

V
ARIA

Venticinque giorni, tredicimila chilometri: la Parigi-Dakar quest'anno diventa Parigi-Sirte-Città del Capo e raggiunge il Sudafrica dopo aver attraversato paesi in odore di colpo di Stato. Dopo il prologo di ieri nella capitale, la carovana salpa stasera per la Libia dal porto di Sète

Raid a prova di golpe

Parte oggi, dopo il prologo parigino per fissare l'ordine di partenza, la Parigi-Le Cap, il raid-maratona di 25 giorni e 13mila chilometri, erede diretto della Parigi-Dakar. Al via 332 veicoli tra camion, moto e 4x4. Una sfida gigantesca attraverso 10 paesi quasi tutti in odore di colpo di Stato. Ma l'ideatore, il francese Gilbert Sabine, non si preoccupa: «Anzi, per io è propaganda di stabilità».

GIULIANO CESARATTO

Aprire la pista verso l'Africa del Sud, verso i territori sconosciuti della segregazione, passando per i segreti più profondi e selvaggi del continente Nero, dal deserto alle foreste equatoriali e portare l'occidentale messaggio dell'automobile. Con questo misto di avventura, tecnologia, retorica e uomini in cerca di successi bizzarri e insieme clamorosi, inizia oggi il raid-maratona Parigi-Sirte-Città del Capo. Una carovana di 350 tra camion, motociclette e 4x4, tutta l'eredità di tredici anni di Parigi-Dakar, buttata su un percorso di oltre 12 mila chilometri. Si parte dalla capitale francese, e, tagliando il Mediterraneo, si ci lancia attraverso 11 paesi in 25 giorni di corsa su ogni genere di fondo stradale. Una sfida gigantesca con un passato macchiato da incidenti mortali, distruzioni ambientali e feroci polemiche, ma mosso e sostenuto da una prepotente molla emotiva saldamente stretta e orientata dalle mani di Gilbert Sabine, il padre dell'inventore della Parigi-Dakar, Thierry, morto in un incidente d'elicottero proprio sulle piste della sua creatura.

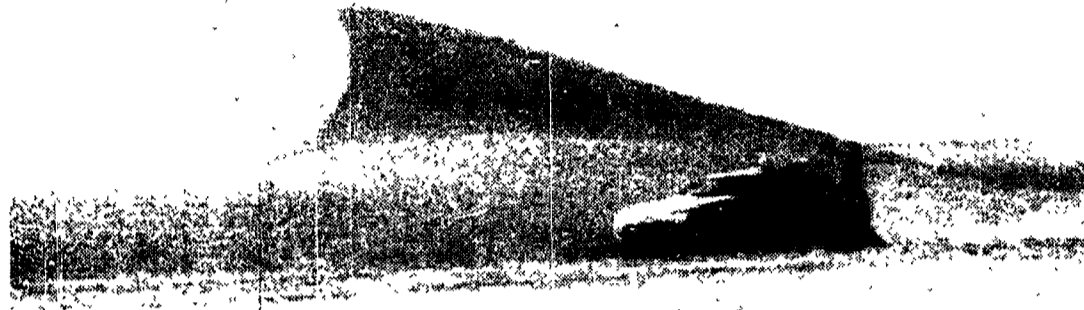
La Parigi-Le Cap abbandona quindi le bianche spiagge del Senegal per tuffarsi sugli incerti tracciati che tagliano in due l'Africa, in quella serie di paesi che per alcuni è «la lista dei governi più soggetti a colpi di stato». Soltanto lo Zaire, nel centro dell'Africa, sarà salutato a piè pari con una traversata marittima dopo che gli organizzatori hanno esplorato quelle piste e trovato 98 ponti irrimediabilmente distrutti. È questo il problema. A Kinshasa, la capitale dello Zaire, sommosse e caos politico regnano ma il raid non passa perché non c'è la strada, non perché c'è la guerra. Logica che tiene anche negli altri paesi. Prima di tutti, nella Libia che con la Francia ha un contenzioso ai confini tra Niger e Tchad, ambedue sulla rotta del raid, passando poi nella Repubblica Centrafricana, in Cameroun, Gabon, Congo, Angola, Namibia e Sudafrica.

«Limitare i rischi», è stato il motto di Sabine nel suo lungo peregrinare tra generali, primi ministri e capi di stato per spiegare il progetto, trattare le autorizzazioni, convincerli, anche a suon di dollari, che l'incolumità della carovana è un segnale al mondo della stabilità politica di quei paesi. Una sottile e costosa opera di diplomazia motoristica, di «civiltizzazione» mercantile, che ha avuto i suoi fulcri negli incontri - raccontati da Gilbert Sabine a Paris Match - con i leader Mobutu e Gheddafi. Enthusiasti di accogliere il rally hanno visto entrambi convenienze politiche e economiche per i loro traffici. Pochi hanno obiettato sui danni ecologici, tanto che Sabine è considerato da quelle parti alla stregua di un ambasciatore di pace, un mediatore di buona volontà nell'estenuante braccio di ferro tra quei governi militari e gli ex colonialisti dell'Europa.

Ma il tasso di incognite non è basso. Sabine lo sa e la sua sfida, andare oltre Dakar, è la risposta a chi pensava alla Parigi-Mosca-Pechino, naufragata poi nelle difficoltà burocratiche delle Russie in ebollizione. E lo sanno quei piloti che volevano partire armati, «per difendersi dai leoni» diceva qualcuno, e che sono stati dissuasi. Si dovranno accontentare dei loro mezzi rombanti, del massimo della tecnologia tutto-terreno che la guerra tra case giapponesi e europee ripropone su quelle frontiere.

Il confronto, misto di affidabilità tecnologica, resistenza fisica e esperienza con una buona fetta di fortuna, mette in pista, tra le 4x4, le ambizioni d'immagine della francese Citroën, delle giapponesi Mitsubishi, Nissan e Toyota, di una serie di preparatori e «privati» che si cimentano sulle elaborazioni più improbabili: Lada (sovietica di derivazione Fiat), Range Rover, Porsche, alcuni dei motori in gara. Alla loro guida i più bei nomi dell'automobilismo mondiale, compresi alcuni ex F1 come Jacky Ickx e Patrick Tambay, i rallyisti Ari Vatanen, Bruno Saby, Gaston Rahier mentre è rimasto soltanto Paul Belmondo, figlio dell'attore Jean Paul, a difendere la categoria ricchi-amatori che aveva messo in lista di partenza il compianto Stefano Casaragni prima e il figlio di Margaret Thatcher poi.

Il prologo di ieri ha stabilito l'ordine di partenza: in prima fila i tedeschi Weber-Hiemer su Mitsubishi 4x4 davanti alla Citroën del finlandese Vatanen (vincitore dell'ultima Parigi-Dakar) e, nelle moto, il francese Charbonnel (Suzuki) che precede l'austriaco Kinigadner su Yamaha e l'italiano Troili ancora su Suzuki. Altri due italiani, Cavandoli 5° con la Yamaha e Medardo 6° con la Gilera, sono nei primi dieci.



Un motociclista della Parigi-Dakar. In basso, un tuareg offre da bere ad un concorrente durante una pausa della corsa. In alto, una macchina attraversa il deserto della Nigeria

Statistiche della corsa

Tredici anni di gare Con Orioli vittorie azzurre Auriol sempre presente

1 il francese Hubert Auriol, è il pilota presente a tutte le edizioni. Ha corso con le moto vincendo nel 1981 e nel 1983 (Bmw), oggi è prima guida della Mitsubishi 4x4.

1 è l'italiano ad aver vinto la Dakar: Edi Orioli su Honda nel 1988 e su Cagiva, la moto con cui corre la Parigi-Le Cap, nel 1990.

2 i piloti che vantano un passato in Formula 1, il belga Jacky Ickx (Citroën) e il francese Patrick Tambay (Range Rover).

10 i paesi toccati dal raid.

13 le edizioni della Parigi-Dakar di cui questa Parigi-Le Cap, è l'erede.

25 i giorni necessari alla traversata.

332 veicoli, 101 camion, 133 autovetture e 98 motociclette, tutti catalogabili nella categoria fuoristrada, sono stati autorizzati a partire dopo cinque giorni in territorio parigino per le verifiche tecniche e organizzative.

700 i piloti e navigatori in gara.

793 sono i chilometri della tappa più lunga, in Gabon, tra Oyem e Franceville il 6 gennaio.

12.427 sono i chilometri da percorrere divisi in 5.726 km di trasferimenti e 6.701 di prove «selettive».

30.000 i chilometri necessari alla ricognizione del percorso.



De Petri o Picco potrebbero fare il colpo nelle moto A cavallo delle due ruote le speranze dell'Italia

La Parigi-Le Cap delle due ruote è sempre più un affare privato tra italiani e francesi, con un americano in agguato. Cagiva, Gilera e Yamaha si sfidano su un tracciato inedito e dalle insidie sconosciute mentre sull'organizzazione gravano molte riserve. Fondamentale, ancora una volta, il ruolo dell'informazione ma la «pax» televisiva tra Montecarlo e Rai assicura una audience di tutto rispetto.

CARLO BRACCINI

La grande corsa è partita, con il suo abituale bagaglio di incertezze, dubbi, approssimazioni. Se la Parigi-Dakar era una maratona pensata per le motociclette, la nuova Parigi-Le Cap parla ancora soprattutto il linguaggio delle due ruote sole, con uomini e mezzi di casa nostra tra i probabili protagonisti. Edi Orioli, l'unico italiano ad aver espugnato per due volte il trionfo di Dakar, è di nuovo con la Cagiva ma le sue doti di navigatore del Sahara potrebbero rivelarsi inutili. Meno deserto, meno labirinti di dune e di sabbia sulle tabelle di marcia dei concorrenti. Al loro posto l'Africa equatoriale, le piste nella foresta, insidiose ma sicuramente meglio definite. Forse sarà l'anno di Alessandro «Ciro» De Petri con la Yamaha ufficiale dell'importatore italiano Belgarda, un pilota velocissimo ma con poco senso tattico se passerà indenne il deserto, la volata verso il Sudafrica potrebbe portare proprio la firma del non più giovanissimo bergamasco.

All'appuntamento con l'Africa non poteva mancare Franco Picco, un altro che ha sicuramente molto da recriminare contro la cattiva sorte. La Gilera monocilindrica della sfida ai prototipi (per la prima volta la casa lombarda è veramente in lizza con i bicilindrici per la vittoria assoluta) ha bisogno di essere ulteriormente sviluppata e l'incidente al Rally dei Faraoni non ha permesso a Picco di provvedere ai necessari collaudi. Stessa storia per Medardo mentre a Mandelli, in sella alla versione derivata di serie, non dovrebbe sfuggire la vittoria nella speciale categoria *Silhouette* e magari qualche piazzamento di rilievo nella classifica generale.

E gli stranieri? La «vecchia» Parigi-Dakar era per tradizione il terreno di caccia preferito dei piloti francesi; più recentemente le affermazioni di Orioli e gli eccellenti piazzamenti degli altri italiani avevano equilibrato i destini della corsa che però, in termini di partecipazione e di concrete possibilità di successo, resta un affare pri-

vato tra i due versanti delle Alpi. Il solo Danny La Porte, statunitense alla corte della Cagiva, sembra avere qualche possibilità di sovvertire il pronostico, mentre fuoriclasse come Stéphane Peterhansel (trionfatore della passata edizione con la Yamaha France), il compagno di squadra Thierry Magnaldi, Gilles Lalay (in forza alla Yamaha Italia) e Marc Morales con la Cagiva guidano la possente armata francese.

Fin qui l'agonismo, ma una Parigi-Le Cap tutta nuova e con grossi interrogativi rischia di raffreddare l'entusiasmo dei costruttori di moto: «È vero, ci sono delle incognite - non nasconde Claudio Castiglioni, presidente della Cagiva - ma la vigilia della Dakar è sempre stata piuttosto turbolenta; in gara poi si aggiusta tutto». Dello stesso parere è più o meno il vertice del gruppo Piaggio impegnato alla Parigi-Le Cap con il marchio Gilera: «Quello di cui c'è veramente bisogno - fanno sapere da Pontedera - è il supporto dei media, stampa e televisione, che nelle ultime edizioni è un po' venuto meno».

A proposito di televisione, l'esclusiva della Fininvest non c'è più e ora tocca a Telemontecarlo mandare in onda le immagini della maratona africana. Senza contare che i buoni rapporti tra l'emittente monegasca e mamma Rai quasi certamente riapriranno a Orioli, De Petri e soci le porte fatate dei telegiornali di Stato.

Per Chicco Testa, ministro ombra del Pds per l'ambiente, è un modello errato di rapporto con la natura

«Un noioso videogame sul circuito d'Africa»

Presso gli ambientalisti la Parigi-Dakar, oggi precipitosamente sconsigliata nel Sudafrica che ripudia l'apartheid, non ha mai goduto di buona stampa. Ed Enrico (Chicco) Testa, ministro ombra del Partito democratico della sinistra, nell'ambientalismo ha le sue radici. Ma non è solo in nome delle ragioni della natura che l'ex presidente della Lega Ambiente spara le sue bordate contro il faraonico raid.

GIULIANO CAPECELATRO

ROMA «Parigi-Dakar o Parigi-Le Cap, la sostanza non cambia. Questa corsa è un videogame. Un «videogame» estremamente noioso per chi lo guarda, come buona parte dello sport automobilistico. Se la Tv trasmettesse le riprese di due, tre anni fa, non cambierebbe nulla. Una veloce puntata fuori dall'aula, dove si discute la legge finanziaria, e Chicco Testa lancia il primo strale polemico contro il più famoso e il più contestato dei raid. Un po' a sorpresa: il ministro ombra del Pds per l'Ambiente, il Territorio e i Trasporti

ha fama di patito dell'automobilismo. «Patito non direi - precisa - Mi interessano i motori. Ma oggi mi diverte molto più il motocross. Sono perché sono di Bergamo, che al motocross ha dato diversi campioni».

Quarant'anni il prossimo cinque gennaio, divorziato, padre di un bimbo di sette mesi, laurea in filosofia, ora da studente modello tradita dal primo grigio che si insinuano tra i capelli, Chicco Testa prima di diventare deputato si è fatto un nome come presidente della Lega Ambiente. L'am-

biente è rimasto il suo campo d'azione privilegiato nel santuario della politica. «Dei movimenti ambientalisti condivido in parte le critiche all'ex Parigi-Dakar. Oggi, il problema centrale mi sembra sia quello della preponderanza schiacciante dell'organizzazione. Vincino quelli che hanno mezzi enormi alle spalle. Anche l'elemento dell'intelligenza umana, la capacità di districarsi tra le difficoltà, risulta schiacciato dalla potenza dei vari team. Un'organizzazione che non lascia nulla, in cui l'Africa funge solo come circuito. Così esportiamo, se non l'aspetto peggioro, la faccia più antipatica dell'Occidente».

Resta l'elemento dell'avventura, la carta forse più forte in mano agli organizzatori. «Io non riesco a vederla questa avventura, questa presunta sfida ad un paesaggio ostile. C'era forse alle origini, e costituiva il motivo del suo fascino. Il fatto stesso che sia un'avventura trasmessa in diretta è un contro-

senso. Lo prova che i momenti di maggior thrilling si hanno quando salta il collegamento».

Nel Transatlantico di Montecarlo il ciclista suona di continuo, coadiuvato da un'intermittente luce gialla, richiamando al voto i deputati sparpagliati. Il ministro-ombra entra ed esce dall'aula. «Anche il rapporto con la natura - osserva Testa - è artificiale. È un rapporto mediato dal mezzo, meccanico e televisivo. E tutto si esprime per simboli astratti: i tempi, la potenza del motore, dell'elettronica. Questo rapporto lo si potrebbe fissare in una formula matematica».

Testa ritorna in aula: ha un'interrogazione per il ministro dell'Ambiente sulle targhe alterne. Si riaffaccia in Transatlantico diversi minuti dopo e riprende il filo del discorso. «Il rapporto con la natura è altro. È il misurarsi con le difficoltà. Con le proprie forze, non con il supporto di un apparato tecnologico imponente. È più avventurosa la passeggiata che

faccio io con la mia mountain-bike, nei dintorni di casa, che non la Parigi-Dakar. Io almeno cerco percorsi che mi impegnino».

Ma c'è ancora spazio per un rapporto autentico con la natura? «C'è. E spesso a due passi da casa, appena fuori città. L'avventura? È trovarsi soli di notte in un bosco. È armarsi di tenda, sacco a pelo e salire sulle montagne calabresi o molisane. Ci si trova di fronte a una dilatazione degli spazi, del tempo, ad una serie di problemi: trovare il posto per mangiare, bere, dormire, raccogliere le informazioni giuste».

Il ciclista squilla senza requie. I parlamentari proseguono la spola dall'aula al Transatlantico. Una lunga parentesi, poi dalle angustie della finanziaria Testa ripiomba nelle suggestionistiche, il deserto, le savane, l'ignoto. Ma di ingotto, per lui, quel raid tanto celebrato non ha nulla. «Nella Parigi-Dakar l'uomo si trova in un contesto sociale, tecnico, no-

to, che lo rassicura. La corsa, semmai, presenta un retaggio ottocentesco, colonialista: l'uomo bianco che si misura con il territorio nero selvaggio. Non voglio dire che chi vi partecipa sia colonialista, razzista, ma nel raid questo elemento c'è. Come c'è un inquietante elemento machista nella contrapposizione tra la potenza tecnologica e la povertà estrema del paesaggio. Questo, sì, è abbastanza barbaro. Ed è su questa contrapposizione che si eleva l'elemento spettacolare».

Il machismo è indicato come uno degli elementi fondanti della cultura occidentale. «Uno degli elementi - obietta Testa - Uno tra i tanti della nostra cultura, che oggi un melting-pot di ispirazioni culturali anche molto diverse. E dove c'è anche un recuperato rapporto con la natura. Un fenomeno che è di massa, di milioni di persone che hanno bisogno di provare se stessi, di non scomparire dietro la figura del travel».



Queste le ventiquattro tappe

0/1 Parigi-Sète (820 Km)	5/1 Yaounde-Oyem (Gabon, 400 Km)
24/12 Traversata Francia-Libia	6/1 Oyem-Franceville (677 Km)
25/12 Sbarco a Misratah (Libia)	7/1 Franceville-Pointe Noire (Congo, 677 Km)
26/12 Misratah-Sirte (651 Km)	8/1 Riposo
27/12 Sirte-Sabah (421 Km)	9/1 Traversata Congo-Angola
28/12 Sabah-Waw El Kbir (546 Km)	10/1 Lobito-Namibe (Angola, 439 Km)
29/12 Waw El Kbir-Tumu (520 Km)	11/1 Namibe-Ruacana (517 Km)
30/12 Tumu-Dirkou (Niger, 738 Km)	12/1 Ruacana-Groctfontein (Namibia, 634 Km)
31/12 Dirkou-N'Guigmi (601 Km)	13/1 Groctfontein-Gobabis (450 Km)
1/1 N'Guigmi-N'Djamena (Ciad, 483 Km)	14/1 Gobabis-Keetmanshoop (600 Km)
2/1 N'Djamena-Sarh (695 Km)	15/1 Keetmanshoop-Springbok (Sudafrica, 450 Km)
3/1 Sarh-Bouar (Camerun, 580 Km)	16/1 Springbok-Le Cap (811 Km)
4/1 Bouar-Yaounde (660 Km)	