

Il Personaggio

Il salto più difficile di Fiona May campionessa ribelle

MAURIZIO FANCIULLACCI

CAPARBIA, scontrosa, a volte brusca, una a cui non piacciono le mezze misure. Fiona May è così: prendere o lasciare. Vince medaglie d'oro e d'argento nel salto in lungo, diventa campionessa del mondo, si ripete successo dopo successo, si apre a larghi e dolci sorrisi e poi improvvisamente si scatena in una potente rincorsa e in un rabbioso stacco per una serie di salti che assomigliano a fughe in avanti, a scatti di protesta. Il primo salto lo spicca dall'Inghilterra, dove era nata e cresciuta da genitori giamaicani ma dove si riteneva trascurata sportivamente. Fiona May spicca il balzo e atterra a Firenze per raggiungere Gianni Iapichino, assistente e dectleta che diventa suo marito. Un'unione che continua anno dopo anno competizione dopo competizione, incontrandosi alla fine di ogni gara sulle pedane di mezza Europa in un continuo intreccio di vita sentimentale, di vita da campionessa, di vita di chi si ribella a quelle che le sembrano ingiustizie.

Fiona May è inarrestabile e spinta dal suo carattere, forse impulsivo ma sicuramente deciso salta e salta ancora. Questa volta il balzo lo spicca da Firenze e il suo è uno scatto di ribellione, che decide di pagare sulla sua pelle. Lascia una casa in pieno centro storico, lascia una città stupenda dotata di modesti impianti di allenamento tra le colline del piazzale Michelangelo e fa rotta verso una desolata periferia, ricca di fabbriche e grandi arterie stradali dove abbandona però le strutture sportive. Un salto accompagnato da una clamorosa protesta, con il rifiuto di ricevere dalle mani del sindaco, durante una cerimonia che si tiene annualmente in Palazzo Vecchio, il Fiorino d'oro, un riconoscimento per chi ha rappresentato la fiorentinità nel mondo. Fiona May annuncia che quel premio non lo avrebbe mai ritirato e si attira le ire di tanti ma non degli sportivi. Il suo è un rifiuto che vuole essere una protesta clamorosa per le disattenzioni dell'amministrazione comunale nei confronti dell'atletica leggera, dei ritardi nella costruzione di uno stadio di atletica leggera che Firenze non ha più dopo che preferito far posto ai campi di calcio. «Non lo faccio solo per me - disse in quei giorni Fiona May - ma per tutti quei giovani che non possono allenarsi nelle discipline dell'atletica leggera». Anche gli impianti del palasport che la federazione di atletica leggera le avevano concesso per poche settimane durante l'inverno vengono abbandonati dalla campionessa. Fiona May non vuole favoritismi, cerca di portare l'atletica tra la gente. Allenarsi in quella struttura, al freddo le faceva comodo, le serviva per la preparazione ma quell'impianto era solo per lei, non per tutti quei ragazzi che l'ammiravano in televisione nei suoi salti ma che rimanevano a sognare di diventare campioni sotto la pioggia, sal freddo, su piste impraticabili.

Quella di Fiona May in quel caso è stata una dimostrazione di carattere e di altruismo che ha trovato tanti oppositori. Forse la campionessa credeva che i suoi salti, le sue vittorie, le sue medaglie fossero sufficienti per cambiare un mondo e le regole di un'organizzazione che invece lascia poco spazio a chi esce fuori dal coro. E la voce di Fiona May è pro-

prio una di queste. Il suo carattere scontroso non l'aiuta di certo. Sono davvero poche le occasioni in cui la campionessa si è offerta come testimonial delle più svariate iniziative collaterali allo sport. E anche al momento di ricevere i premi per le sue vittorie Fiona May è tesa, sempre intenta a schivare cerimoniali e complimenti. Forse proprio per questo suo modo di fare, per una riservatezza che interrompe solo nell'evento sportivo, è una delle atlete più seguite con attenzione.

Fiona May non sa vendere la sua immagine e la rabbia che è esplosa dopo il salto annullato ad Atene e che forse le è costato la medaglia d'oro, non è stata altro che l'avvisaglia che l'anglofiorentina stava per compiere un balzo successivo. Quello che nelle sue intenzioni la dovrebbe portare lontano da Formia, dal centro sportivo dove si allenava e la dovrebbe far arrivare a una vita più normale, lontano dalla luce dei riflettori, dalle pressioni di dirigenti che le chiedevano solo e sempre vittorie. Quelle vittorie ottenute a caro prezzo, con tanti sacrifici, con i lunghi ritiri trascorsi nelle piste e nelle stanzette disadornate dei centri sportivi dove Fiona May non voleva la televisione per concentrarsi meglio, dove non legava con nessuna delle compagne di preparazione, dove alla larga doveva girare anche il marito. In quei giorni prima delle competizioni da quelle meno importanti ai grandi eventi internazionali. Fiona May si allenava e saltava, saltava e si allenava. Una solitudine che non sem-

brava pesargli anche se più di una volta la giovane anglofiorentina si è ritrovata a chiedere al marito di montare in macchina con i due cani a cui è attaccatissima e di raggiungerla nella sede del ritiro per un precipitoso quanto breve incontro, quasi a bordo pista.

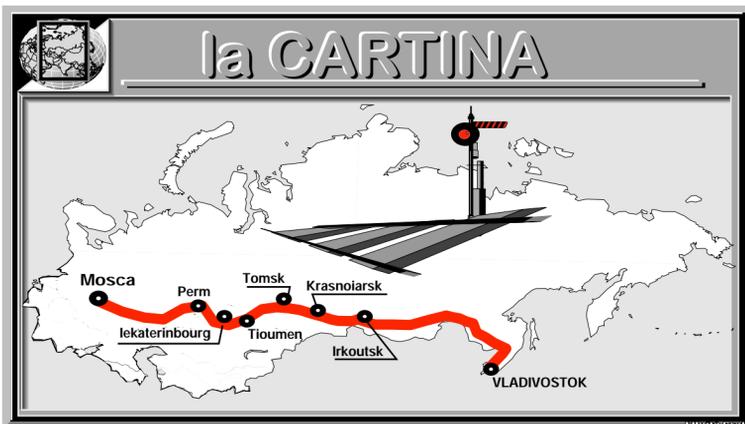
UN AMORE quello con Gianni Iapichino forse trascurato e reso agitato dalle frequenti discussioni che si verificano prima delle gare fino alla decisione presa di comune accordo di stare lontani. Una in pista l'altro a casa alla televisione. Un rapporto nato nel mondo dell'atletica e che ora la May sembra voglia recuperare indicando nel marito l'allenatore del suo futuro di saltatrice.

I due si erano conosciuti a una festa in discoteca a conclusione dei campionati europei juniores a Sudbury e il loro affiatamento non è stato mai in discussione toccando dei momenti struggenti che mostrano tutta la genuinità di questa fuoriclasse. Tutti si ricordano l'atleta quando a Göteborg, appena scesa dal podio più alto si ritrova in collegamento diretto tv con il marito. Dagli occhi scuri e profondi di questa atleta alta quasi un metro e ottanta sbucano delle lacrime di gioia e commozione. Non sorprende che Fiona May abbia in mente di chiudere con un mondo dell'atletica che le ha tirato fuori tutto quello che aveva dentro.

Non sorprende che la ragazza voglia continuare a saltare conciliando la sua vita di atleta, fino ad ora interpretata quasi da asceta, con una vita futura più vicina alla normalità.

Forse è il salto più difficile ma ancora una volta Fiona May è lì che si concentra e Gianni Iapichino più vicino ad aspettarla.

Il Reportage



dal treno

Sette giorni fuori dal tempo tra i volti ed i paesaggi della "mitica" Transiberiana

DALL'INVIATA
MADDALENA TULANTI

VLADIVOSTOK. Si parte puntualmente alle 0.55, ora di Vladivostok, del giorno 23 luglio, anche se l'orario e il calendario che vediamo affisso nel corridoio del treno sostiene che sono le 17.55 di martedì 22 perché tutta la Russia, almeno nei trasporti, segue il tempo di Mosca. E la capitale è lontana da qui 7 fusi orari e quasi 10mila chilometri. Il treno si è messo in moto alle note di una vecchia canzone russa, "Addio Slavianskaja". La musica non è triste e non suggerisce nessun addio. Piuttosto lascia intuire l'arrivo all'altra parte del mondo, fa pensare alla fine del viaggio. A Mosca, insomma. Ci staremo fra sette giorni, alle ore 6.20 del giorno 29 luglio, dopo aver attraversato 19 "soggetti" della Federazione russa, per un totale di chilometri 9301. Ci fermeremo in 64 stazioni per un totale di 748 minuti, la sosta più breve sarà di 2 minuti, la più lunga di 32. Perché stiamo a bordo della "transiberiana", il mitico treno che mette in comunicazione le due Russie, l'europea e l'asiatica. Diciamo subito che il "mito" è tutto occidentale. I russi non sentono assolutamente il fascino richiamato di questo treno che sventra in larghezza tutto il loro territorio: quelli che sono saltati con noi avrebbero preso volentieri l'aereo se non costasse un terzo in più. Inutile guardare fuori dal finestrino, stanotte la nebbia avvolge completamente Vladivostok, è frequente nei periodi estivi. Ci concentriamo così sull'interno, bisogna pur prendere confidenza con lo spazio dentro al quale stiamo rinchiusi per 156 ore. Cominciamo dal treno, dalla sua carta di identità. Si chiama "Rossija", Russia. Da qui porta il numero 1, da Mosca il numero 2. Secondo la dizione russa è un "firminij pojezd", un treno di qualità. Si tratta di sedici vagoni, 14 per i passeggeri, uno per i capi e un altro ristorante. Tutti i vagoni sono forniti di cucette, a quattro posti a due. Al di là del prezzo, 3 milioni e 600 mila rubli per quello a due posti, cioè un milione e 200mila lire circa, poco più di 2 milioni di rubli per quello a quattro posti, l'unica differenza fra i due tipi è che l'aria condizionata funziona solo nei vagoni più costosi. Per il resto stesse tendine giallo-oro alla finestra, stessi fiori di plastica nel vasetto, stessa tovaglia bianca a bordi gialli sul tavolino aperto, stesso lenzuola a scacchi giallo e bianco. Il bagno è comune in entrambe le "classi" e si trova alla fine del vagone, come d'abitudine. L'impressione complessiva è che siamo di fronte a un buon prodotto "sovietico", modesto nella bellezza delle forme ma non privo delle comodità essenziali. Una di esse, la pulizia, non ha mai lasciato a desiderare per tutto il viaggio. Il gusto "sovietico", d'altronde, ha già acquistato il fascino malinconico di un

tempo che non tornerà più ed è probabile che sarà rimpianto il giorno in cui questo treno, ristrutturato, avrà la stessa faccia dei mezzi occidentali. Le nostre conduttrici, personaggi fondamentali nei treni russi perché da esse dipende il benessere della permanenza, sono entrambe giovani, entrambe bionde e si chiamano entrambe Olga. Sono accompagnate da due colleghi che di giorno non si vedono mai perché a loro spetta il turno di guardia notturno. La prima notte non dà nessuna emozione. Trascorriamo così il tempo a mettere a posto le impressioni sulla città dalla quale siamo partiti, Vladivostok, "signore dell'oriente", come dice il suo nome.

La prima cosa che colpisce arrivando nella capitale russa del Pacifico, una città di 700 mila abitanti, è che i giovani vanno tutti svestiti. Le ragazze in calzoncini corti fin sotto le natiche e camicie scollate fino all'ombelico; i ragazzi in canotta da bagno. Dopo le nudità, o quasi, della gioventù, ti sorprendono le automobili. Su dieci macchine nove sono di marca giapponese. Da cinque anni, da quando cioè la città è stata "riaperta" al mondo esterno (nel senso che non era più proibito entrarci o uscirne, come era ai tempi dell'Urss), il Giappone riversa qui quasi tutto il suo mercato di automobili usate. I russi le comprano volentieri perché costano meno delle loro "zhiguli" nuove e sono più sicure. Quanto alla città, tutta costruita su colline che si affacciano su due belle baie, somiglia a Mosca per il numero di cantieri aperti. Quasi ogni palazzo è stato o sta per essere ristrutturato.

VJAZEMSKAJA. E' la prima fermata, seria, 22 minuti, perché a Bikin, ultima cittadina del Primorie, la cui capitale è Vladivostok appunto, il treno è sostato solo 2 minuti. Siamo già nel "territorio" di Khabarovsk, uno dei più grandi della Russia, 788mila chilometri quadrati, dove vivono però solo 1 milione e 600mila persone. La differenza fra una "repubblica", un "territorio" e una "regione" è amministrativa ed è regolata dalla Costituzione. Ovviamente l'oggetto della regolamentazione è il legame con il centro che è più o meno stretto a seconda se si tratti di regione, territorio o repubblica. Khabarovsk è famosa soprattutto per le sue miniere di carbone, anche esse in crisi come nel resto della Russia. Gli "abitanti" del treno sono ancora molto timidi l'uno con l'altro. Ci facciamo grandi sorrisi con i vicini, ma l'atmosfera per i contatti sembra ancora fredda, siamo partiti da troppo poco tempo, i legami con la "terra ferma" sono ancora solidi. A Vjazemskaja però contattiamo il mondo che ci apparirà d'ora in avanti dietro al finestrino. Il treno in ogni stazione è atteso da

decine e decine di persone che vengono a vendere i prodotti del loro orto o i piatti cucinati nella loro cucina. Stavolta si tratta di miele, patate, latte, bacche; e poi polli fritti e "varenniki", i ravioloni siberiani. Contiamo 60 banchetti di vendita, tutti tenuti da donne più o meno giovani. Qualcuna offre anche pane e gelati russi, i buonissimi "plombyr" alla panna. A Khabarovsk, capitale del "territorio", arriveremo di notte. Il treno si fermerà 23 minuti. E' l'ultima volta che vediamo scendere dal treno molte persone, d'ora in poi saliranno solamente perché la meta della transiberiana è Mosca.

BIROBIDZHAN. E' la capitale dell'"israele" della Russia, la regione autonoma ebraica, 36mila chilometri quadrati, 220mila abitanti. Fu voluta da Stalin nel '34 e agli inizi furono in migliaia gli ebrei ad abbandonare tutto per recarsi in questo posto dove non c'era nulla tranne la stazione. Ma ad un certo punto l'immigrazione si fermò: le purghe di Stalin avevano decimato i soggetti destinati a popolare la regione. Oggi solo meno del 5% della popolazione è ebraica. Alla stazione tuttavia le scritte sono in doppia lingua, russo e ebraico. A Bira, altra fermata ebraica, notiamo la stessa cosa. Vediamo anche delle torrette con soldati armati a guardia di fumi. Sono gli affluenti dell'Amur, il confine con la Cina. I soldati sono qui per impedire l'"invasione" pacifica dei cinesi, l'immigrazione. Dopo Bira facciamo la nostra prima conoscenza: Liudmila Sorokina, personaggio fondamentale per tutto il nostro viaggio. Tiene il vagone ristorante e mai verbo fu tanto appropriato. Liudmila, detta Liuda, sembra la donna di un "saloon", perché il vagone ristorante della transiberiana è questo, un bar di una città del west americano. Durante tutto il viaggio di volta in volta esso si trasformerà in luogo di appuntamento, in bisca clandestina, in centro di affari, in ritrovo per ubriachi. Liuda, una quarantina anni, piccola, bionda, uno sguardo furbissimo, viene da Dubna, il prestigioso centro di ricerca vicino Mosca, dove lavorava insieme al marito. Poi ha deciso che fare la cameriera sulla transiberiana era molto più vantaggioso e ha lasciato marito e istituto di ricerca. Il boss del commercio è Gheorghij Stepanovic Simonian, di nome armeno ma di nascita georgiano, direttore del vagone ristorante dal 1975. Egli racconta che i traffici li faceva anche allora, in piena palude brezhneviana. Gheorghij acquista merci a Mosca per 180milioni di rubli e le rivende tutte. Si tratta di bibite, succhi, merendine, olio, caffè, zucchero, sale, alcool. Vanno a ruba soprattutto in piena Siberia dove gli approvvigionamenti sono più difficili. «Dal guadagno devo levare le

Qui accanto la cartina con il percorso della Transiberiana da Vladivostok a Mosca. Nella foto grande una delle stazioni. In quella più piccola un particolare dell'esterno dei vagoni.



Sette giorni, 7 fusi orari e diecimila km Per un treno entrato nella storia ma che oggi è usato da chi non può prendere l'aereo

spese - spiega Gheorghij - 120 milioni di rubli di affitto del ristorante che pago allo Stato, gli stipendi per il cuoco, la cameriera e la guardia, la tangente che pago al "tetto", cioè ai protettori, per stare tranquillo e il costo delle merci stesse. Non dico che resta poco ma neanche che faccio la vita del nababbo". Gheorghij si è scelto un buon "tetto", i servizi segreti, l'ex Kgb. Degli affari del georgiano godono anche gli altri della compagnia. Liuda, per esempio, guadagna tre stipendi: dallo Stato, come lavapiatti e come cameriera.

CITA. Abbiamo superato la regione dell'Amur, grande quanto l'Italia con appena un milione di abitanti, e ci dirigiamo verso la Buriatia, un pezzo di Mongolia rimasto dentro i confini russi. A Cita ci fermiamo 20 minuti. La stazione è militarizzata. Pare siano scappati dei giovani di leva e che li cerchino attorno alla ferrovia. Le facce dei soldati sono mongole mentre tutto il resto della gente sembra russa. Anche la regione di Cita è enorme, più grande ancora dell'Italia, e vi vivono 1 milione e 300mila abitanti. Fuori dal finestrino scorre una Russia bucolica: vacche, fiumi, pastori, da sfondo fa la foresta, la taigà. Facciamo conoscenza con Vera Aleksandrovna Gatsunavaeva, osseta emigrata da 40 anni a Nakhodka, l'altra città chiusa del Primorie e ora diretta a salutare "per l'ultima volta" i suoi parenti a Mozdok, in Ossetia del nord appunto. E' una bella signora di 67 anni, pensionata delle ferrovie dello Stato, molto interessata a quanto costi adesso un biglietto per Mosca dato che lei non paga e che ai suoi