

Il giovane compagno di Saronni universitario in filosofia

La nuova generazione monta in sella con spirito nuovo

Da emblema del riscatto del povero a sport d'altri tempi?

Contro l'era del computer tante garette inutili e noiose



Vitali, il gregario «professore»

Da lontano, se non fosse per i riccioli ondulati, lo potreste scambiare per Laurent Fignon. Biondo è biondo, e neanche a farlo apposta, ha pure gli stessi occhialini da topi di biblioteca. Marco Vitali, 24 anni, compagno di Beppe Saronni nella Del Tongo-Colnago, oltre al fatto che non ha mai vinto un Tour, per altre due cose si differenzia dal francese: intanto, al posto di una Ferrari mozzafiato guida una più placida Citroën 2 CV, e poi lui in biblioteca ci va davvero. Vitali infatti, unico corridore in Italia a forse nel mondo, studia filosofia, precisamente all'Università di Favia. Oddio, nel libretto i bentoni non fidecano proprio come la neve di quest'inverno, ma poco male: non si può mica arrivare primi dappertutto. A questa sua filosofia, il compagno di Saronni, però, ci è arrivato non senza rovine: «Sembra facile fare il ciclista e poi, studio, un giorno staga morte. Invece è come far quadrare il cerchio. Dovunque ti senti fuori posto. All'Università ti chiamano "Coppo", in sagrada diventi il "professore". E questo, in fondo, è solo un problema psicologico. Poi ci sono le difficoltà materiali: i

continui spostamenti, l'ambiente che ti distrae, la voglia ogni tanto di vedere qualche amico che non tenga il sedere sulla sella».

La politica

Vitali, infatti, non aveva messo in conto di tenere il sedere sulla sella. In principio aveva inteso la bicicletta giusto per allontanarsi da casa. «Era un modo come un altro per mettere il naso fuori del cortile, per emanciparmi. Come adesso, vivevo in Svizzera. In un paesino vicino a Lugano: posti molto belli, soprattutto i dintorni, che permettono delle splendide passeggiate. Così a furia di spingere sui pedali mi sono ritrovato, fra gli esordienti, a fare le prime gare. In quel periodo studiavo all'istituto di Lugano coltivando diversi interessi come il cinema, la letteratura e anche la politica. Un giorno in riunione, un giorno sul sellino. Però, mi ero ripromesso una cosa: niente pubblicità. A quel punto ho mollato tutto».

Prossimo da marinarlo, pardon da ciclista, quello di Vitali perché nell'82, confortato da una serie di ottimi risultati, fu messo di fronte

all'arduo dilemma: salutare tutti oppure infilarsi la maglia gialla della Del Tongo-Colnago. «Scelsi il professionismo anche se non ero del tutto convinto. La consideravo una parentesi per mettere da parte qualche soldo e poi dedicarmi allo studio. Avevo le idee un po' confuse e nella carovana mi sentivo un turista. Non ero contento e allora mandai al diavolo tutti i miei dubbi decidendo di fare sul serio questo mestiere. Lo studio nei ritagli di tempo quando appenderò la bicicletta al chiodo».

Senzi Vitali, visto il tuo percorso particolare, parli un po' di questa carovana. Si fa un gran discutere di nuove metodologie, di scienza e medicina definitivamente affiancate allo sforzo dell'atleta. Davvero il ciclismo pedala verso il futuro oppure è tutto un bluff?

«Le nuove metodologie servono soprattutto a spazzare via i pregiudizi comuni e i ciarlatani». Invece, a fianco alla scienza allo sport, senza però esagerare. Nelle corse a lungo, ad esempio, restano validi molti principi antichi. In realtà le nuove metodologie servono soprattutto a chi non si conosce e non riesce a valutare i limiti

del proprio fisico. Ma l'avanzata della scienza è solo una componente di questo sport. Molto è cambiato, soprattutto il mondo esterno e il pubblico, cui il ciclismo, non senza difficoltà, sta cercando di adeguarsi. Prima la bicicletta era lo sport per gli umili, l'emblema del riscatto. Spingendo sulla pedaliera e faticando come una bestia, il povero s'imponeva, ammirato dagli altri, nella società. Felice Gimondi è stata l'ultima bandiera di questo esercito. Duro, bergamasco, i suoi sforzi hanno coinciso con la grande arricchita degli italiani verso il benessere. Ora è diverso. I giovani non ammirano chi fatica. Hanno bisogni e mentalità diverse. Cerchiano scorciatoie, strade per arrivare prima, non impennate da scendere il filo. I loro interessi tecnologici e futuribili: amano il computer e l'immagine via satellite. Così il ciclismo è rimasto «staacato» dalle nuove generazioni.

Va bene, ma ora sta recuperando?

«È ancora parecchio indietro. Faccio un esempio: perché la F1 ha successo? Perché offre tutti i miti che vuole questa società: la velocità, circuiti sparsi in tutto il

mondo, immagini molto nitide, corridori come novelli argonauti pressoché irraggiungibili. Proprio qui casca il ciclismo che invece offre una serie interminabile di gare e garette che si confondono l'una coll'altra».

Ma di chi è la colpa?

La baracca

«Intanto di chi governa la baracca. Troppe gare inutili, ripetitive e siancanti. Dopo il Giro d'Italia siamo già tutti alla frutta. Poi gli sponsor che, avendo quasi tutti interessi locali, preferiscono far correre in provincia piuttosto che nelle gare internazionali. Anche la televisione non è esente da responsabilità: troppe riprese anonime e incolori. Tutti quei «campi lunghi» annoiano stemperando la tensione della corsa».

E allora cosa proponi?

«Il ciclismo deve sprovvincializzarsi: proprio questo è il maggior merito di Moser. Francesco è riuscito a sintonizzarsi con le nuove aspettative che crea la tecnologia. Si è accorto che il ciclismo ha bisogno di nuove immagini estremamente com-

petitive. La gente vede in Moser il prototipo del campione del futuro. Pensa a quell'incredibile marchingegno con cui cercherà di battere il record della velocità: certo c'è molta scenografia, ma intanto i giovani si incuriosiscono».

Va bene, ma il tuo programma...

«Soltanto subito il calendario: poche gare ma molto qualificate. Una sorta di coppa del mondo con 12-15 corse in tutti i continenti ben pubblicizzate dalla stampa e dalla televisione. In quei Paesi con una forte tradizione di classiche farei disputare anche due prove. In Italia, per esempio, in Milano-San Remo e il Giro di Lombardia. Anche le corse a tappe come il Giro d'Italia dovrebbero occupare uno spazio meno soffocante. Non si può condizionare tutta la stagione solo a questo appuntamento. Le altre gare, a parte le più importanti, le trasformerei in circuiti il più possibile spettacolari. Non vorrei mai, badate bene, trasformare il ciclismo in un grande circo, temo però che, se non ci si dà una mossa, la carovana perda il treno del futuro».

Dario Ceccarelli

Binda, Coppi, Merckx: un terzetto d'oro

Alfredo Binda, Fausto Coppi e Eddy Merckx sono i plurivincitori del Giro d'Italia con cinque trionfi ciascuno.

Questo il libro d'oro della corsa che inizia col nome di Ganna e termina con quello di Moser.

1908: 1. Ganna 89.48'18"; 2. Galetti p. 2; 3. Rossignoli p. 15.

1910: 1. Galetti 114.24"; 2. Pavese p. 18; Ganna p. 23.

1911: 1. Gabetti 132.24"; 2. Rossignoli p. 8; 3. Gerbi p. 34.

1912: 1. Squadra Atala 100.02'57"; 2. Squadra Peugeot p. 10; 3. Squadra Gerbi p. 25.

1913: 1. Orani 111.98'57"; 2. Pavese p. 8; 3. Azzini p. 11.

1914: 1. Calzolari 135.15'56"; 2. Albini a 1.57'26"; 3. Lucottti a 2.06'23".

1915: 1. Girardengo 112.51'29"; 2. Beltoni a 50'56"; 3. Buysse a 1.05'32".

1920: 1. Belloni 102.44'33"; 2. Gremo a 32'25"; 3. Alavoine a 1.01'15".

1921: 1. Brunero 120.34'29"; 2. Belloni a 1'00"; 3. Aympo a 20'06".

1922: 1. Brunero 119.43'00"; 2. Aympo a 12'20"; 3. E. Enrici a 1.35'33".

1923: 1. Girardengo 122.58'17"; 2. Brunero a 37"; 3. Aympo a 10'25".

1924: 1. Enrici 143.43'37"; 2. Gay a 58'21"; 3. Gabrielli a 1.56'53".

1925: 1. Binda 137.31'13"; 2. Girardengo a 4'58"; 3. Brunero a 22'38".

1928: 1. Brunero 137.55'59"; 2. Binda a 15'38"; 3. Besciacini a 54'41".

1927: 1. Binda 144.15'35"; 2. Brunero a 27'24"; 3. Negriani a 35'07".

1928: 1. Binda 114.15'19"; 2.



Da sinistra: Alfredo Binda, Fausto Coppi e Eddy Merckx

Pancera a 19'13"; 3. Aympo a 27'25".

1929: 1. Binda 107.18'24"; 2. Piemontesi a 3'44"; 3. Fracchetti a 5'04".

1930: 1. Marchisio 115.11'55"; 2. Giacobbe a 52"; 3. Grandi a 5'51".

1931: 1. Camusso 102.40'46"; 2. Giacobbe a 2'47"; 3. Marchisio a 6'15".

1932: 1. Pesenti 105.42'41"; 2. Demusyère 11'09"; 3. Bertoni a 12'27".

1933: 1. Binda 111.01'52"; 2. Demusyère a 12'34"; 3. Piemontesi a 16'31".

1934: 1. Guerra 121.17'17"; 2. Camusso a 51"; 3. Cazzulani a 4'58".

1935: 1. Bergamaschi 113.22'36"; 2. Maritano a 3'07"; 3. Olmo a 6'12".

1936: 1. Bartali 120.12'30"; 2. Olmo a 2'33"; 3. Canavesi a 9'49".

1937: 1. Bartali 122.25'40"; 2. Valetti a 3'18"; 3. Mollo a 17'38".

1938: 1. Valetti 112.49'23"; 2. Kubler a 3'47"; 3. Canavesi a 9'08".

1939: 1. Valetti 88.02'00"; 2. Bartali a 2'59"; 3. Vicini a 5'07".

1940: 1. Coppi 107.31'10"; 2. Mollo a 2'40"; 3. Cottur a 11'45".

1941: 1. Bartali 95.32'20"; 2. Coppi a 47"; 3. Ortelli a 15'28".

1942: 1. Coppi 115.55'07"; 2. Bartali a 1'43"; 3. Bresci a 6'58".

1943: 1. Magni 124.51'52"; 2. Cecchi a 4'13"; 3. Cottur e Ortelli a 2'37".

1944: 1. Coppi 125.25'50"; 2. Bartali a 23'37"; 3. Cottur a 33'27".

1945: 1. Bartali 117.28'03"; 2. Bartali a 5'12"; 3. Martini a

8'11".

1946: 1. Magni 121.21'37"; 2. Van Steenberghe a 1'46"; 3. Kubler a 2'36".

1947: 1. Coppi 114.36'43"; 2. Magni a 9'18"; 3. Kubler a 9'24".

1948: 1. Coppi 118.37'26"; 2. Koblet a 1'29"; 3. Fornara a 6'55".

1949: 1. Clerici 129.13'07"; 2. Koblet a 2'40"; 3. Assirelli a 26'23".

1950: 1. Magni 108.56'13"; 2. Coppi a 12"; 3. Nencini a 4'07".

1951: 1. Gaul 101.39'46"; 2. Magni a 3'36"; 3. Coletto a 6'53".

1952: 1. Nencini 104.45'06"; 2. Bobet a 19"; 3. Baldini a 5'59".

1953: 1. Baldini 92.09'06"; 2. Brankart a 4'17"; 3. Gaul a 6'07".

1954: 1. Gaul 101.50'26"; 2.

1958: 1. Merckx 108.42'27"; 2. Adorni a 5'01"; 3. Gimondi a 9'05".

1959: 1. Gimondi 106.47'03"; 2. Michelotto a 3'35"; 3. Zillolli a 4'48".

1970: 1. Merckx 93.08'47"; 2. Gimondi a 3'14"; 3. Vandebosse a 4'59".

1971: 1. G. Petterson 97.24'03"; 2. Van Springel a 2'34"; 3. Colombo a 2'35".

1972: 1. Merckx 103.04'04"; 2. Fuente a 5'30; 3. Galdos a 10'39".

1973: 1. Merckx 106.54'41"; 2. Gimondi a 7'43"; 3. Battaglin a 10'29".

1974: 1. Merckx 113.08'13"; 2. Baronchelli a 12"; 3. Gimondi a 6'18".

1975: 1. Bertoglio 111.31'24"; 2. Galdos a 4'1"; 3. Gimondi a 6'18".

1976: 1. Gimondi 119.56'15"; 2. De Mynck a 19"; 3. Bertoglio a 49".

1977: 1. Polletier 106.27'16"; 2. Moser a 2'32"; 3. Baronchelli a 4'02".

1978: 1. De Mynck 101.31'22"; 2. Baronchelli a 59"; 3. Moser a 2'19".

1979: 1. Saronni 89.29'18"; 2. Moser a 2'09; 37 Johansson a 5'13".

1980: 1. Hinault 112.06'20"; 2. Prim a 38"; 3. Saronni a 50".

1981: 1. Hinault 110.07'55"; 2. Prim a 2'35; 3. Contini a 2'47".

1982: 1. Saronni 100.45'30"; 2. Visentini a 1'07"; 3. Fernandez a 3'40".

1984: 1. Moser 98.32'20"; 2. Fignon a 1'03"; 3. Argentin a 4'26".

alpilatte
LATTE DI PASCOLO ALTO

LA BICICLISSIMA

CIERRE
LE CUCINE DEL CUORE

Sulle strade del Giro d'Italia
con un augurio ai loro corridori
e a tutta la carovana

LA TAPPEZZERIA DEI CAMPIONI

TAPPEZZERIA MURALE

La tappezzeria per la vostra casa,
per i vostri muri,
lavabile, in vinilico, indistruttibile,
è presente al 68° Giro d'Italia
col suo Gruppo Sportivo composto da:

**PEDERSEN, PAGANESSI,
BIDINOST, BIZZONI,
CORTINOVIS, DEL BEN,
DELLE CASE, GOLINELLI,
GRADI, POLINI,
RENOSTO, ROTA, ZAPPI.**

25020 GAMBARA (Brescia) Tel. (030) 956315

**GIRO D'ITALIA 85:
HINAULT E SARONNI
SONO IN SELLA SAN MARCO**

DI GIRARDI COMM. LUIGI S.P.A.
36028 ROSSANO VENETO (VI)
TEL. (0424) 84041 - 848028 R.A. - TELEX 431232 SELEGI I

COLNAGO
la bici dei campioni

IRGE
E' IL PIGIAMA