



L'americano Greg Lemond, il francese Fignon e lo spagnolo Delgado sono le insidie estere: tre identikit per nomi eccellenti Ricchi, famosi e temuti, selezionano gli impegni e scelgono soltanto grandi palcoscenici. Sono i campioni con il contagocce

La Legione straniera

Sono tutti e tre famosi e temuti ma vincono col contagocce. Greg Lemond, Laurent Fignon e Pedro Delgado partecipano al 74° Giro d'Italia suscitando molte perplessità. Lemond, ormai, punta solo al Tour; Fignon sembra avviato sul viale del tramonto; Delgado, il leader della Benasco, soffre sempre di più l'ascesa di Indurain, il suo compagno di squadra. Presto dovrà cedergli i gradi di capitano.

DARIO GECARELLI

Partono col Giro dopo averci preso in giro. Da mesi, anzi da anni, si preparano sempre per la prossima corsa. Gli altri comono, loro si allenano. Con un elegante eufemismo, dicono che «selezionano gli impegni», che puntano alle corse più importanti. Se fanno un allungo e vengono ripresi, la risposta è pronta: «un esperimento un piccolo assaggio per verificare la condizione...». Il tempo passa e di assaggio in assaggio il loro carattere, a differenza del portafoglio, rimane sempre vuoto.

Partono col Giro e naturalmente suscitano una grande attesa. Un po' enigmatici, un po' furtivi, sempre con quell'aria di prepararsi sfaccellati. Ecco Laurent Fignon, 31 anni, con quel labbro un po' imbronciato che spara sdegno e pernacchiette parigine. Collezione di tutto: libri di filosofia orientale, animali impagliati e Ferrari Testarossa. Se ultimamente collezionasse anche qualche vittoria forse sarebbe più interessante. Ma anche gli altri non scherzano. Greg Lemond, per esempio, fino al mese di luglio non lo vede mai nessuno. Corre, corre, ma con l'aria di uno che va in vacanza, con l'Alpitour visto che il suo unico obiettivo è il Tour de France. Anche Pedro Delgado, 31 anni di Segovia, ha preso l'andazzo dei primi due senza peraltro averne i mezzi. Da circa un anno e mezzo dal capitano della Benasco non si necevano confortanti notizie. Nel 1988 ha vinto un Tour con un «bevone» che non rientrava nella lista delle sostanze proibite. Da allora un lungo elenco di

piazzamenti e tante promesse. «Magnifica», domani, è una parola che ricorre spesso nel suo vocabolario. Insomma, è un corridore lanciato nel futuro.

Si, lo ammettiamo, siamo un po' cattivi. Forse qualche giudizio, su questo trio doc, potremmo anche ammorbido. Tutto sommato, però, non ci sembra giusto. Tutti e tre, difatti, anche se Delgado non ha un palmares così sontuoso, sono dei grandi corridori. Fignon e Lemond, lo ricordiamo, hanno scritto splendide pagine nel grande libro della storia del ciclismo. Duelli appassionanti, fatiche da leggendari, imprese mozzafiato. Adesso suscita una voglia malinconica vederli avvicinare ai bell'e meglio galleggiare nella mediocrità. D'accordo, per Lemond il problema diverso. Il suo discorso, difatti, è questo: il Tour de France è la corsa più prestigiosa del calendario ciclistico. Chi indossa la maglia gialla su Campi Elisi diventa automaticamente il corridore più popolare, più famoso. Certo, potrei fare altre cose. Puntare anche a un'altra corsa a tappe, come il Giro e la Vuelta. E magari impegnarmi maggiormente in qualche classica. Però non mi voglio stressare, far distruggere da un calendario assillante. E poi mi piace prepararmi con calma, farmi accompagnare dalla mia famiglia negli allenamenti. Giriamo il mondo con il nostro camper. Mi piace anche fermarmi, magari dove c'è un bel lago, e rilassarmi con una canna da pesca in mano. Sì, potrei essere più ambizioso, più totalmente coinvolto dai



Greg Lemond, 30 anni, l'ultimo vincitore al Tour de France; negli anni scorsi il campione americano ha basato tutta la preparazione sulla corsa a tappe francese, usando spesso proprio il Giro come allenamento in vista del Tour



Laurent Fignon, parigino di 31 anni, si è aggiudicato la corsa a tappe due anni fa; protagonista fin dal 1984 del Giro quando fu battuto da Moser, Fignon punta anche quest'anno al successo finale



Pedro Delgado, spagnolo di Segovia dove è nato trentun anni fa, è giunto ad un punto cruciale della sua carriera. Vincitore nel 1988 del Tour de France, punta alla vittoria nel Giro '91 per il percorso adatto alle sue caratteristiche

ciclismo. Ma io sto bene così, e non vedo perché dovrei cambiarmi. Dal suo punto di vista, il discorso di Lemond non fa una grinza. Inoltre, detto per inciso, guadagna due miliardi e mezzo all'anno. Un Paperone di Paperoni a due ruote, insomma. Poi bisognerebbe fare anche un'altra osservazione, cioè partire dalle origini di Greg, nato il 26 giugno 1961 a Lakewood in California. Sono ben pochi, infatti, i californiani che vent'anni fa si sono innamorati del ciclismo. Ci voleva una bella testa dura, una gran passione per avviarsi a una disciplina sportiva che negli Usa non aveva nessuna tradizione. E Lemond, che proveniva da una solida famiglia benestante, si è buttato in questa avventura con un coraggio e una spregiudicatezza fuori dal comune. La sua origine,

la sua formazione, hanno poi pesato in modo determinante nelle future scelte professionali. Non è uno sradicato, Lemond, che s'inerpica sulle strade del ciclismo per elevare la sua condizione con le unghie e coi denti. No, Lemond è uno yuppie del pedale un po' fuori dal comune. Gli piacciono i soldi, certo, ma anche i piaceri della vita e della famiglia. Si spiega quindi la sua facilità a staccare la spina, a defilarsi dal gruppo per buona parte della stagione. Comunque, anche se è un californiano dal sorriso a portafoglio, quando si è trattato di stringere i denti non si è tirato indietro. Buscava un'impallinata nella schiena durante una battuta di caccia non è proprio un giocchino. E Lemond, dopo un lungo calvario per ricostituirsi moralmente e fisicamente, ne è uscito con gran-

de disinvoltura. Più complessa la posizione di Laurent Fignon. Lui, nonostante la sua ana snob, gli occhiali, il codino e la sua aria da «Cosa faccio in mezzo a questa gente?», dalle grandi fatiche non si è mai defilato. Anzi, queste sue lunghe pause sono proprio attribuibili al duro logorion cui si è sottoposto durante la sua carriera. Nel 1983 e nel 1984 Laurent Fignon ha vinto due strepitosi Giri di Francia scalando le montagne come fosse un cerbiatto. Con Hinault in fase discendente, e Lemond che s'affacciava alla ribalta, questo ragazzo con l'aria da studentello conquistò Parigi e tutto il mondo del ciclismo. Un grande motore, quello di Fignon, che però ha preteso troppo dal suo telaio. Pedala e pedala, alla fine gli salta un ginocchio. Per tre anni - dal 1985 al 1988 - an-

che per Fignon si spegne la luce. Poi la riaccenderà ma senza più arrivare ai bagliori del suo esordio. Vince un Giro d'Italia ('89), e per otto secondi si fa soffiare il Tour da Lemond. Da allora non è più riemerso. Vivacchia, ma senza impennate. Poi deve fare i conti con un carattere orgoglioso, spigoloso. Il carattere di un campione, di un leader, che però vede le sue forze esaurirsi inesorabilmente. Anche prima non era molto simpatico, ma vinceva, incuteva timore. Ora gli rimane l'antica superbia, che con la quale deve convivere negli anni del tramonto.

Pedro Delgado, se ci sei batti un colpo. In Spagna, nei suoi anni migliori, Delgado era diventato un mito nonostante un carattere piuttosto introverso e poco incline alle pubbliche relazioni. Cresciuto in una borgata di gente

povera, «Perico» ha svolto la sua professione sempre con grande meticolosità. Per dirla in breve, è un programmatore, uno che deve fare tutti i piani a tavolino. Forse un po' troppo, perché alla fine ricorda quegli studenti-sgobboni che, quando devono affrontare i veri esami della vita, cadono sul più bello. Delgado è caduto anche sul doping, anche se la Federazione internazionale ha chiuso tutti e due gli occhi. Adelante, adelante, urlano i suoi aficionados. Ma lui, il serio Pedro, che parla correttamente anche l'inglese e il francese, non è più andato tanto avanti. E sempre molto scrupoloso, studia tutte le cartine, fa addirittura dei corsi ipnotici. Solo che non vince più. Dietro, sempre più tracotante, incalza Miguel Indurain, il suo secondo. Ancora per poco, Miguel ha molta fretta.

Quei giorni neri di Flavio Giupponi «Parola alla difesa»

Una Giro, quello di due anni fa, corso alla grande. Un secondo posto, alle spalle di Laurent Fignon. Poi per Flavio Giupponi è arrivato il lento declino: incidenti a ripetizione e qualche incomprensione hanno bloccato il giovane atleta bergamasco che quest'anno va alla ricerca di un risultato scaccia crisi. Molti i dubbi e pochissime le certezze su una sua rinascita, ma lui non si dà per vinto.

Quattro chilometri di strada, una tormenta di neve, rovoli di fango che impiantano le gomme: sul Passo di Corvara Flavio Giupponi scopre la sua forza e scaccia i suoi tormenti. A Corvara, Giupponi, il vincitore, è una maschera di fango; il francese Laurent Fignon, maglia rosa, non ha la forza di ridere. Rimane al comando del Giro per una manciata di secondi e l'ultima settimana di corse per lui sarà un vero tormento. Respingere gli attacchi di Giupponi, il ragioniere del pedale, trasformato in audace attaccante e cosa audace, ma alla fine, a Firenze, riuscirà a spuntarla per un soffio. Settantatise secondi per la precisione: a Fignon il suo primo Giro d'Italia, numero settantadue, datato 1989, a Flavio Giupponi, bergamasco di Pontevico, un secondo posto che vale d'oro e che lo porta alla ribalta del ciclismo nazionale e internazionale. Finalmente l'Italia del pedale intervede, dopo anni, un corridore in grado di ben figurare nelle corse a tappe. Su Flavio Giupponi si scrive di tutto: tutti lo cercano, tutti lo vogliono, il vero vincitore è senz'altro lui. Poi, un lento e graduale declino. Un estate disastrosa, che costringe Alfredo Martini a degradare l'atleta bergamasco al ruolo di riserva ai mondiali di Chambery. Il 1989 di Flavio Giupponi si chiude con un bilancio in attivo, per via del suo fantastico Giro, ma gli osservatori più esigenti lo aspettavano al varco. Per lui il '90 deve essere l'anno della conferma, quello della definitiva esplosione. Invece, per Giupponi, c'è nel frattempo dalla Malvor di Pietro Algeri è passato alla Carretera di Davide Boifava, la stagione inizia nel peggiore dei modi. Alla vigilia della Milano-Sanremo, l'atleta bergamasco viene investito da un'auto: frattura della clavicola e per lui i giochi sono praticamente finiti. Giupponi ritorna in sella, ma il suo rendimento è a dir poco disastroso e come se non bastasse, a Trento nell'Inturo, c'è l'esplosione di Claudio Chiappucci che inizialmente dove essere un suo gregario. Insomma, come d'incanto, Giupponi si trova da capitano a luogotenente e la sua stagione scivola nell'assoluta mediocrità. Tutto è rimandato al '91, l'anno del riscatto. Invece, di Giupponi non si ha più traccia.

Come, ma non si vede. E quando lo si cita lo si fa soltanto per sottolineare le sue manchevolezze, come in occasione delle Vuelta de Spagna, dove inizia con la febbre a trentotto e come se non bastasse è vittima di una emorragia al naso. La sua è una corsa all'indietro invece di guadagnare tempo. Lo perde vertiginosamente. Ma cosa è successo a Flavio Giupponi? Prima i suoi detrattori potevano accusarlo di dedicarsi solo alle grandi corse a tappe, ora però i suoi aficionados non sanno più cosa pensare. Riuscirà a riprendersi? Il vero Giupponi era quello del Giro '89 o questo corridore dimezzato? Molti interrogativi, ai quali risponde lo stesso Flavio. «A questo punto non so più neppure io cosa pensare - dice -». Il Giro dell'89 non fu un caso, anche perché, nelle due precedenti edizioni, ottenni un quinto e un quarto posto. Poi, sapete tutti cosa mi è successo. Farci prima a raccontare cosa non mi è accaduto? Ma, dopo una Vuelta disastrosa pensa di poter recitare un ruolo importante in questo 74° Giro d'Italia? «Alla Vuelta sono andato male, perché ho iniziato con la febbre e alte guai, che mi hanno impedito di tenere le posizioni di testa. Spero di partire bene in questo Giro e strada facendo trovare un pizzico di entusiasmo e fiducia. Io sono convinto, fermamente convinto, di poter dire ancora qualcosa in questo sport: non sono un corridore finito». Ma non crede di soffrire la forte personalità di un corridore come Claudio Chiappucci? «Assolutamente no. Io e Claudio ci daremo una mano reciprocamente. Siamo tutti nella stessa barca, remare controcorrente non conviene a nessuno».

□ P.A.S.

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:

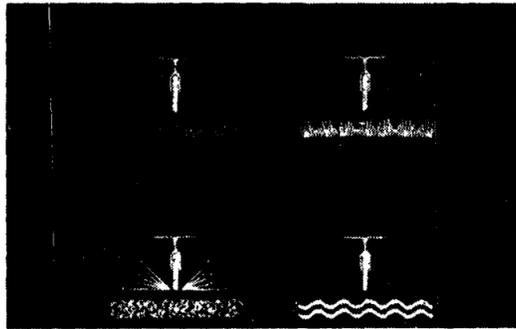
- segnali di direzione di percorso
- segnali di pericolo
- segnali di vincoli e divieti
- segnali riguardanti la natura del terreno
- segnali di attenzioni ecologiche-ambientali
- segnali di servizio

Sono 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

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, la cui dimensione stanno assumendo connotati di vero e proprio fenomeno sportivo e sociale.

Il notevole movimento d'utenza, soprattutto nel percorso che più si addicono a tale disciplina (foreste, boschi, sentieri sterrati, 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 «regolamentato». È necessario allora, così come avviene per i sentieri di montagna, individuare «titolari di mountain-bike», quindi tracciarli e poi catalogarli.



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

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.

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.



Modalità per la omologazione dei percorsi

L'iniziativa di far omologare un percorso potrà essere realizzata con un'azione congiunta fra le strutture sportive territoriali (i club, le società ciclistiche, gli appassionati di Mtb) e gli enti locali competenti ovvero su proposta solo di questi ultimi, magari stimolati da prospettive di maggior sviluppo turistico dei territori di propria giurisdizione.

Il percorso proposto per l'omologazione dovrà essere tracciato e segnalato, quindi presentato alla Federazione ciclistica italiana, che invierà sul posto propri tecnici per i necessari rilievi.

Una volta che il predetto percorso sarà ritenuto valido e classificato, si provvederà a integrare la segnaletica con:

- 1) il marchio Fci comprovante l'omologazione del percorso (insetto in un cerchio colorato che caratterizza la difficoltà globale del percorso: nero per esperti, rosso difficile, blu di media difficoltà, verde facile);
- 2) il numero assegnato al percorso (insetto anch'esso in un cerchio colorato che caratterizza la difficoltà specifica di quel tratto di percorso, secondo la simbologia sopra indicata).