

Anno d'oro su due ruote

Non bastano le medaglie per ridare fiato ad una storica disciplina strangolata. Il numero uno Golinelli attacca i vertici e alle sue spalle c'è soltanto il deserto



Mirko Gualdi, campione del mondo del dilettanti, punta tutto sulle Olimpiadi di Barcellona; sotto, Agostino Omini, presidente della Federciclismo e (in basso), il podio degli stayer professionisti con l'azzurro Walter Brugna al centro, vincitore della medaglia d'oro

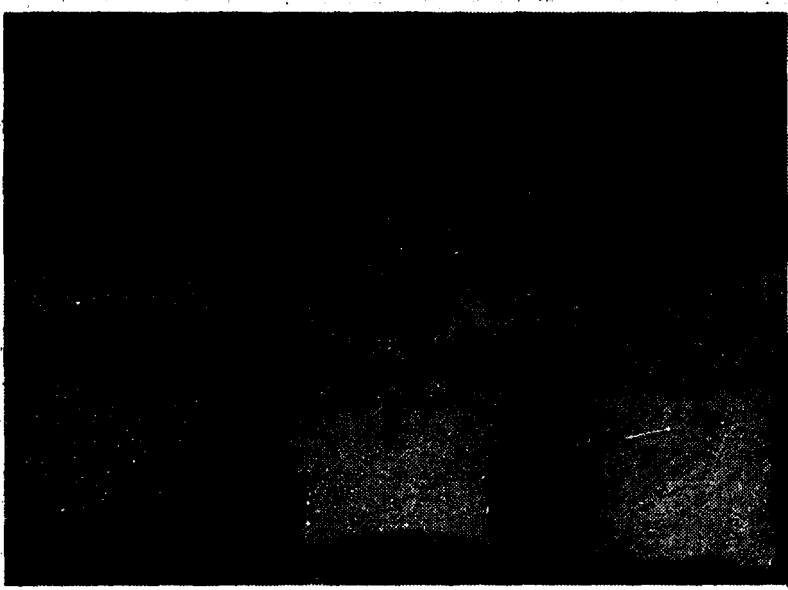
La pista, Cenerentola che seduce sempre

Non bastano le medaglie del Mondiale per dare fiato all'attività su pista. Dirigenti inoperosi, mancanza di programmi e di strutture, riducono sempre più il numero dei praticanti. Pochi atleti annuali di volontà e di passione tengono in piedi la baracca. Da anni è crisi profonda, da anni si vive di spiccioli e di piccoli riflessi. La solita storia, insomma, le solite critiche e le solite proposte, discorsi giudicati buoni nella stanza dei bottoni, ma risposte di circostanza e problemi che ammassano nel cassetto. Risposte con molte promesse nel giorno in cui i nostri atleti vanno sul podio dei mondiali, poi tutto procede sui binari di un colpevole, inamissibile tran tran. Giustamente,

Claudio Golinelli continua a sparare contro la Federciclismo, giustamente i ragazzi che con i loro sacrifici tengono alta la bandiera, hanno il diritto di protestare, di chiedere nuovi indirizzi e nuovi programmi. Manca l'entusiasmo, manca l'ambiente per una buona crescita, manca l'aggancio con le società di periferia e dobbiamo sboccarci le maniche se vogliamo un intreccio produttivo, un'attività ben articolata, cioè riunioni dotate di premi e di incentivi. È ridicolo che la pista non abbia un vero e proprio calendario, una serie di convegni a sostegno dei giovani praticanti e capaci di ri-

chiamare l'attenzione dei professionisti. C'è la necessità di Palazzetti al coperto, di costruzioni senza grandi costi, ma funzionali e qui è il Coni che deve intervenire, ma esistono anche impianti inoperosi per mancanza di iniziative. Già, ancora una volta a tenere in piedi la baracca sono stati Golinelli e compagni. Non poteva essere e non è stato un bilancio come quello di Lione '89, ma superando ostacoli di ogni genere con una professionalità esemplare, i nostri rappresentanti hanno portato l'Italia al terzo posto del medagliere giapponese. L'oro per Walter Brugna (mezzofondo

professionisti) e il tandem composto da Caplano-Paris, l'argento per Solarì (mezzofondo dilettanti) e il velocista Golinelli che nel keirin ha occupato il terzo gradino del podio. Un bilancio che non deve per illuderci. Per esempio, cosa c'è alle spalle di Golinelli? Poco e niente. Come siamo messi nell'inseguimento? Male fra i dilettanti, malissimo tra i professionisti per un'assenza che dura da anni. Volontà e passione non bastano, poiché gli stipendi sono di gran lunga inferiori a quelli degli stradali, anche i pochi potrebbero stancarsi. Esatto: la pista è povera di tutto: povera di idee e quindi anche di quattrini.



Federciclismo: crak Il presidente Omini arranca sui pedali

A febbraio la Federazione ciclistica terrà a Riccione l'assemblea di metà legislatura. Si annuncia una riunione «calda». È addirittura in pericolo la poltrona del presidente Agostino Omini. Già nel congresso di Saint Vincent di due anni fa, si era constatato che al presidente era venuto meno il carisma che aveva caratterizzato la sua dirigenza nel passato. L'opposizione era parsa agguerrita e robusta. Probabilmente, le era venuto a mancare un candidato capace di rappresentare un vero polo alternativo ad Omini. A Riccione si ripresenta l'occasione: gli avversari di Omini stanno affilando le armi. La sua potrebbe pure essere un'uscita «morbida», con una più marcata responsabilità a livello internazionale. Ad Omini vengono imputati molti dei mali del ciclismo di casa nostra: la scarsa crescita della federazione, la perdita dello slancio verso traguardi più alti, la continua decadenza della pista, la mancanza di ricambi a livelli dirigenziali, con elementi «nuovi», giovani, dinamici; l'incertezza delle decisioni, dai controlli sul doping alla squadra azzurra femminile per i Mondiali; un rapporto non buono con le società sportive; la poca incidenza sul mass media; un rapporto corretto, collaborativo ma di pari dignità con la Lega professionisti. Omini non pare in grado di condurre una controffensiva e

si ritiene non abbia più alle spalle il Coni (leggi Gattai), nella cui giunta non è stato più rieletto. Secondo noi, esistono nella federazione le forze in grado di operare un effettivo rinnovamento. La lega d'altre non è ancora riuscita a darsi un'identità, un preciso assetto politico-organizzativo. I presidenti delle società avevano ritenuto di poter superare le difficoltà affidando la presidenza ad un politico doc, come Vincenzo Scotti, allora capogruppo dc alla Camera. Non ci è parso, in verità, che la presenza (si fa per dire) di un notevole di grossa caratura alla testa della Lega abbia compiuto l'atteso miracolo. Le cose sono andate avanti più o meno allo stesso modo, senza che venissero risolti i problemi che preoccupano il ciclismo professionistico (sponsorizzazioni, pubblicità, mass media, calendario troppo fitto, passaggi al professionismo dei dilettanti, rapporti con la Federazione). Ora Scotti, diventato ministro dell'Interno, si è dimesso ritenendo giustamente incompatibile, almeno come tempo da dedicare, le due cariche. Si cerca il sostituto. Il nome può venire dall'ambiente (Gimondi?), dalla managerialità (Prodi?), da un politico ben ammantato con il ciclismo (Bonolis-mi?). I nodi - della Federazione e della Lega - dovranno essere sciolti nei prossimi mesi, pena la paralisi.

Brugna ha dipinto l'arcobaleno sull'anello di Maebashi

Venticinque anni, un viso da eterno bambino e il sorriso che scandisce ogni sua parola. Walter Brugna, campione del mondo degli stayer, passeggiava per le vie del suo paese, un piccolo centro in provincia di Cremona, in questo periodo eternamente immerso nella nebbia. Dieci passi ed un saluto, una bandiera italiana ancora appesa da un balcone ed un bambino che gli si aggrappa ai pantaloni in attesa di un autografo. Qui a Rivolta D'Adda Walter è un campione, un campione a cui vanno riconosciuti i meriti di una vittoria importante, un campione di una specialità snobbata, trascurata e sempre meno seguita, un campione che si sente tale so-

lo qui, tra la gente che lo ama e lo segue nelle sue imprese. Brugna è infatti il corridore italiano che lo scorso 25 agosto ha regalato all'Italia il titolo iridato degli stayer. A distanza di quasi due mesi da quel magnifico giorno in Giappone sente ancora i brividi al pensiero, di quella medaglia tanto voluta quanto sofferta. Le sue parole però non nascono a nascondere un velo di tristezza e di delusione, se ne va in giro con la sua bella medaglia mondiale e poi fatica sette camice per riuscire a strappare un contratto per continuare a correre: «Il mio sogno era quel-

lo di essere un grande stradista, avere nella mia bacchetta qualche vittoria importante, magari al Giro d'Italia o al Tour de France. Correre su pista è stato quasi un ripiego ai non brillanti successi su strada». La sua storia è forse simile a quella che accomuna altri ciclisti italiani, atleti che hanno iniziato quasi per gioco, magari correndo dietro alla bicicletta del papà, di un amico o a quella della mamma per fare la spesa: «Quando ero piccolo non avevo in mente di fare il corridore di professione, poi invece alcuni amici della mia compagnia iniziarono a correre ed io mi ritrovavo spesso so-

lo. Ricordo che avevo 14 anni, iniziai a seguirli nel loro giro, l'unico motivo era quello di restare con gli amici, e poi eccomi qua, loro hanno tutti lasciato perdere ed io sono l'unico che ha continuato». Si ferma, si siede su una panchina e guarda quelle strade familiari che si snodano tra chilometri di nebbia e di campagna, non riesce ad essere contento fino in fondo e nonostante la grande soddisfazione di un oro fatica a vivere il ricordo della sua vittoria con piena felicità. Pensa all'attività su pista e ai mille problemi che la circondano. Ma quante volte abbiamo sentito lo stesso ritornello? La pista è in crisi, dobbiamo fare qualche cosa, trovare la

medicina, ma qual è la giusta cura per una malattia che sembra sempre più dimenticata in una solitaria corsia d'ospedale? «Purtroppo non c'è interesse da parte delle società e degli sponsor, i corridori poi non riescono ad avere una grande attività. Mancano le infrastrutture adeguate per potersi allenare anche d'inverno, io devo correre tra la nebbia, il freddo e il traffico, d'inverno diventa molto pericoloso ma è l'unico modo per prepararsi alle gare. Con la caduta del palazzo dello sport di Milano e la scomparsa della Sei Giorni se ne è andata anche una grossa occasione di invitare corridori stranieri e quindi di riflesso ricevere inviti per le Sei Giorni

all'estero. È un circolo chiuso, noi non diamo la possibilità agli stranieri di correre in Italia e loro non la danno a noi. Finché non sorgono nuove piste coperte non si risolverà niente, se aumentasse l'attività arriverebbero anche migliori risultati e di conseguenza più interesse da parte degli sponsor. Così, a causa di questa incredibile situazione, Walter Brugna la scorsa stagione aveva quasi deciso di smettere, non certo per volere suo ma per le difficoltà economiche che un pistard deve affrontare. «Sono riuscito a convincere Fanfani a darmi un'altra possibilità, comunque se non avessi vinto il Mondiale avrei sicura-

mente abbandonato l'attività. Ora invece con questo titolo spero di essere maturato psicologicamente e fisicamente per fare buoni risultati. Dalla pista ho ottenuto tutto quello che c'era da vincere, ora voglio puntare il tutto per tutto sulla strada. Se la stagione sarà soddisfacente allora penserò ancora alla pista, dopo il Giro d'Italia mi preparerò per cercare di confermarmi campione del mondo per la seconda volta». La pista sarà quella di Stoccarda, un circuito scorrevole, veloce, adatto alle sue caratteristiche. La speranza però resta una sola: la strada. Per Walter Brugna, come per molti altri pistardi italiani, il sogno resta sempre lo stesso.

La segnaletica nel Mountain-Bike

Una proposta della Federazione ciclistica italiana per la sicurezza dell'utente e per la salvaguardia dell'ambiente

La proposta della Federazione ciclistica italiana è stata redatta tenendo conto di tre elementi specifici riguardanti il Mtb e precisamente:

1. le reali esigenze dell'utente
2. ambiente naturale ove viene praticata la disciplina
3. gli aspetti sportivi

I segnali sono suddivisi in gruppi, secondo il tipo di comunicazione:

- segnali di direzione di percorso
- segnali di pericolo
- segnali di vincoli e divieti
- segnali riguardanti la natura del terreno
- segnali di attenzioni ecologiche-ambientali
- segnali di servizio

Sotto l'aspetto cromatico sono stati scelti quattro colori base:

- colore azzurro: direzione di percorso, natura del terreno, vincoli e divieti
- colore rosso: pericolo
- colore verde: attenzioni ecologiche-ambientali
- colore giallo: servizi

Una foto che mostra i quattro segnali indicanti la natura del terreno. Sopra (a sinistra) terreno sabbioso; a destra terreno erboso. Sotto (a sinistra) terreno ghiaioso; a destra terreno acquitrinoso

Ognuno di essi sarà catalogato, numerato e classificato secondo le difficoltà e lo sviluppo chilometrico, e così come avviene per le piste di sci, si useranno - nella tracciatura - segnali colorati nero, rosso, blu e verde, per indicare percorsi per esperti, di difficoltà superiore, facili o per principianti.

La Federazione ciclistica italiana, che ormai da due anni sta gestendo l'attività di mountain-bike a livello nazionale che territoriale, ha realizzato il progetto di «segnaletica Mtb» sia per gli aspetti sportivo-agonistici della disciplina, sia per quelli escursionistici legati all'attività del tempo libero. Tutti gli enti interessati, società sportive, centri turistici e alberghieri possono richiedere informazioni a: Divisione propaganda e promozione/Fci, viale della Tecnica n. 250, 00144 Roma, telefoni 5910627 5917532, fax 5915565.

Il mountain-bike è un'espressione sportiva della bicicletta che si pratica sia a livello escursionistico non competitivo che a livello agonistico. Su questa disciplina si riversa oggi una consistente domanda d'utenza, le cui dimensioni stanno assumendo connotati di vero e proprio fenomeno sportivo e sociale.

Il notevole movimento d'utenza, soprattutto nei percorsi che più si addicono a tale disciplina (foreste, boschi, sentieri sterzati, strade di campagna, prati e similari) potrebbe però comportare qualche problema sul piano del cosiddetto «impatto ambientale» qualora detto movimento non venisse in qualche modo «guidato» o meglio ancora «regalamentato». È necessario allora, così come avviene per i sentieri di montagna, individuare «Itinerari di mountain-bike», quindi tracciarli e poi catalogarli.

Per fare ciò occorre una «segnaletica», un insieme di simboli convenzionali, uguali in tutto il territorio del Paese, attraverso i quali fornire specifiche comunicazioni all'utente in bicicletta: avvisi direzionali innanzitutto, quindi avvisi di pericolo, di divieto, di vincoli ambientali, di informazione turistica. Questa segnaletica è utile anche da un punto di vista più specificamente sportivo, in quanto la Federazione ciclistica italiana, e per essa la divisione propaganda e promozione, che è il settore che si occupa della gestione della disciplina, intende procedere, già a partire dal prossimo anno, all'omologazione tecnica di una serie di percorsi su tutto il territorio italiano.

8 L'Unità
Martedì
27 novembre 1990