomo a correre il miglio in meno di quattro minuti.

Pietro Mennea e Valeri Borzov sono due campioni autentici. Diversi per stile ma simili per impegno. Pietro, consapevole del valore del suo record, assegna ancora al sovietico la palma di più grande sprinter d'Europa. Ma si riserva di dimostrare a Mosca che è capace di scavalcare. E Borzov sarà il primo a felicitarsi con lui se ci riuscirà.

Remo Musumeci

Edoardo Segantini