

ELZEVIRO

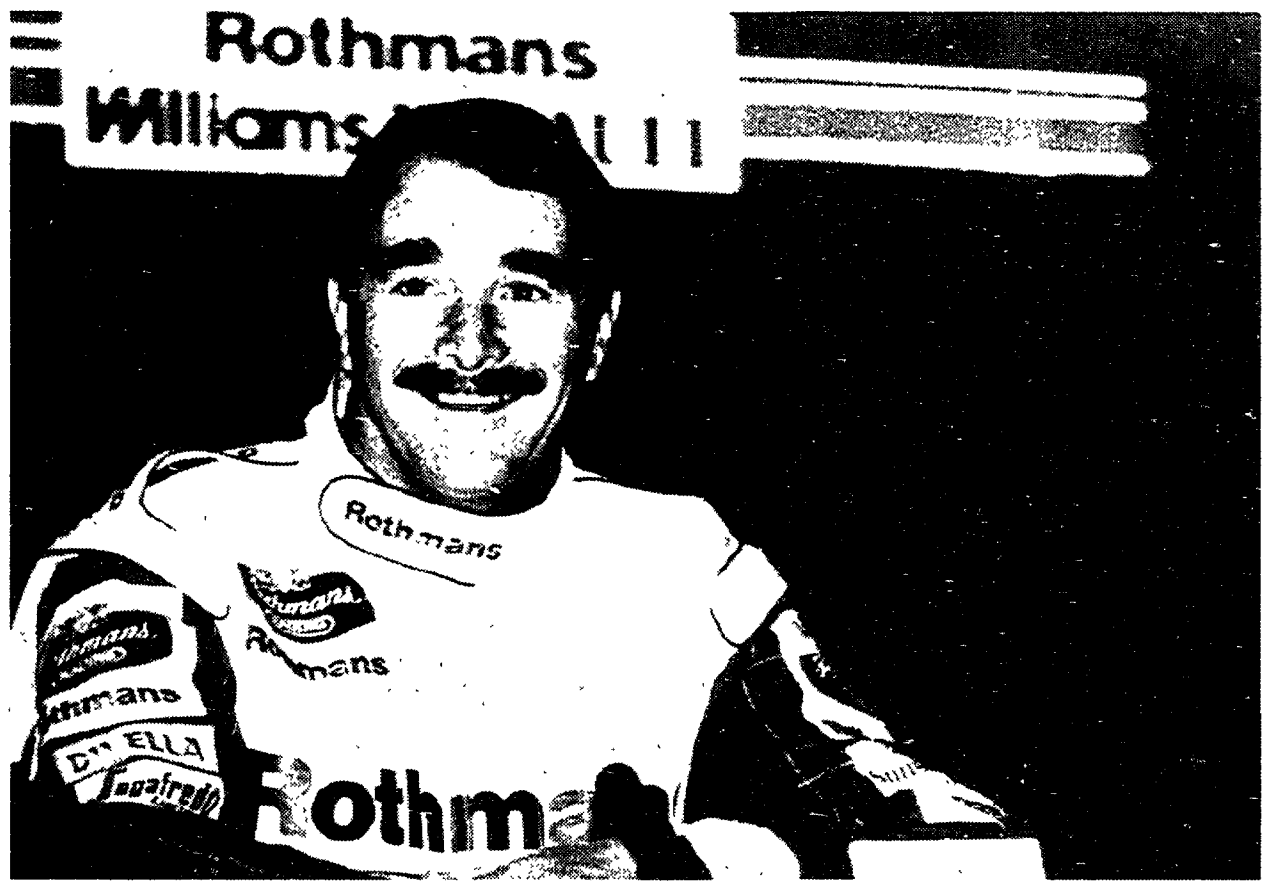
L'irresistibile
progressione
si fermò
vent'anni fa

FILIPPO BIANCHI

SPORTIVITÀ. È la base su cui tutto si fonda. Senza di essa lo sport sarebbe solo conflitto e agonismo. Bastia. Gli inglesi lo chiamano *fair play*, e sostengono giustamente che è molto importante saper perdere. Da noi, in questo momento, bisogna rilevare che forse è ancor più importante saper vincere. E diffidare della vincente arroganza, perché quasi sempre nasconde qualcosa di poco pulito. Ce ne saranno stati nella storia d'Italia - e perché escluderli? - di ministri della Sanità che hanno raggranellato qualche tangente, e chiuso un ben retribuito occhio sul prezzo di qualche medicinale. Ma Sua Sanità De Lorenzo non faceva solo questo: insultava, anche; italoforzuto ante litteram, o liberale onesto che dir si voglia, si incalzava pubblicamente di fronte a ogni pur minimo rilievo. Una mancanza di stile eloquente, giunta fino al punto di affermare, quando gli venne recapitato il primo avviso di garanzia, che lui non aveva bisogno di rubare, perché era ricco di famiglia. Poi si vide perché: rubava anche il padre... Spesso la ricchezza di cui ci si vanta con tale sicumera è di origine dubbia: quella guadagnata onestamente non si ostenta, ha pudore di sé. Credo sia proprio quest'arroganza, segno di disprezzo degli altri, a far sì che molti italiani non provino troppa pena per il nuovo arresto di De Lorenzo. Forse meno di quanta ne provino per l'arresto di un qualsiasi delinquente... Bisognerebbe imparare, dagli anglosassoni? dai calvinisti, non solo il *fair play*, ma la coscienza del dovere insito nel privilegio. La si trova assai ben descritta in un ponderoso saggio di Simon Schama, sul secolo d'oro della pittura fiamminga, significativamente intitolato *L'imbarazzo dei ricchi*. E a quei ricchi mercanti olandesi - illuminati ed etici committenti - non solo ai geniali pittori, che quel secolo deve un appellativo così glorioso. Credetemi, le grandi squadre si riconoscono non solo dal bel gioco, o dalla sua efficacia, ma dalla sportività... E con questi parametri, l'attuale governo è roba da serie Z.

PROGRESSIONE. Da Nordhal a Chinaglia, è una delle prassi più esaltanti che si possano ammirare su un campo di calcio. Quando funziona il luogo comune la coniuga con «inarrestabile» o «irresistibile», o pare la traduzione sportiva dell'ottimismo della volontà. In politica, dovrebbero essere maestri, se perdono l'ovatta, i progressisti, e invece... Invece è successo più d'una volta, nella storia di questo paese, che giunti in area di rigore, quando la palla implora solo di essere accompagnata in rete a corrompimento di una lunga e «inarrestabile» sgroppata, s'ubentra il panico. Quel panico che indusse, a metà degli anni Settanta, a passare il pallino addirittura ad Andreotti, e, più recentemente, al pur stimabile Ciampi. Secondo Sua Maestà Johann Crujff, gli olandesi persero i Mondiali del 1974 perché avevano paura di vincerli. Il problema nasce quando si arriva alla finale, quando si devono definire le intenzioni, le identità, e chiarire i dubbi. La cultura, ad esempio, è ormai la seconda industria del mondo, ed è anche un potenziale veicolo di civiltà. Nel programma elettorale dei progressisti, la parola cultura non compariva in alcun capitolo. Perché nascondeva? Non chiarire agli intellettuali - assai più numerosi dei metalmeccanici, in un paese moderno - che con la vittoria dei progressisti l'industria culturale sarebbe stata potenziata e sviluppata? Il voto mafioso non ha avuto dubbi su chi scegliere alle passate elezioni, e vale la pena ricordare che, quando venne colto con le mani nel barattolo della marmellata, Nicolazzi, aumentò i consensi nel proprio collegio elettorale: i ladri, in Italia, sanno benissimo chi li rappresenta; lo sapevano ai tempi di Nicolazzi e lo sanno oggi. Sono gli onesti a non capire, quando si tratta di concretizzare la progressione, realizzare servizi efficienti, di garantire più giustizia sociale, di migliorare la qualità della vita, cosa mai c'entrò Andreotti.

MONZA. Via libera definitivo: il ministro dei Beni culturali ha approvato il progetto variante



Il pilota inglese Nigel Mansell sorride: nel suo conto in banca sono in arrivo 75 miliardi

Fisichella ha detto sì

Via libera per Monza, la riunione di oggi della Giunta regionale è una formalità: il ministero dei Beni culturali ha approvato il progetto della variante fissa. Ancora polemiche. Il ministro Fisichella replica al sindaco di Monza...

ITALO FURGERI

MILANO. La Giunta regionale lombarda metterà oggi la sua firma in calce alla parola fine della tele-novela Gran Premio si-Gran Premio no nell'autodromo di Monza che ha appassionato per tre mesi i fans della Formula 1 e gli ambientalisti, coinvolgendo in dure ed aspre polemiche Regione, governo, partiti politici, parlamentari, Aci, Fia, piloti, costruttori e certo, non ultimo, il sindaco leghista di Monza. Dopo il via libera di Lucia Gremmo, Sovrintendente ai beni ambientali e architettonici della Lombardia e l'autorizzazione di Domenico Fisichella, ministro dei beni culturali e ambientali, di cui si è avuta notizia ieri pomeriggio, stamattina il governo lombardo darà il suo placet al nuovo progetto di

modifica del circuito che ha già ottenuto l'assenso della Fia, dei piloti e di tutti gli altri enti ed organismi interessati. Soddisfatti i piloti, gli sportivi, ma anche gli ambientalisti e tutti coloro che, come Pds e Verdi, si sono insieme battuti contro il taglio prima di 524 e poi di 123 alberi. Essi precisano infatti che non volevano certo prendere di mira il Gran Premio, quanto invece salvaguardare un unicum ambientale rarissimo e per questo ancora più prezioso. A nome dei colleghi, Gerhard Berger giudica «positiva» la soluzione trovata per «rallentare» la seconda curva di Lesmo. Il ministro Fisichella esprime «compiacimento» per l'adozione di una soluzione che, nel pieno rispetto della legge di tu-

tela e quindi salvaguardando il patrimonio arboreo del parco di Monza, consente lo svolgimento del Gran Premio. In pratica, ricordandolo per chi eventualmente si fosse ieri distratto, nello spazio lasciato libero dalla tribuna già abbattuta, sarà costruito un «gomito» a circa 90 gradi in sostituzione della tradizionale seconda curva di Lesmo. In tal modo si ridurrà sensibilmente la velocità dei bolidi e aumenterà la sicurezza dei piloti e del circuito. Piccoli miglioramenti, inoltre, verranno apportati alle curve Canpari e Ascari. In totale verranno abbattute 24 piante, di cui non più di sei-sette considerate di pregio. D'intesa con la Forestale, Ministero e Sovrintendenza, stanno per già predisponendo un progetto per la piantumazione di alberi ed essenze pregiate, che in qualche caso saranno il doppio di quelli che verranno tagliati. Non solo, l'ok del ministro è dato «a condizione che gli alberi trapiantati siano seguiti fino al loro completo attecchimento o sostituiti».

Passa dunque il progetto, ma non si spengono le polemiche. La prima bordata, sia pure con toni assai soft, arriva proprio dal ministro Domenico Fisichella contro il quale il sindaco leghista di Monza Aldo Mulifiori aveva scagliato frec-

Williams «convince» Mansell: 75 miliardi per tre anni...

Per Nigel Mansell si preannuncia un ricco rientro nella Formula uno: La Williams offre al quarantunenne pilota inglese 75 miliardi per tre anni. Obiettivo: battere la Benetton di Schumacher. Un ingaggio super: ma non è record.

MASSIMO FILIPPONI

M Nigel Mansell sarà di nuovo al volante di una Williams a partire dalla prossima stagione di formula uno che prenderà il via a marzo. Il ritorno era annunciato e non fa sensazione, sbalordiscono però i particolari dell'accordo raggiunto: il pilota inglese percepirà 75 miliardi di lire per tre anni. Secondo le indiscrezioni trapelate da Budapest, dove domenica scorsa si è corso il Gran Premio d'Ungheria, il ritorno di Mansell è stato fortemente voluto dalla Renault, fornitrice dei motori alla Williams, ancora per tre anni. La ditta francese avrebbe però preteso una «prima guida» carismatica e vincente in grado, insomma, di contrastare lo strapotere dell'accoppiata Benetton-Schumacher, quest'anno senza avversari. Frank Williams, che conosce alla perfezione l'estro ed il coraggio di Nigel Mansell per averlo avuto già due volte (dall'85 all'88 e dal '91 al '92) alle sue dipendenze, ha così deciso di puntare ancora una volta su un nome sicuro. Dopo aver ingaggiato in passato piloti del calibro di Piquet, Prost e Senna, il titolare della scuderia campione del mondo da due stagioni consecutive è tornato all'attacco per avere il quarantunenne di Upton on Seven, già vincitore del titolo mondiale del 1992. Dopo il ritiro di Alain Prost e la tragedia di Senna, la scuderia inglese - solitamente abituata a vincere - non è riuscita a trovare una valida alternativa al dominio di Schumacher, trionfatore finora in sette gran premi su dieci (per il resto due vittorie di Hill ed una di Berger). Da qui, la decisione di puntare grosso con proposte a nove zeri che difficilmente possono essere rifiutate. Del resto, il curriculum di Mansell merita particolari attenzioni: 30 gare vinte, 31 pole position, 30 giri veloci e 469 punti conquistati in 182 gran premi disputati, tutti corsi soltanto per tre scuderie diverse (oltre alla Williams, Lotus e Ferrari).

L'ultimo gran premio di formula uno corso dal baffuto britannico risale a luglio scorso, sul circuito francese di Magny Cours. Anche un mese fa fu Frank Williams a richiamare Mansell dagli Usa dove stava partecipando per il secondo anno alle gare della formula Indy. Nigel interrompe volentieri le fatiche d'oltreoceano per disputare un solo gran premio concluso con un ritiro dopo circa metà gara. «È stata una bella esperienza - dichiara quel giorno Mansell - ho rivisto molti amici». Il pilota sorvolò sulla cifra intascata per quella rentrée: 2 miliardi e mezzo di lire. Secondo l'ingaggio prospettato dalla stampa inglese Mansell percepirà poco più di un miliardo e mezzo a gran premio dato che in calendario ci sono 16 corse per stagione. L'azzardo della coppia Williams-Renault non sta tanto sull'ingaggio molto elevato, 25 miliardi l'anno (lo scorso anno Senna ne percepì più di 31), quanto sulla durata della collaborazione: Mansell ha compiuto 41 anni da 10 giorni e, se l'annuncio della stampa inglese dovesse essere ufficializzato (probabilmente il prossimo 3 settembre), dovrà continuare a correre ben oltre i 44, senz'altro un rischio. Più complicati si fanno ora anche i rapporti tra la scuderia inglese e i piloti attuali: Damon Hill non sarà certamente contento di avere un collega che guadagna molto più di lui mentre Coulthard dovrà al più presto cercarsi un altro impiego, non è escluso infatti che Mansell, attualmente detentore del titolo nella formula Indy, possa definitivamente abbandonare l'America ottobre per partecipare alle ultime tre gare del calendario '94. Non c'è da indignarsi, comunque, per delle cifre così elevate. Nella classifica degli ingaggi miliardari quello (probabile) di Nigel Mansell per i prossimi tre anni non è da primato. La graduatoria del 1993 vedeva infatti in testa Michael Jordan, ex cestista dei Chicago Bulls, con 61 miliardi all'anno, seguito dal pugile Reddick Dowe (42,5) e da Ayrton Senna (31,4). Anche Alain Prost, ex compagno di scuderia di Mansell nella Ferrari del '90, trovò un soddisfacente accordo con la Williams sulla base di 27 miliardi e 200 milioni.

F1 MERCATO. Il francese ha un contratto fino al '95, ma ora è sotto esame

Alesi e la Ferrari, matrimonio in crisi

DALLA NOSTRA REDAZIONE ANDREA GUERMANDI

Dal suo «grande sogno in rosso» alla rabbia per non avere ancora vinto. Molte sono le cose che si intrecciano in questi giorni di mezz'estate per Jean Alesi. E non tutte belle. Anzi. Pettegolezzi, voci di mercato da una parte e scatti d'ira, cocenti delusioni dall'altra. Molti, ad esempio, sono convinti che il suo contratto con la «rossa» non arriverà alla naturale scadenza del 1995. Anche se bisogna ricordare che gli stessi dirigenti della Ferrari si sono affannati a «confermare la loro fiducia» al piccolo pilota italo-francese.

Molti, e questo è un altro esempio, ripetono insistentemente il nome di Rubens Barrichello come attendibile subentro. Una presunta cena con Jean Todt e la chiacchiere vola. Ma il super ingaggio di Mansell alla Williams potrebbe aver intorbidito le acque e allontanato definitivamente questa ipotesi. E certo, invece, che il grande so-

gno di Jean Alesi non si è ancora realizzato. Fuori in Ungheria, fuori in Germania, uno «scor» complessivamente poco esaltante. Un paio di residue possibilità sembra averle nelle prossime gare, piste veloci, tecnicamente adatte al cavallino rampante: in Belgio e in Italia. Ma saranno sufficienti? Nei 56 gran premi disputati con la Ferrari non ha mai vinto e spesso ha arrancato, accusando i preparatori e il team. «Ho segnalato tutti i problemi, ma non mi pare che sappiano quello che stanno facendo», s'è lasciato sfuggire prima della partenza del gran premio d'Ungheria. E ha anche detto di peggio: «Non mi sento utilizzato al cento per cento». Un Alesi infastidito anche dai pettegolezzi, spesso rabbioso e successivamente più riflessivo e tollerante. Oggi, all'età di trent'anni, pare che il pilota mezzo siciliano, sia ancora la «promessa» che era quando iniziò a gareggiare in for-

mula 1, dopo aver vinto il titolo francese di F3 e il campionato del 3.000 con la Jordan nel 1989. Arrivò alla Ferrari nel 1991 dopo aver disputato due campionati molto promettenti con la non competitiva Tyrrell Ford. Buona grinta, ottimo gradimento da parte del «professore» Alain Prost che lo precedette nella nuova avventura con le «rosse». Nell'immaginario ferrarista, sarebbe dovuto diventare il nuovo Prost. Ma evidentemente non è riuscito a trovare gli stimoli giusti o, forse, le macchine giuste. Scendendo i titoli dei giornali riemergono altre delusioni, altre altezze di testa come quelle di domenica scorsa, altre riappacificazioni. Insomma, pur avendo realizzato il sogno della sua vita: correre in Ferrari, non è ancora riuscito a costruirsi un passato. Non c'è grande feeling col team nonostante il responsabile della scuderia abbia smentito ufficialmente di aver avuto contatti col giovane Rubens Barrichello. Ci sono voci contrastanti, che sostengono addirittura che il contratto di Berger e Alesi verrà



Il futuro di Jean Alesi alla Ferrari è incerto

Massimiliano Rossi