

STEFANO BOLDRINI

ROMA Favole e sogni, è il giorno della Nazionale. La favola è quella tanto reclamizzata dei fratelli Filippo e Simone Inzaghi, convocati da Zoff per l'amichevole di domani in casa della Spagna (Barcellona, pronti via alle 21.15). Il sogno è quello di un calcio italiano che sappia ritrovare gli equilibri sconvolti dalla legge-Bosman, cioè la conversione in legge della proposta-Veltroni, sei giocatori indigeni e cinque stranieri (senza distinzione tra comunitari ed extra) nell'undici in campo. Per una strana coincidenza, sull'argomento ieri si è espresso il presidente della Lega, Franco Carraro («se si vuole salvare il patrimonio nazionale, l'unica cosa è approvare la proposta Veltroni»), ma, intanto, al centro sportivo della Borghesiana alcu-



Dino Zoff in mezzo ai due fratelli Inzaghi

ni giocatori avevano già detto la loro sull'argomento.

Il punto di partenza di questo pronunciamento è il bilancio fallimentare dei club italiani nelle coppe europee. Da un lato preo-

cupano («non siamo all'allarme vero e proprio, ma la spia si è accesa», dice Zoff), dall'altro fanno della Nazionale - Lazio a parte - l'unica squadra che avrà una vetrina internazionale nei prossimi

Favole e sogni, la Nazionale in vetrina

Il flop nelle coppe fa tornare protagonista l'Italia

mesi. Sostiene Ferrara: «La proposta dei cinque stranieri per squadra mi sembra saggia». Albertini ricorda che il progetto fu sostenuto dall'associazione calciatori. Pessotto spiega che il tetto dei cinque stranieri in squadra dà maggiori garanzie a chi allena la Nazionale. Maldini consiglia di «procedere per gradi, ma mi sembra inevitabile arrivare a una soluzione come questa».

Intanto, mentre i fratelli Inzaghi continuano a essere i personaggi del momento (Zoff ha però escluso di farli giocare insieme), e mentre lo stesso Zoff capisce che sta per scoccare l'ora delle scelte

(«a questo punto devo comporre la rosa per gli europei, l'esclusione di Panucci non è una boccatura definitiva e il ritorno di Albertini e Di Biagio non significa che saranno i titolari, giocherà chi mi darà maggiori garanzie»), incombe Juventus-Lazio. Sabato prossimo è match scudetto: potrebbe forse condizionare il rendimento di qualche azzurro (sette gli juventini e tre i laziali nei convocati), di sicuro è già cominciato il duello verbale. Ferrara si toglie la soddisfazione di far notare che «La Juve non si lamenta, eppure nelle ultime giornate anche noi siamo stati danneggiati

dagli arbitri. La verità è che un paio di episodi a sfavore non pregiudicano un campionato. La forza della Juve? Le motivazioni e la continuità. Tutto può accadere, mezza Italia tiferà contro la Juve, ma non vedo i presupposti per un crollo come quello del Napoli quando il Milan rimontò e vinse lo scudetto».

Formazione Italia. Difesa a tre, in attacco duo Del Piero-Inzaghi, probabile conferma di Fiore terzista. Piccolo intoppo: l'Alitalia ha dato forfait (mancava l'equipaggio). L'Italia viaggerà (alle 10.30 di oggi) in Air One. Anche questo è un segno dei tempi.

IN BREVE

Se l'Italia va a Sydney si ferma la serie A?

Se il calcio italiano sarà presente alle Olimpiadi 2000, e lo si saprà a fine maggio, il prossimo campionato di serie A potrebbe iniziare il 20 agosto, per fermarsi dopo due giornate e non riprendere fino a domenica 8 ottobre. «L'orientamento è di arrivare a una sosta del campionato, o, o la nostra squadra Nazionale si qualifica alle Olimpiadi»: lo ha detto Franco Carraro, presidente della Lega Calcio, al termine del Consiglio di Lega.

Carraro: «Stranieri? Via all'idea-Veltroni»

Il calcio italiano, allo stato attuale, non può fare come il volley, che ha fissato un numero minimo di italiani in squadra per la prossima stagione. Lo ha detto il presidente della Lega, Franco Carraro, rispondendo a una domanda, al termine della riunione del Consiglio. «Noi - ha precisato Carraro - siamo un'attività professionistica. Abbiamo avuto la sentenza Bosman della Corte europea, e pertanto il calcio sicuramente non può adottare provvedimenti di questo tipo, perché provvedimenti che limitino l'utilizzo di giocatori comunitari sono vietati». «Naturalmente - ha aggiunto Carraro - non commento quello che decidono di fare altre organizzazioni. Ricordo anche che è nata proprio qui, da un incontro tra l'Aic e la Lega, la proposta fatta Veltroni e che Veltroni ha fatto propria, e cioè di cambiare le norme europee per consentire di limitare l'utilizzo di giocatori non utilizzabili in nazionale». «Quella è l'unica strada seria - ha affermato Carraro - l'unico modo per fare qualcosa a vantaggio dell'identità nazionale è approvare il progetto Veltroni, cioè consentire che per salvaguardare la specificità nazionale degli sport a squadre si possa porre un limite all'utilizzo dei calciatori».

Lega Basket: si dimette Cazzola

Il presidente della Lega Basket Alfredo Cazzola ha rassegnato davanti all'Assemblea Generale le dimissioni dalla propria carica, assieme ai quattro membri del Consiglio Direttivo di A/1, Fadini, Cappellari, Buzzano e Domenicali. Ne ha dato notizia un comunicato della Lega. Cazzola ha motivato la decisione con gli impegni di lavoro sempre crescenti, che porteranno alcune sue società ad essere quotate in Borsa, ed ha approfittato dell'occasione per ringraziare il Consiglio Direttivo della solidarietà dimostrata ed i manager della Lega per il lavoro svolto.

La McLaren ferma sullo zero fa ricorso contro la squalifica

Dopo la cancellazione di Coulthard per l'alettone fuori misura Schumi: «Macchina stupenda, con questa Ferrari sembra di volare»

DALL'INVIATO MAURIZIO COLANTONI

SAN PAOLO La Ferrari ha tremato. La McLaren ha pagato. Anche se la cosa potrebbe rientrare in queste ore. La scuderia d'Argento incassato il primo verdetto dei commissari (per l'alettone anteriore fuori misura di 2 mm) si ritrova a zero punti in classifica e con tanta rabbia incropera. Il «quartier generale» delle Freccie d'Argento domenica s'era dopo la sentenza della Fia si è blindato all'interno dei box per preparare il ricorso. Per la McLaren quei 2 mm non avrebbero prodotto alcun vantaggio. Nei box Ferrari invece, passata la paura per l'episodio del «fondo piatto», si è continuato a lavorare. Alle 20.30 (1.30 di notte in Italia), i meccanici hanno provato ancora le condizioni del motore di Schumacher. Quello che ha vinto, ma che ha tenuto col fiato sospeso fino all'ultimo giro. I dati della telemetria avevano evidenziato un calo di pressione del propulsore al 47° giro e gli ingegneri della Rossa hanno preferito verificare le condizioni prima di rientrare in Italia. Certo, il campionato è cominciato nel migliore dei modi per la Ferrari. Schumacher non ha dato poi così tanto peso al «fuori programma» della federazione. Vuole vincere il suo terzo titolo. Sa che con la sua F1-2000 può lottare per vincere ogni gara.

Schumacher, meglio di così... «È il risultato che sognavo. Venti punti di vantaggio in due gare... È fantastico. Ma ero sicuro di poter vincere su ogni pista. Questa vettura è veramente forte».

E tra 14 giorni c'è Imola... «Arrivare al Gp di San Marino, la prima gara in Europa, con tutto questo vantaggio è il massimo. È la situazione ideale per la Ferrari. Anche se bisogna mantenere la calma...».

Perché fai il pompiere? «Non è il caso di esaltarsi. Avete visto cosa è successo a Rubens... È se dovesse capitare a me? I problemi sono dietro l'angolo, bisogna saperlo ed io preferisco rimanere in compagnia per terra».

Quando è che ha capito che avrebbe potuto vincere la corsa?

«Alza lo sguardo al cielo, trenta secondi di silenzio, poi riprende a parlare, ndr)... Bella domanda! Guardate, ho provato una gioia immensa quando ho superato Hakkinen al primo giro. Lì ho capito: abbiamo ripreso la

DE ADAMICH

«Hanno sbagliato Non in malafede»

ALDO QUAGLIERINI

ROMA «Due millimetri non sono pochi quando la tecnologia si muove ai limiti del regolamento, la Ferrari è migliore in questo momento, ma il campionato è ancora lungo». Andrea De Adamich è convinto che, tutto sommato, la decisione dei giudici sia quella giusta, ma non vuole colpevolizzare troppo la McLaren. «Sicuramente, si tratta di un errore, di un inconveniente di montaggio». E lui, di F1, se ne intende. Ex pilota di Ferrari, Alfa, McLaren, Brabham (a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta), ora conduttore di Gran Prix (trasmissione tv su Italia1) e responsabile del Centro Internazionale Guida sicura Alfa Romeo di Varano de' Melegari (in provincia di Parma), De Adamich è cresciuto in mezzo ai bolidi, si è nutrito di gare, problemi aerodinamici e conoscenze meccaniche. Proprio per questo, è importante il suo parere sulla rocambolesca conclusione del Gp del Brasile,

sulla squalifica e sul ricorso della McLaren.

E lui conferma la sensazione comune, quella di una effettiva violazione dei limiti del regolamento, ma concede alla scuderia anglo-tedesca le attenuanti del caso. «Si dice - io credo che si sia trattato di un errore di montaggio. Un errore grave, intendiamoci, perché in una scuderia di quel livello certe cose non devono succedere, ma non credo nella malafede». La McLaren si è difesa sostenendo che quei millimetri non hanno influito sul rendimento della vettura... «Macché, due millimetri, in Formula uno, contano, eccome... Bisogna sapere che la conformazione del muso è forse la parte più importante dell'aerodinamica di una vettura, condiziona il flusso di aria...». Insomma, abbassare, anche se solo di pochi millimetri gli alettoni del musetto cambia la prospettiva, può cambiare le prestazioni in una situazione in cui alla macchina si richiede il massimo. «Lo sbaglio della McLaren significa in sostanza un errore nella

procedure di montaggio, ovvero, le componenti sono state inserite con poca precisione e non sono state fatte le misurazioni come prevede il regolamento. Una mancanza paragonabile al montaggio errato di una ruota, cosa che accadde l'anno scorso in Inghilterra».

Anche la Ferrari fu coinvolta, l'anno scorso, in un «incidente» del genere e fu assolta... «Io credo - sottolinea De Adamich - che andrà male alla McLaren. La Ferrari riuscì a dimostrare la non adeguatezza degli strumenti di verifica dei giudici di gara. Difficilmente questa volta, accadrà la stessa cosa. I giudici avranno certo preso le loro precauzioni».

Comunque sia, la Ferrari sta volando e la McLaren arranca. E questo il reale livello delle due macchine? «Si - commenta De Adamich - il problema principale in Formula uno è quello del compromesso tra prestazione e affidabilità. I risultati stanno dando ragione alla Ferrari, per quanto ci siano ancora dei problemi di affidabilità, vedi il ko di Barrichello e il calo di potenza della macchina di Schumacher. In prova è leggermente inferiore ma in gara va bene. La McLaren, al contrario, sembra avere dei problemi. Però ha la tecnologia giusta per recuperare e un riferimento da seguire, la Ferrari stessa. E poi, ha ragione Todt, ci sono ancora in palio 380 punti...».

CLASSIFICA PILOTI	
M. Schumacher	20
G. Fisichella	8
R. Barrichello	6
R. Schumacher	6
H. Frenzen	4
J. Villeneuve	3
J. Trulli	3
R. Zonta	1
J. Button	1

McLaren e siamo più forti. È stato speciale, da tanto tempo inseguivo le Freccie d'Argento ed ora le ho superate. È un momento veramente magico, lo speravo tanto».

Come ha sopportato quattro anni così faticosi, sempre dietro la McLaren?

«È stata dura, ma c'era - e lo stiamo dimostrando - la possibilità di raggiungere il team di Ron Dennis. Non ci siamo riusciti per tanto tempo, non era mai stato possibile. Ora la Ferrari è davanti alla McLaren».

È sorpreso per queste cattive performance della McLaren?

«Sì, molto. Soprattutto perché sapevo che avevano testato per km e km, molti di più della scorsa stagione. Contattissimi long run. Mika comunque si tirerà su, avrà la forza di risollevarsi. Certo ora non è un buon momento per

lui, ma ha le carte per tornare a lottare».

In cosa deve ancora migliorare la Ferrari?

«Nell'affidabilità non siamo ancora perfetti. Ma lo sviluppo che fa la Ferrari non va solo in una direzione, lavoriamo su diverse aree della macchina: aerodinamica e motore».

Rimane però il problema delle qualifiche: siete sempre troppi lenti rispetto alla McLaren.

«Non è assolutamente vero. Io non ho fatto le due pole position per stupidaggini e per sfortuna. In Australia il mio incidente e poi le bandiere rosse negli ultimi giri; a San Paolo ancora le bandiere rosse (per i pannelli caduti in pista, ndr) e la pioggia alla fine hanno compromesso tutto».

Se Hakkinen non avesse rotto che gara sarebbe stata?



Giancarlo Fisichella

«Molto dura... La mia macchina non aveva un bilanciamento perfetto ed è andata meglio col passare dei giri. Ho fatto due, tre passaggi molto veloci, poi però ho avuto un paio di momenti difficili e andavo sotto la mia tabella di marcia. Problemi di vibrazioni alla monoposto sul tratto misto (secondo settore del tracciato, ndr), prima; poi il calo di pressione che ci ha tenuto col fiato sospeso».

Dopo Imola, c'è Silverstone. I ricordi sono brutti per lei, quell'incidente... Però in Gran Bretagna potrebbe mettere il sigillo sulla stagione?

«Farò molta attenzione quando rivedrò la pista di Silverstone. Sono stati momenti veramente drammatici. So, però che lotterò per il mondiale fino alla fine e non lo mollerò facilmente».

IL TECNICO

Irregolare il «pattino» della Rossa? No, è stato l'asfalto a modificarlo

PAOLO FILISSETTI

SAN PAOLO Un dopo gara da incubo quello vissuto al termine del Gp del Brasile a seguito delle verifiche tecniche operate dai commissari Fia che in un primo momento sembrava avessero riscontrato irregolarità su cinque delle prime sei vetture arrivate al traguardo. Era infatti stato emanato un comunicato con cui si face-

va riferimento a problemi inerenti al fondo della vettura per il monopo- sto di Schumacher, Coulthard, Frenzen, Trulli e Ralf Schumacher. Solo in un secondo tempo si è appreso che l'irregolarità riscontrata sulla vettura di Coulthard riguardava l'ala anteriore e non il pattino posto sul fondo della monoposto così come per le altre quattro macchine. Il capo di accusa per queste ultime era un eccessivo consumo del pattino posto

sul fondo della vettura oltre il limite consentito. Questo elemento consiste in una tavola realizzata in legno o in materiali sintetici ad alta densità che si estende per tutta la lunghezza del fondo della monoposto, larga 30 cm e con uno spessore di 10 mm.

Il regolamento consente un consumo massimo pari al 10 per cento dello spessore cioè un millimetro. I commissari in un primo momento avevano riscontrato un consumo anomalo dei pattini causato dai continui spiancamenti delle monoposto sul fondo irregolare della pista. Avendo però constatato quanto fosse circoscritto questo consumo rispetto a tutta l'area della tavola hanno deciso di dichiarare conformi al regolamento le monoposto verifeca-

te.

Per quanto riguarda la vettura di Coulthard i commissari hanno invece riscontrato una non conformità dell'ala anteriore all'articolo 3.7 del regolamento. In pratica, ogni elemento dell'ala non deve giacere al di sotto di un piano immaginario definito piano scalinato, posto 50 millimetri sopra un altro piano definito piano di riferimento. La McLaren numero 2 presentava invece le paratie laterali dell'ala che in quel punto più basso si trovavano ad un'altezza rispetto al piano di riferimento di 43 mm, dunque l'irregolarità contestata consisteva in una posizione più bassa rispetto a quella consentita di 7 mm. Come è intuitivo ricordare l'episodio della Malaysia vide la Ferrari in un

primo momento esclusa dalla classifica per l'irregolarità dei deflettori e successivamente riannessa in virtù di una tolleranza concessa di 5 mm rispetto alle misure regolamentari. Nel caso della McLaren questo limite è stato comunque superato per 2 millimetri e di conseguenza la monoposto è stata squalificata dai commissari.

Il team McLaren ha interposto appello alla decisione e ha emanato un comunicato stampa in cui spiegava dell'irregolarità come un cedimento strutturale delle paratie a seguito delle eccessive vibrazioni causate dal manto stradale irregolare. Queste motivazioni però non sono state giudicate attenuanti da parte dei tecnici della Fia.

