

ELZEVIRO

Sport e lingua Dopo Brera, il diluvio (o quasi)

GIORGIO TRIANI

L'ANNI BRERA degli ultimi tempi che teneva cattedra al «Processo del lunedì» non era, francamente, un bel vedere e sentire. Anzi, vederlo irretito nei teatrini biscardiani dava a me (ma credo a tanti altri) un certo fastidio (comunque di gran lunga minore della lettura dei ribaldi e infami cocodrilli di alcuni suoi colleghi della stampa sportiva all'indomani della sua scomparsa). Perché il Brera televisivo era la pallida, pallidissima copia del Brera scrittore. Uomo di penna, di scrittura ricca applicata non solo allo sport ma anche al romanzo, alla gastronomia, al radioteatro. E mettiamoci pure il tabacco, visto che uno dei più belli articoli di sempre in difesa della sigaretta lo scrisse su *Repubblica* poco prima di morire. Comunque, per non dover ripetere cose arcite, rimando ai due recenti volumi, uno calcistico, che raccoglie gli articoli trentennali scritti sul derby milanese (Derby, Baldini & Castoldi) e l'altro letterario (*Il principe della zolla*, Il Saggiatore).

Ciò che qui preme non è l'elogio del maestro ma invece dire come la scomparsa di Brera si sia tradotta in un vuoto linguistico sportivo che a sua volta è il prodotto del venir meno di un punto di riferimento tecnico-critico. Perché il Brera inventore di neologismi e di battute folgoranti, di slang dialettali spesso entrati nel linguaggio corrente era pure uno dei pochi capaci di fare vera critica calcistica, di esprimere opinioni, certo discutibili, talvolta molto personali, tuttavia sempre molto autorevoli. La sua scomparsa ha dunque pesato in sé, ma ancor più perché ha scatenato una lotta alla successione che stando a quel che si legge sulle pagine sportive (soprattutto in occasione degli ultimi mondiali statunitensi) sembra tutta intesa a far propria l'eredità beriana meno mitabile e meno condivisibile. Intendo riferirmi da un lato alla capacità letteraria di inventare affettuosi nomignoli e felici insulti (dall'*abbano* Rivera al *Bombina Bagagnoli* sino allo *Sradiciuoli* e alle invettive contro l'*omario di Fusignano*) e dall'altro al vezzo, talvolta eccessivo, di cavalcare l'ideologia nazional-populistica (il calcio virile e patriottico nel quale hanno diritto di cittadinanza solo guerrieri e non scorfani che sfruculiano).

IL RISULTATO di Usa '94 appunto è stata una ricerca affannosa quanto sterile di frasi, formule e nomi ad effetto (perché tutto è cominciato e finito nel «Codino») e una sovrabbondanza di retorica patria e di nazionalismo pedatono vissuti senza mezze misure fra depressione distruttiva ed entusiasmo acritico. Perché in realtà ciò che è davvero mancato e manca al resoconto sportivo e calcistico è la misura, il riuscito miscuglio di interpretazione critica e felicità espressiva, di sapienza tecnica e passione che era di Brera. Ne è prova il fatto, ad esempio, che cronache e telecronache hanno abbondato di descrizioni di contorno, di costume oltre che di 4-4-2 e di 5-3-2, ma di descrizioni puntuali e argomentate di tecnica e tattica se ne sono sentite e lette molte poche. Io, ad esempio, attendo sempre che qualche opinionista mi spieghi ad esempio per bene cosa fa o dove fare un centromediano «metodista».

Con ciò sono però doverose due precisazioni. Una d'ordine generale che riguarda la televisione, che è la principale responsabile dello scadimento della competenza dei commentatori al pari di quella dei telespettatori, in forza dell'abuso da essa perpetrato di immagini e chiacchiere calcistiche. L'altra invece intesa a non generalizzare, perché nella fabbrica di luoghi comuni che è oggi il giornalismo sportivo ci sono (e per fortuna) alcune voci dissonanti, post-breriane, nel loro riuscire ad uscire autorevolmente fuori dal coro. Cito tre nomi. Gianni Mura, che racconta ancora i football (e i luoghi in cui si gioca) in lingua non televisivizzata. Curzio Maltese, che fa giusta strage dello «stupido calcistico» di questi tempi molto forzatamente. Emanuele Audisio, efficace cronista sportiva «d'interno» (*di pallone* se l'espressione beriana non l'offende).

IL CASO. La Fia approva il progetto della variante fissa e riammette la gara nel mondiale



Semaforo verde per il Gran Premio di Monza

Lombardi/Ansa

Monza, si corre

Ma attorno al Gp la rissa continua

Monza «resuscita», l'11 settembre appuntamento in pista: lunedì, giorno di Ferragosto, la federazione mondiale dell'auto (Fia) ha infatti riammesso nel calendario del mondiale il gran premio d'Italia. La Fia ha infatti esaminato e accettato la proposta di variante alla curva di Lesmo presentata in questi giorni in extremis per scongiurare la fine di un evento sportivo in vita da settantadue anni. È stato determinante del sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, che nell'ultimo week end ha cercato in tutti i modi di evitare al governo Berlusconi uno smacco brucciante, ma soprattutto hanno vinto le lobby degli sponsor: sopprimere Monza avrebbe creato un «buco» di decine di miliardi. Ora, però, il tormentone Monza continua. Il progetto, redatto da una commissione composta da esperti della Fia, dall'austriaco Gerhard Berger in rappresentanza dei piloti e dai tecnici dell'autodromo di Monza, sarà esaminato dal soprintendente ai Beni Culturali, Lucia Gremmo e dovrà poi ricevere, domani, il benestare della giunta regionale lombarda. I lavori dovrebbero iniziare lunedì. Ma intanto, sulla scia del «si» della Federazione Internazionale, il caso-Monza continua a far discutere. I partiti della maggioranza cantano vittoria, ma intanto litigano tra loro; critici Pds, Verdi e Legambiente.

ALESSANDRA LOMBARDI

MILANO. Dunque, si corre. E questa volta è quella buona. Anche se, dopo la resurrezione del Gran Premio dato per morto, le sequenze del tormentone-Monza — almeno dal punto di vista delle procedure formali — si susseguono come in un film rivisto fino alla nausea. Con una sola, ma vistosa differenza. Che il caso-Monza, nel frattempo, è assurdo al rango di caso politico nazionale, con la «scena in campo» di Berlusconi e Bossi, neo-rappacificati. E i protagonisti non rinunciano a contendersi i meriti storici e trarre morali, nonché infierire su avversari e presunti colpevoli. Se il garante per l'editoria Santaniello non lo avesse proibito, c'è da star certi che in tv passerebbe uno spot trionfale: «Gran Premio di Monza: FATTO». Anche se la Lega mastica amaro e non sembra affatto disposta a cedere al Cavaliere e al suo fedelissimo Letta la corona d'alloro. Specie i dirigenti degli enti locali, che si sono esposti fino all'inverosimile, facendo una figura barbara.

«Tutto è bene quel che finisce bene», così ha commentato il grande tessitore, anzi rammentatore — il sottosegretario alla presidenza Gianni Letta — la positiva conclusione di una vicenda «non solo sportiva, ma anche politica e diplomatica». Il Gran Premio, insomma, come «lezione» e parabola edificante dell'alleanza di governo. «In politica come nello sport — secondo il Richelieu del governo Berlusconi, protagonista della salvifica

missione a Cannes — conta il risultato e il risultato è che abbiamo riportato il Gran Premio d'Italia nel calendario internazionale della Formula 1». E ha aggiunto: «Con la sua decisione la Fia ha dimostrato di saper armonizzare nella maniera migliore non solo le ragioni della sicurezza con quelle dell'ambiente, ma anche quelle dello sport con quelle dello Stato e della legalità. Un merito che va riconosciuto con apprezzamento e gratitudine al presidente della Federazione Max Mosley, che ha valutato con comprensione le ragioni del governo italiano, dimostrando equilibrio, saggezza e realismo politico». A dispetto delle feroci polemiche incrociate dei giorni scorsi e perfettamente in linea con la *parax* di mezza estate Berlusconi-Bossi, Letta ha concluso la sua dichiarazione-fiume con un inno allo «spirito di collaborazione» e ai successi che arrivano «quando si lavora insieme, teammente».

Il progetto. Vediamo, passo passo, come si dipana ora l'iter del terzo progetto di modifica del circuito. Quello della Realpolitik, rifiuto ieri dai gestori del circuito, ma concordato giovedì scorso nel vertice di Cannes fra il presidente della Fia Max Mosley, quello dell'Acì Rosario Alessi, il sottosegretario alla presidenza Gianni Letta e i due rappresentanti della Giunta regionale lombarda, il presidente leghista Paolo Arrighi e il suo vice Riccardo Marchioro. Con la consulenza di Gerhard Berger, delegato dei

piloti per la sicurezza. Max Mosley, in un fax da Parigi, ieri ha già inoltrato il suo «Ok, go on». Come già, precetti, decenti piani, pesantemente albericidi, anche questo deve ottenere il benestare della sovrintendente ai Beni ambientali, Lucia Gremmo, che l'ha già sulla scrivania. La Giunta del Pirellone è convocata per domani alle 10.30 per la faticosa approvazione finale e venerdì il commissario di governo è pronto a mettere l'ultimo timbro. Ma questa volta, nessun patema d'animo. «Su questa soluzione — dice Arrighi — non credo che la Gremmo avrà da ridire, in primo luogo perché è concordata con il governo e inoltre perché prevede l'abbattimento di una decina di alberi invece degli oltre 100 del progetto-bis». Per la verità le piante da sacrificare sono 14 all'altezza delle curve di Lesmo («ma saranno tutti trapiantate e, se non attecchiranno, sostituite», giura l'Acì), 9 alla variante Ascari e 1 alla variante della Roggia. L'intervento salva-Gran Premio, specificano all'Acì, non è una variante ma ridisegna radicalmente, cambiando l'angolo, la configurazione della seconda curva di Lesmo. In questo modo la curva diventa più stretta, i piloti dovranno rallentare, ma in condizioni di piena visibilità. Per la via di fuga il nuovo tracciato utilizzerà lo spazio rimasto libero dopo l'abbattimento della tribuna vicina alla curva. E sono qui i 14 alberi da tagliare. I lavori potrebbero iniziare lunedì o martedì per consegnare la pista entro fine mese.

Reazioni e commenti. Prevale comprensibilmente la soddisfazione

ne. Con i dovuti distinguo, va da sé. «Grande sollievo» in casa Ferrari e un grazie a Mosley «per la coerenza e la sensibilità dimostrate in questa vicenda» e al governo «per il decisivo intervento del sottosegretario Gianni Letta». Soddississimo anche Rosario Alessi, patron dell'Acì: «La concreta difesa dell'automobilismo sportivo italiano si è così realizzata nel rispetto degli standard di sicurezza, come richiesto incongruenza, errori pacchiani, tempo perso e nuovi pericoli, ci pensa il deputato progressista Vittorio Emiliani. «La figura peggiore fanno le Giunte di Monza e della Regione Lombardia, entrambe a direzione leghista, intestarditesse nella pretesa di non considerare leggi dello Stato quelle vigenti sul paesaggio». «Pessima figura — aggiunge — fa pure il ministro per l'Ambiente Matteoli, delegatosi in vacanza dopo aver promesso che avrebbero tagliare 110 piante. E adesso, tocca a Imola, dove si vorrebbero tagliare 110 piante. Spezziamo che la positiva soluzione per Monza induca anche gli amministratori imolesi a riformulare il progetto di correzione delle curve», Carlo Monguzzi, consigliere verde,

sottolinea il paradosso. «Il governo interviene a salvare i poppani della Giunta regionale e per la questione di Monza, divenuta affare di Stato, trova la stessa soluzione che noi avevamo proposto due mesi fa». E meno male che «hanno perso i taglialegna».

Gli irriducibili. I leghisti locali non depongono le armi. I peana filo-governativi risultano indigesti. «Se non ci fossero stati il Comune di Monza, la Regione e la Lega con Bossi, probabilmente il governo non si sarebbe mosso», scandisce Paolo Arrighi. «Soddissatto», dice, ma non disarma. Già domani potrebbe partire la richiesta di dimissioni per Fisticella. «Un ministro deve governare e trovare soluzioni tecniche e politiche. Lui si è limitato a fare il burocrate, comportandosi come un funzionario». Come dire che un ministro deve trovare il modo «politico» per calpestare le leggi dello Stato? Il sindaco monzese Moliterni si supera. Scalpitando per il decreto-legge per riconoscere l'autodromo impianto di pubblica utilità, ma sia chiaro che la primo-genitura è sua, nemmeno del pur amato capo Bossi, e dovrà chiamarsi «decreto-Moliterni». Distribuisce in diretta radiofonica insulti sanguinosi agli ambientalisti e rilancia. Lui Fisticella lo vuole addirittura denunciare per «distruzione di patrimonio storico» e chiedere un risarcimento di 200 miliardi. Inutile dire che la variante è un *escamotage* per non far perdere la faccia a nessuno, ma a lui, forte del suo passato di pilota dilettante, se dovesse correre non piacerebbe proprio.



L'INTERVISTA. Alla fine ha vinto la sua proposta. Ma Alboreto non fa festa

«Questa F1 in mano ai bambini...»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ANDREA GUERMANDI

Una soluzione accettabile? «L'unica è la migliore». Così giudica i lavori che verranno effettuati sull'angolo della seconda curva di Lesmo — sempre che concedano tutte le autorizzazioni — Michele Alboreto. Il pilota del team Minardi è quello che con più passione si è battuto affinché la pista di Monza venisse adeguata ai parametri di sicurezza, già adottati da altre piste come Silverstone e Spa. Ha spiegato perché Monza — e nella fattispecie quella curva — non sia più adatta alle vetture di oggi. Troppo dolce, troppo veloce. Si arriva a più di trecento all'ora e non c'è via di fuga sufficientemente sicura. Dunque una soluzione accettabile, anzi l'unica. Al telefono dalla sua casa mongasca, Alboreto, con grande cortesia, accetta di rispondere ad alcune domande sul mondo della Formula 1, scosso ancora da roventi polemiche e non solo dall'ultima su Monza. Allora Alboreto, cosa pensa della soluzione adottata? Che è la migliore.

Perché?

Perché è necessario capire che la seconda curva di Lesmo non è più adatta alle vetture attuali, a questa Formula 1. Perché è necessario che tutti capiscano che occorre andare più piano in quel punto e che dunque l'unica soluzione possibile è cambiare l'angolo della curva. Bisogna andare più piano ed avere maggior spazio di fuga. E non mi sembra che quello che hanno fatto nei circuiti di Silverstone e Spa tolga lo spettacolo. Sì, sono assolutamente convinto che quella che è stata trovata e che noi piloti avevamo indicato fin da subito, sia la soluzione migliore, l'unica. A meno di radere al suolo quel magnifico bosco.

Ma, allora, questa farsa? L'annullamento, il ripensamento? Non si poteva evitare questa figuraccia internazionale?

Probabilmente sì. Però io penso che quando troppa gente interviene il caos sia la logica conseguenza. Era necessario che della cosa si occupassero i tecnici, le persone competenti.

Alla fine, hanno deciso quello che lei aveva suggerito da tempo.

La ringrazio di questo merito. Però io non rappresento nessuno. I piloti hanno scelto altri rappresentanti. Diciamo che io continuo a lavorare per me stesso e che tenevo in modo particolare a questa gara di Monza. Devo molto a quel circuito. E così... sì, mi sono permesso di dare un suggerimento.

Tecnicamente, cosa cambia?

Molto. L'arrivo alla prima curva di Lesmo avviene ai 200 all'ora. Fino allo scorso gran premio arrivavamo alla seconda curva in quinta ai 280-300 all'ora per essere sui 320-330 all'uscita del Serraglio. Adesso la velocità diminuirà di un centinaio di chilometri all'ora, velocità giusta per quegli spazi di fuga che esistono.

Secondo lei si può dire che molti dei problemi della Formula 1 siano risolti? O resta ancora molto da fare, in termini di sicurezza? Lei, ad esempio, si è battuto per ridurre a ottanta chilometri all'ora la velocità d'entrata al box per i rifornimenti.

A Imola ho avuto un incidente al box che avrebbe potuto provocare guai seri. E allora ho chiesto agli al-

tri piloti di abbassare da 120 all'ora a 80 la velocità d'entrata. Tutti d'accordo per due gare e poi... Alla riunione ho detto: diamo un segnale di maturità. Diamolo noi, torniamo agli 80 all'ora. Sì, subito e poi qualcuno ha cominciato a dire che 120 andavano bene, che non si doveva litigare tra colleghi. Io sono l'unico che continua a fare gli 80.

Minardi sarà con lei.

Spero di sì. Anche se capisco benissimo che il team deve far punti e che...

Qualche giornale ha scritto che lei ha accusato la Ferrari di non aver sostenuto adeguatamente la lotta dei piloti.

No, non ho detto così. Ho detto che la Ferrari avrebbe potuto far pesare di più il suo nome, il blasono. La Ferrari va ascoltata, è un simbolo. Credo che adesso abbia fatto la sua parte.

Da quello che dice si capisce che i problemi di sicurezza in Formula 1 ci sono ancora tutti. E così?

I problemi ci sono. Ma soprattutto, ci sono ancora molti bambini. Troppi.