

Mali antichi, vecchi cadreghini e tante belle promesse
Il ciclismo va in vacanza dopo una intensa stagione

Macchina per poveri? No, status symbol

OTTAVIO CECCHI

SPIRA un venticello d'elogia che può confondere la mente. Ma se si tessono le lodi di un certo oggetto e di un certo sentimento del passato, ciò non vuol dire che si assolva il passato nella sua interezza. Prendiamo un esempio, la bicicletta. Quando questo mezzo di locomozione era il principale veicolo di cui si potesse disporre per brevi e meno brevi (a volte lunghi) tratti, il mondo che si poteva osservare dall'alto del sellino era piuttosto brutto. Era brutto a cominciare da un accessorio della bicicletta stessa. C'è qualcuno che ricorda il bollo? Costava una decina di lire e di solito veniva avvolto, bene in vista, a un tubo del telaio. Era l'oggetto del desiderio di banditi di ladroncini, che poi rivenivano quella striscia di metallo scadente. Dunque, prima dei ladri di biciclette fu creato il ladro di boli, più pauroso, più vigliacco e forse, se possibile, più povero. Questa era l'Italia di quei tempi: miserabile, avvilita da una guerra tra poveri e poverissimi che cominciava nei pollai e finiva con quella sorta di ricevuta della tassa di circolazione. Ciò detto, proseguiamo con l'elogio della bicicletta.

compro». Come dire: «Compro la Ferrari». Chi non ha desiderato e penato per una bicicletta con il cambio non può capire l'accostamento. Lo capì Roland Barthes che incluse Coppi e la Citroen Ds (pronuncia Déesse, come Dea) tra le sue mitologie. Poi ci fu un'eclisse. La bicicletta scomparve. Erano i tempi dell'espansione economica. L'Italia si innamorò dell'automobile. Fino a quel momento, soltanto nei film americani si era vista gente che andava a lavorare in automobile. Nelle case rimase qualche esemplare che la ruggine corroneva a poco a poco. Era un cimelio: la bicicletta dello zio, o del padre quando era giovane e sportivo, o del nonno. Qualche stravagante continuò a recarsi a lavorare, issato su biciclette venute da lontano, dall'Inghilterra, poi dalla Cina. Era additato, qualche volta schernito. La modernità viaggiava su quattro ruote. Nelle leggende familiari si raccontava di quella volta che il fratello maggiore, avendo avuto la dabbennagine di prestare la bicicletta (una Peugeot) a un amico, se l'era vista riconsegnare ridotta a un ferro vecchio. Per quella bicicletta si era rotta per sempre un'amici-

Era bella. C'erano le Legnano, le Bianchi, le Maino, le Atala. Erano «da passeggio» e «da fiera folla per sempre un amico». Era una storia da Carosello. E l'Italia rideva.

TUTTI in automobile. Anche a vedere passare i corridori del Giro d'Italia. Perché la bicicletta resisteva. Le gare, fossero o no un anacronismo, continuavano a richiamare le folle lungo le strade e ai traguardi di tappa. Era caduto l'uso quotidiano, ma era rimasto lo sport. Per questa via si era mantenuto e tramandato il fascino della bicicletta. La quale, dopo qualche anno di aggiornamenti e di restauri tecnici ed estetici, è ricomparsa di nuovo, come co-

Fu il cambio ad avvicinare la bicicletta, con la quale si andava comparsa, di nuovo, come oggetto del desiderio.

bici, con la quale si andava a lavorare, a quel mondo delle competizioni che richiamava grandi folle lungo il percorso del Giro o del Tour. Il possessore di una bicicletta con il cambio poteva pronunciare frasi storiche come, ad esempio, la seguente: «Io, il San Carlo l'ho fatto tutto sopra». Che, tradotto, voleva dire: la salita denominata San Carlo (c'è sempre un San Carlo), un'asperità della giornata col nome di un santo: insomma, una salita) l'ho percorsa tutta intera senza scendere di bicicletta. «Bella forza - era la risposta - Con il cambio». Il segreto era il cambio. Il più quotato era il Campagnolo? La memoria, quella volontaria e attiva, quella storia, erano i primi getti del desiderio.

Non è più il mezzo di trasporto dell'Italia povera, o non è l'unico. Non è più emblema, ma status symbol. Ai tempi dei tempi, quando si andava a lavorare a piedi, era considerato ricco il padrone di una bicicletta. Oggi è segno di agiatezza, indica quei tali che oltre all'automobile possono permettersene una ben corredata, con cambio e portapacchi. Le ruote lenticolari, no. Nessuno saprebbe che farsene. Anzi, è molto diffuso un certo gusto che consiglia la sobrietà. Nessuno ha in mente, del resto, di adoperarla per gare in pista, magari per battere il record dell'ora.

Si va a passo d'uomo, pedalando lentamente. O si corre

quella involontaria, non ci aiuta. A questo e ad altro pensavamo quel giorno che fummo sorpresi in contemplazione di una landa lentamente. O si esce per un piccolo acquisto, la mattina presto, durante le vacanze. «Escì?». E l'altro risponde: «Vado a prendere il giornale».

GINO SALA

Se dovesse dare un titolo al consuntivo della stagione ciclistica '94, non avrei alcun dubbio, alcuna remora. Griderei a voce alta di togliere all'olandese Verbuggren la poltrona di presidente dell'Uci. Troppi danni ha combinato quest'uomo, questo despota, questo tipo che non riflette, che prende cappello e butta alle ortiche le cose più semplici e più naturali, che crede solo in se stesso, nelle sue diavolerie e nelle sue mafateffe.

SALA

cartellone iridato la Cento chilometri, specialità spettacolare, tecnicamente valida e messa in soffitta insieme al mezzofondo e al tandem per dar credito a nuove gare di scarso significato. Imputato di aver ceduto al «business» della mountain bike, e mi fermo qui, risparmio al signor Henri Verbruggen altre vergogne. Coinvolgo però nel discorso i cortigiani, i reggitori di coda che contribuiscono allo strapotere dell'olandese in cambio di una vicepresidenza o di qualcos'altro. Servitori senza la minima dignità come l'italiano Omini, gente nemica dell'azione tesa a quei cambiamenti che l'intero movimento si augura per il bene del ciclismo.

E allora siamo fritti? Allora per quanto tempo dovremo assoggettarci a questo andazzo? Dipende da coloro che pur possedendo idee e valori non vanno più lì là delle lamentele. Per fermare Verbruggen occorre ben altro, occorre un fronte compatto, vigoroso nei suoi concetti e nella sua battaglia. Da questo fronte non deve rimanere fuori l'associazione dei

modante nella sua politica e bisognosa di un sindacato combattivo, di dirigenti capaci di uscire dalla strategia dei compromessi. I corridori non possono e non devono rimanere alla finestra. Nella tematica dei doveri e dei diritti si rende indispensabile la massima onestà che significa anche il rifiuto di quelle pratiche illecite che albergano nel plotone. Il rifiuto e la denuncia nel nome e cognome di quei medici che fanno quattrini con la crenarea del doping. E finiamola col pressoché dei prelievi, degli esami insufficienti per scoprire i veleni contenuti nei farmaci di massimo pericolo per la vita dell'atleta e dell'uomo.

Ho già scritto e ripeto che questo ciclismo non mi piace, anche perché dietro la sua parvenza miliardaria nasconde ingiustizie e povertà, ma tirando le somme del '94 devo ancora esprimere la mia opinione sui contenuti agonistici che a ben vedere sono il frutto di avvisaglie positive e negative. Cominciamo dagli elementi di casa nostra. Porte aperte, come già si è visto, alla nuova generazione che ha dimostrato di possedere buone frecce al suo arco. Allora, Signor Te

In entrambe le competizioni si è messo in luce un romagnolo che ci ricorda gli scalatori dei tempi lontani. Già, con Marco Pantani coltiviamo la speranza di tornare al vertice delle maggiori prove a tappe. Con Gianluca Bortolami ci siamo nuovamente aggiudicati la Coppa del Mondo e un altro ragazzo ben dotato è sicuramente Francesco Casagrande. E poi Bartoli, Belli più un elenco di promesse confortanti, fermo restando le responsabilità dei tecnici nei ri-

responsabilità dei tecnici nei riguardi dei giovani, quella responsabilità derivante da una conduzione dalla quale dev'essere bandita la fretta per lasciar posto ad una ragionevole maturazione. Chi vuole troppo, soffoca e distrugge. Si prenda esempio da Miguel Indurain che ha disputato sei Giri di Francia prima di vincere i quattro successivi.

Il plotone sta cambiando perle anche per una questione anagrafica, ma dobbiamo considerare vecchi Bugno (30 primavere) e Chiappucci (31)? Vecchi, ciclisticamente parlando, perché sono stati usati malamente e anche se è lecito attendere da entrambi qualche buona marcia. Anzi, non credo che

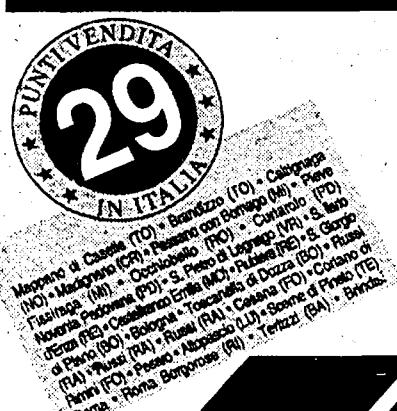


28 agosto: Luc Leblanc, ciclista francese si laurea campione del mondo

Pavani/A

Verde il colore del futuro

GRUPPO SPORTIVO CICLISMO PROFESSIONISTICO MERCATONE UNO - MEDEGHINI - SAEKO



Primi nella convenienza, primi nello sport

mercatorone Uno