

Sport

Sport in tv

CICLISMO: Tour de France Raitre, ore 14.40
 MOTONAUTICA: Circuito '96 Raitre, ore 17.30
 CICLISMO: Tour de France Tmc, ore 16.00
 CICLISMO: Giallo di sera Raitre, ore 20.00
 VELA: Giro d'Italia Raitre, ore 1.40



Le foto dell'incidente mortale nella formula Indy a Toronto

Queste tre sequenze ripercorrono i momenti cruciali dell'incidente che ha causato la morte del pilota Jeff Krosnoff e del giudice di gara Gary Arvin nel corso del G.P. di Toronto di IndyCar. L'incidente ha coinvolto anche diversi spettatori. Parti dell'auto di Krosnoff, finita contro la recinzione del circuito dopo essersi scontrata con quelle guidate dallo svedese Stefan Johansson e dal brasiliano Andre Ribeiro (entrambi illesi), sono infatti volate sul pubblico causando numerosi ferimenti. Diversi spettatori sono stati accompagnati in ospedale.

L'IRA DEI TIFOSI

«Il colpevole? Il progettista Barnard»

SIMONE MONARI

MARANELLO. Domenica pomeriggio, al Bar Nello di Maranello, offrivano da bere. Dalla disperazione. «Non ho il cuore di chiedere i soldi», diceva l'avvilito proprietario. Il problema non è più quello, peraltro ormai decennale, del non riuscire a vincere dopo aver ingaggiato, escluso Senna, tutti i migliori driver del circus. Il problema è quello, da tre gran premi a questa parte, di non riuscire più nemmeno a vederla in tv, l'amata Rossa. Perché se ti perdi il giro di ricognizione, diventi matto a capire che Schumacher è già uscito, perché se accendi il televisore dopo un quarto d'ora di rosso non vedi più nulla. Prima si perdeva, adesso non si corre neanche più.

Cinque giri a Silverstone sono il segnalibro apposto sull'infelicità degli amanti delusi dalla Rossa. Anche se i soci del Ferrari club Maranello, lo racconta il presidente Beccari, continuano ad aumentare. Erano 1200 lo scorso anno, sono adesso quasi 1500.

«E non è solo l'effetto Schumacher, i soci aumentano anche ora. E la dimostrazione dell'affetto che ci lega a questa macchina, a questa storia che resta unica e il messaggio che lanciamo alla Ferrari, che continuiamo a sostenere, cheosterremo sempre, è che noi ci siamo, ci siamo sempre stati e sempre ci saremo. Loro però devono muoversi».

Cercare i perché della batosta d'Inghilterra non è semplice: «I motivi veri non li sanno neanche alla Ferrari - aggiunge Beccari - In prova anche questa volta era andato tutto bene, eravamo (da notare l'identificazione con la vettura, ndr) lì, ad un niente dai primi. I problemi comunque ci sono, certo la sfortuna incide ma il telaio è debole, presenta molte lacune, Barnard ha senz'altro le sue responsabilità». E proprio sul progettista inglese si scaglia la maggior parte degli ultrà del Cavallino. «La Ferrari ha il più forte pilota del mondo - è l'opinione di Luciano Borghi -, i meccanici migliori e la squadra con più esperienza, ma tutto ciò non serve e nulla se Barnard non è in grado di mettere in pista una macchina capace almeno di arrivare al traguardo».

Povero «mago» inglese, da presunto infallibile, John Barnard sta diventando il capro espiatorio. «O viene a lavorare a Maranello o smette con la Ferrari» dicevano a pochi metri dalla pista di Fiorano domenica pomeriggio. Qualcuno ipotizza l'esistenza di un sabotaggio britannico: «Siamo stufi di soffrire, vogliamo tornare a vincere - afferma Maria Venturini, dipendente di una concessionaria di auto - ma la colpa di tutto è di uno straniero, di Barnard, non degli italiani. Gli hanno dato troppo libertà, nel centro inglese dove disegnano le Ferrari magari è pieno di tifosi della Williams o della McLaren. La Ferrari deve essere progettata qui in Emilia». «Domenica è andato di traverso il pranzo ai clienti del mio ristorante - dice Antonio Manfredini - e tutti hanno accusato Barnard. Io invece penso ci sia una spia, un sabotatore come ha detto Arnoux». «Se ci fosse ancora Enzo Ferrari - conclude - lui saprebbe davvero cosa fare».

C'è anche chi rimpiange gli anni dell'autarchia, quando tutto usciva dalla fornace di Maranello. È il caso ancora di Beccari che dice: «Tanti pezzi li prendiamo dai fornitori all'estero, forse sarebbe il caso di credere maggiormente nella grande tradizione italiana. Non basta chiedere scusa e continuare a perdere. Una volta anche i meccanici contavano di più, c'era gente di grande esperienza, Clay Regazzoni negli anni '70 vinse una corsa dopo che un meccanico si era permesso di non essere d'accordo con l'opinione di Mauro Forghieri».

FORMULA UNO. Vertice a Maranello: Montezemolo sceglie la linea «morbida»

Nero Ferrari «E nessuno sarà punito»

Tre ore di riunione a Maranello per valutare i problemi della Ferrari dopo le deludenti prestazioni del Gp d'Inghilterra. Il presidente Montezemolo non ha preso decisioni drastiche: Barnard e Todt rimangono al loro posto.

NOSTRO SERVIZIO

MARANELLO. Il presidente Luca di Montezemolo ha partecipato a Maranello alla consueta riunione dello staff tecnico della Ferrari che viene tenuta dopo ogni gran premio e che questa volta è durata tre ore. Il presidente, la cui presenza alle riunioni - si fa notare dall'interno della Ferrari - non è comunque un fatto eccezionale, ha chiesto un programma di lavoro che dovrà essere pronto entro la fine della settimana e che dovrà prevedere interventi specifici per risolvere i problemi che hanno compromesso la gara di Silverstone. Ha spronato tutta la squadra, ha invitato a lavorare uniti e con serenità, nient'altro: «Nessun provvedimento a carico di qualcuno e tantomeno nessuna epurazione», ha risposto alle domande dei giornalisti il portavoce Giancarlo Baccini, che ha definito «risibile e priva di qualsiasi fondamento» l'ipotesi che è stata ventilata di un sabotaggio. Adesso la Ferrari dovrà lavorare per analizzare e capire le cause di quanto è successo: con pochi dubbi sulla vettura di Irvine, visto che il guasto ha colpito il differenziale, un'area considerata già a rischio, dato che la vettura ha aumentato le proprie prestazioni, con un grande punto interrogativo per Schumacher, perché il problema, senza precedenti, è arrivato del tutto inatteso e si dovrà esaminare la macchina, che sarà a Maranello soltanto oggi.

È evidente che c'è un difetto nel modo di lavorare della squadra perché i risultati non arrivano, si è detto sostanzialmente nella riunione, e questo dovrà essere cambiato (da qui la richiesta di Montezemolo), ma è anche arrivata una serie negativa di problemi tecnici che, come nel caso di Schumacher, sono esplosi in gara, dopo che le prove erano andate bene. In parte i problemi erano preventivati, perché la macchina è arrivata tardi e sta cercando di aumentare le prestazioni, ma si fa anche notare che a Silverstone Schumacher ha fatto un solo giro e ha ottenuto l'ottavo miglior tempo, pur col serbatoio pieno. La Ferrari si rompe, insomma, ma perché sta cercando di crescere per tornare a vincere. E a Ma-

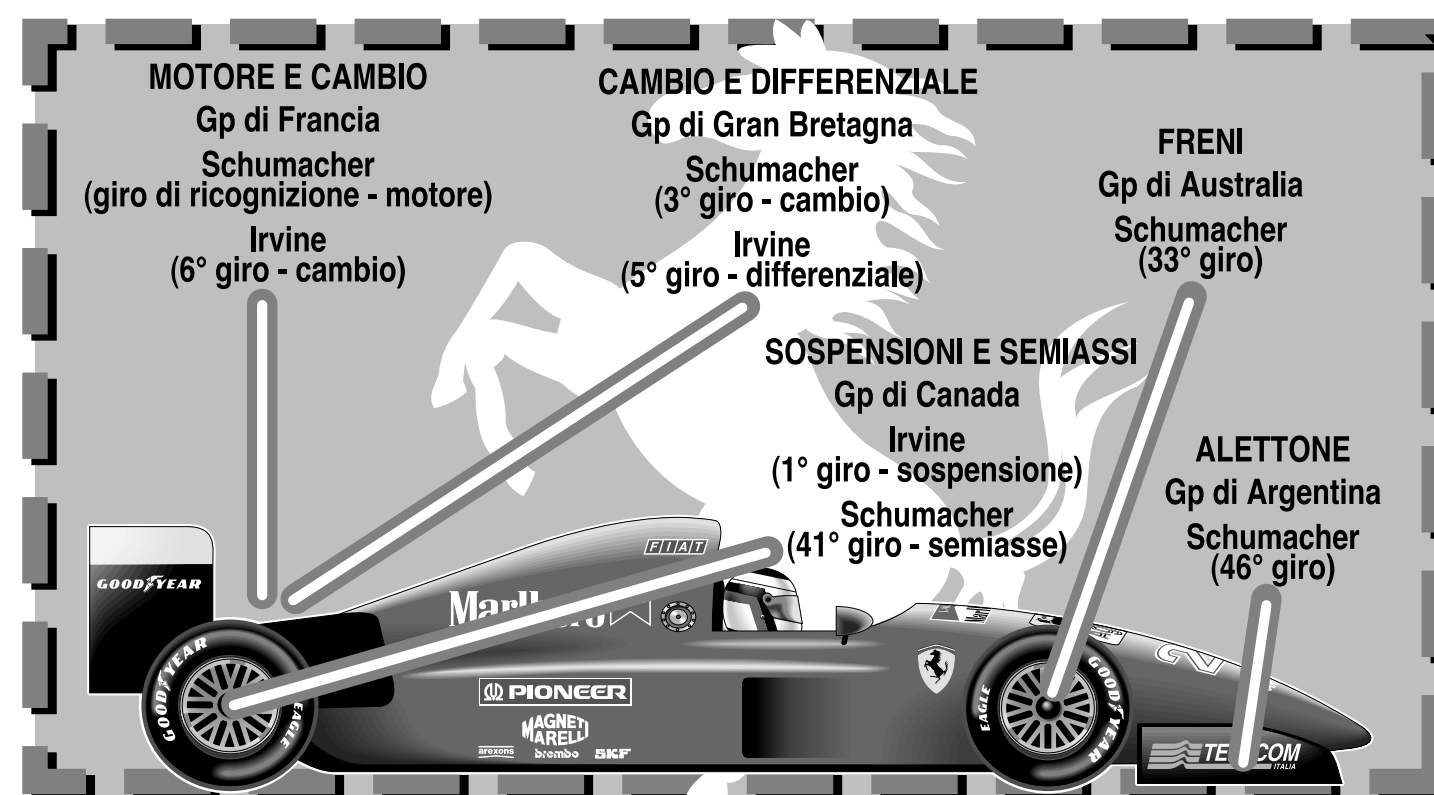
ranello, anche dopo una riunione naturalmente sofferta, l'ordine resta quello di non arrendersi.

L'astrologa è pessimista

La cattiva stagione della Ferrari troverebbe la sua spiegazione nelle stelle. «I problemi sono dati dal fatto che l'esordio del Cavallino Rampante sul cofano delle auto di Maranello è avvenuto nel segno del Toro con ascendente Vergine e Saturno in Sagittario, l'11 maggio 1947» dice l'astrologa Luisa De Giulii. «Le rosse sono in difficoltà perché hanno tre pianeti in opposizione, ciò significa che appena c'è una prospettiva di rilancio, quando tutto sembra filare liscio l'intervento di Marte crea problemi tecnici imprevedibili».

«Potrebbe esserci un recupero verso la fine della stagione - prosegue la De Giulii - ma i problemi sono tanti e così micidiali che se continuerà questo stato di confusione ci saranno difficoltà anche l'anno prossimo e quello dopo». «Potrebbe però esserci una innovazione tecnica, apportata in autunno, che cambierà le cose e rimediando a tutti i problemi». Le fortune della Ferrari e del suo presidente Luca Cordero di Montezemolo avranno un alternarsi molto simile, è quanto garantisce la De Giulii. «Montezemolo è molto stressato, perché anche lui come le rosse ha tre pianeti in opposizione, ma non solo, questo stress potrebbe demotivarlo. Nelle prossime settimane è difficile che Montezemolo faccia passi decisivi in avanti, cosa che farà invece ad agosto, quando potrebbe imporre un diktat alla squadra. Ma agosto sarà per lui il mese più critico perché avrà una crisi, si stancherà di faticare senza raccogliere nulla e potrebbe decidere di mollare tutto».

Divorzio in vista quindi tra il presidente e la casa di Maranello? Forse no. «Montezemolo tende a farsi trascinare dal più forte - continua la De Giulii - per cui se Schumacher, Agnelli o la squadra avranno il fascino necessario potranno convincerlo a restare alla Ferrari».



Irvine e Schumacher Alato La Ferrari del pilota irlandese in fumo durante il Gp d'Inghilterra

I PUBBLICITARI. Tutti concordi: «Le sconfitte non intaccano un simbolo»

«Ma il mito del Cavallino non crolla»

La lunga serie di sconfitte finirà per influire negativamente sull'immagine della Ferrari e dell'Italia che essa rappresenta? No, assicurano i pubblicitari, perché il Cavallino è un simbolo e i simboli non vanno in crisi così. Anzi...

MARIA NOVELLA OPPO

MILANO. Il Cavallino è sempre meno rampante, gli sportivi piangono, ma il mito Ferrari sembra ancora resistere. Basta la parola per dire Italia nel mondo. Insieme a poche altre cose il rosso della macchina più desiderata ci qualifica al vertice delle aspirazioni planetarie. Basta vedere come le auto di Maranello vengono usate nei film o, meglio ancora, negli spot pubblicitari per qualificare un ambiente (magari odioso) e per trascinare nel loro empireo (magari irraggiungibile) anche altri prodotti. I creatori di immagine per lo più sembrano invidiosi di un oggetto del desiderio che non ha bisogno dei loro buoni uffici. Dice per esempio Fabrizio Caprara, direttore generale in Italia dell'agenzia Saatchi e Saatchi: «Credo che gli italiani possano essere dispiaciuti perché perde una mar-

ca cui tutti siamo affezionato. Ma per quanto riguarda l'immagine dell'Italia nel mondo, mi sembra che siano ben altre le cose che l'hanno compromessa. E penso naturalmente a Tangentopoli. Per quel che riguarda la Ferrari, no, non credo davvero che possa incidere. Anzi, forse la sconfitta può dare un tocco umano, spesso avvicina alle masse». Considerazione addirittura tenera, che fa il paio con quella avanzata da un altro creativo: Roberto Gorla dell'agenzia Gorla e D'Innella: «Non credo che le sconfitte incidano. La Ferrari è un mito e, del resto, sono 20 anni che perde. È proprio un caso da manuale, per dimostrare come una grande immagine possa supplire a una dura realtà. Ferrari può fare tutto: è al di sopra delle proprie sconfitte. Essendo un mito, non viene scal-

fito dalla realtà». Insomma Gorla non si preoccupa proprio. Anzi sottolinea come nessun altro marchio potrebbe sopravvivere continuando a perdere. Il miracolo Ferrari invece non sembra convincere Antonio MacCario, direttore creativo dell'agenzia McCann Erickson di Roma, il quale però ha una sua interessata proposta da avanzare. Prima sostiene che, effettivamente, se si continua così, con la Ferrari rischia di offuscarsi uno dei miti italiani, «quelli che, messi tutti insieme costruiscono l'immagine del nostro Paese nel mondo». E poi aggiunge: «Potrei consigliare ai dirigenti della casa di Maranello di applicare alla loro auto un motore Opel. Ma ovviamente lo dico solo perché Opel è un nostro cliente. Parlando sul serio, vorrei mettere in guardia dalla eccessiva fiducia che un mito, anche grande come Ferrari, possa resistere a anni e anni di sconfitte. Anche se le macchine si continuano a vendere lo stesso, non ci farei conto troppo a lungo. Abbiamo visto cadere ben altri miti che credevamo inossidabili. Certo, la Ferrari è una sorta di istituzione. Come la pizza, ma se le pizze cominciassero ad essere cattive, anche il loro mito crollerebbe».

Insomma, ogni tanto bisogna per

forza vincere? «Certo, non possiamo credere di far durare la forza dell'immagine puntando su genio e sregolatezza. E poi non possiamo continuare a sprecare così Schumacher. Dovremmo cederlo». Ma questo non servirebbe a salvare le vendite delle «rosse». «No, le vendite non c'entrano. C'è al mondo tanta di quella gente che non sa dove mettere i soldi...». Maurizio D'Adda, direttore creativo della Young e Rubicam, ci riporta nell'empireo della fiducia. «Macché: la Ferrari vince anche quando perde. È andata anche peggio in altri periodi e non ha subito danni di immagine. Il discorso della gara non incide perché il prodotto è talmente eccezionale... Bisogna pensare che è l'unica auto che si costruisce da sé tutte le parti. Credo che sia l'immagine in inarriabile dell'artigianalità che colpisce, piuttosto che la vittoria nelle gare». Insomma, la Ferrari è la dimostrazione che i pubblicitari non servono? «Anzi, è un prodotto in sé altamente pubblicitario, con quel Cavallino e il colore rosso. Lo però l'ho usata in uno spot Barilla e l'ho voluta di colore blu. Cindy Crawford arrivava su una Ferrari azzurra e tanto bastava. Poi non credo che le vittorie abbiano una forte incidenza sulle vendite». Insomma i sogni non finiscono all'alba delle sconfitte. Oppure anche questo è solo un sogno.