



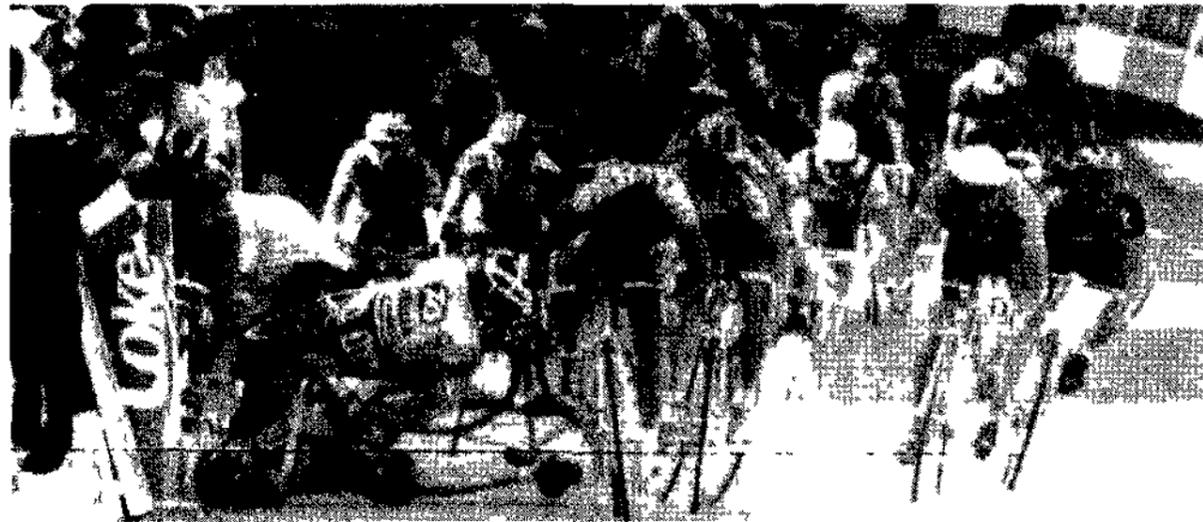
L'incidente di Pantani fa ancora discutere. Il problema della sicurezza è irrisolto. Di chi è la colpa? Degli organizzatori?

Gare nel traffico. Per i corridori è l'ora del pericolo

MILANO. Che andare in bicicletta in Italia sia un azzardo da Indiana Jones è noto a tutti. Che tritarano, auto che rinchiano, autobus che fanno il pelo morto che assordano i giapponesi che sgonnanno. Del resto con le città paralizzate dal traffico e gasate dagli scarichi non è che i pedoni se la passino molto meglio. Ma una novità altrettanto sconcertante portata alla ribalta dalle disgrazie ciclo automobilistiche di Marco Pantani è che perfino i corridori professionisti sono sempre più esposti al mortale tecno-gioco del traffico italiano.

Il pauroso incidente occorso a Pantani durante la Milano-Torino ha riproposto per l'ennesima volta il problema della sicurezza dei ciclisti durante le gare (e gli allenamenti) sulle strade italiane. Esiste una soluzione?

DARIO CECCARELLI



Il primo maggio quando il romagnolo fu investito sulla statale adriatica, si penso soprattutto alla sfortuna. Sfortuna nera con le sembianze di un matto che non rispetta lo stop ma pur sempre sfortunato. Pantani in fondo si stava allenando su una strada molto trafficata come un normalissimo ciclamante. Non sarà una buona ragione per essere arpanati da una Puntoma nera già di più nei rischi del mestiere. Tutt'altra storia quella del 18 ottobre quando nel finale della Milano-Torino pedalando in discesa a 80 all'ora Pantani Dall'Oho e Secchiari si sono trovati di fronte il muso di un Papiro bianco. Paolo Righetti il guidatore un toscano di 25 anni non ha neppure accennato a una frenata. Unica fortuna di questa catena di coincidenze nella storia è l'aver evitato lo scontro frontale. Urlando il gipione solo di stinco il terzetto è stato sbalzato fuori dalla strada. Danni pesanti e dolorosi. Irratura scomposta di tibia e perone della gamba sinistra per Pantani, frattura del femore destro per Dall'Oho, tre fratture al braccio per Secchiari ma comunque tali da compromettere almeno così sembra il futuro agonistico dei corridori.

un gruppetto di corridori seguiti da un'autoambulanza, si sono convinti che la corsa fosse ormai finita.

Ora la ventata considerata la lentezza della macchina giudiziaria (sicuramente più lenta del Papiro) lo supremo chissà quando o forse addirittura mai. Non è la prima volta e non sarà l'ultima. Si scatenano gli avvocati, le assicurazioni i pentiti verranno trovati nuovi testimoni e ascoltati i diretti interessati si scriveranno infine fiumi di parole che fortunatamente verranno condensate in minuscoli floppy disc. Si faranno insomma tutte le verifiche del caso ma poi resterà sempre un atroce dubbio a chi tornerà la prossima volta?

Perché il punto è sempre lo stesso. Correrne in bicicletta in questo nevrotico autodromomo chiamato Italia sta diventando un'attività sempre più a rischio. Ma non solo per colpa dei vigili o degli organizzatori che pure ogni tanto hanno le loro responsabilità. Il problema purtroppo è più alla radice e sta nel fatto che nel nostro magnifico paese di santi poeti marinai e via elencando il ciclista inteso anche come normalissimo cittadino non è previsto. Città strade quartieri piani regolatori tutto è fatto in funzione dei veicoli a motore. Di piste ciclabili neanche l'ombra di percorsi alternativi neanche a parlarne. Chiaro che poi in una perma-

nente situazione di traffico congestionato anche organizzare una corsa diventa una scommessa rischiosa. Chi guida un'auto e vede la strada sbarrata sbuffa scalpitando qualche modo di passare. Ancora peggio per le corse dei dilettanti e dei ragazzi molte delle quali tra l'altro spesso vengono organizzate alla bell'e meglio. Qualcuno come il presidente della Commissione tecnica della Lega Aldo Spadoni richiama il corridoio a una maggiore attenzione. «La sicurezza della strada spiega Spadoni è affidata unicamente all'assoluta rispetto dell'ordinamento emanato dalle autorità di polizia

secondo quanto detta il nuovo codice della strada. Per un esempio concreto i corridoi dovrebbero correre solo sul lato destro senza mai invadere l'altra corsia della strada. Voi che ne dite? A noi sembrano parole al vento. Formalmente il discorso di Spadoni non fa una piega. Anche i corridori visto che rischiano la pelle devono far più attenzione seguire delle regole. Ma nella pratica? Lo vedete via Chiappucci scatenato in una discesa a perdifiato uniformarsi all'assoluta rispetto dell'ordinamento emanato dalle competenti autorità di polizia? Mah. Di cadute se ne fanno già tante, quelle nel ciclo però evitabile.

Marco Pantani, al Tour de France. Nella foto sotto un gruppo di ciclisti cade durante lo sprint finale della prima tappa del Giro. P. Kowalek, E. Gilhard, A. Reuter.



Ma pedalare è bello: è vita e libertà

GINO SALA

V I DIRÒ CHE NELL SUO piccolo anche il vostro passista è un pedalatore. Come tanti italiani muniti di un velocipede per recarsi al lavoro per una passeggiata per un trasferimento qualsiasi che non impone l'uso dell'automobile. Tra l'altro non sono in possesso di una vettura a quattro ruote. Non l'ho mai posseduta e mai mi è venuto in mente di munirmi della patente per la guida pur avendo frequentato gli ambienti del motociclismo e dell'automobilismo. Erano i tempi di Provini, Ubbiali e Agostini di Stirling Moss, Hill e Brabham, tempi in cui l'aspetto umano di quelle vicende era l'argomento che maggiormente mi attirava. Vicende in cui di fronte ad un di interesse generale per la sicurezza dei piloti ho più volte sottolineato l'irresponsabilità degli addetti ai lavori. Forse per questo godevo della simpatia di Enzo Ferrari che apprezzando alcuni interventi mi perdonava l'incompetenza

tecnica. Conservo ancora i carteggi fra me e il costruttore di Maranello, alcuni pubblicati e altri gelosamente custoditi. Ferrari amava scrivere, amava polemizzare, amava l'intero mondo dello sport. La prima volta che ho messo piede nella sua fabbrica ebbe la bontà di dirmi: «Pretenso lei a certi suoi colleghi che credono di saperla lunga soltanto perché siedono al volante della loro macchina». Essendo poi entrato nella carovana ciclistica ci siamo persi di vista diversi anni prima della sua scomparsa, ma il Drake resterà sempre nella mia memoria come uno dei ricordi più forti. Dunque, mi metto nell'esercizio dei pedalatori con un attrezzo che pur non essendo da competizione esplica bene la sua funzione. Non ho più le gambe né tantomeno le ginocchia per imitare alcuni amici per esempio Oreste Pivetta, giornalista e narratore molto appassionato di ciclismo e capace (se volesse) di scrivere un bel romanzo sul mondo delle corse. Un libro che a mio parere nessuno ha mai scritto, dove le storie dei protagonisti e del loro «entourage» potrebbero intrecciarsi con la società di ieri e di oggi. Pivetta cavalcava la bici che è stata di Vladislav Bobrik (il russo della Gewiss-Ballan) e con la sua taglia di passista-scalatore (si fa per dire) può assicurarsi su qualsiasi terreno. Al contrario, la mia azione sfiora le colline dell'altipiano pavese e bastano pochi metri di leggera salita per capire quanto è duro il

mestiere di corridore vero di tutti coloro che inseguono un traguardo.

Adesso tutto tace. Fino ad un mese fa dalla finestra della mia abitazione si poteva intravedere il fruscio di cento mille tubolari. Passavano gli amatori, gli allievi, i dilettanti ed era un susseguirsi di gare e di concorrenti. E passava anche il Giro delle Regioni che andava a concludersi davanti alle guglie del Duomo di Milano, e passava il Giro d'Italia nella tappa partita da Stradella diretta al santuario di Vicoforte. L'ultimo dopo si facevano sentire i ragazzini con la dolce musica del loro *dun dun*.

Eh si pedalare è bello, è un segnale di vita e di libertà. C'è un tipo che risiede nel mio condominio e che fuori dal palazzo tiene una vecchia bici da donna legata alla spalliera stradale. L'arnese serve all'uomo per raggiungere di buon mattino la stazione ferroviaria. Non ha mai perso il treno per Milano e lo vedo sempre puntuale all'ora di cena.

Lo scandalo infinito del Velodromo all'Eur. Un impianto da rifare ma mancano i soldi

Che fine farà il Velodromo dell'Eur a Roma? Ogni settimana ne esce fuori una nuova, sul futuro della pista che fu costruita per le Olimpiadi del 1960, ma che da anni versa in uno stato di vergognoso degrado, mentre l'Ente Eur (proprietario della struttura) e il Coni hanno fatto a lungo a «scaricabarile» per non addossarsi le spese di manutenzione, elevate anche perché l'impianto sorge su un'area geologicamente instabile a causa della presenza di una falda acquifera. Le proposte per il Velodromo sono tante, due sole quelle che ridarebbero ai ciclisti romani (e di tutto il Lazio) una pista su cui allenarsi, abbattere l'impianto e ricostruirlo ex novo, oppure ristrutturare quello già esistente. I costi? Di progetti, più o meno seri, ce ne sono per tutti i gusti, dal 20 ai 100 miliardi di spesa. Ma in agguato ci sono anche i «palazzinari», che vorrebbero edificare su quell'area un piccolo impianto sportivo polivalente, giusto per mantenere la destinazione d'uso, circondato da un centro commerciale e da qualche abitazione. In ogni caso, per le eventuali Olimpiadi del 2004 c'è chi parla di un nuovo Velodromo, in un altro quartiere. Un calcio alla storia.

ye master SOCIETÀ SPORTIVA MASTER S.r.l.

CONTINUA UNA BELLA AVVENTURA

Sulle strade del mondo per altri successi

Grazie agli sponsor

LAMPRE CERAMICHE PANARIA COLNAGO

ye master

BLUE STORM

le scarpe che camminano nel mondo distribuite da CON.GRO.C.

BLUE STORM

un marchio nella carovana del grande ciclismo

Viale Lenin, 45 - 40138 BOLOGNA
Tel. (051) 6012350 • Fax (051) 601294