

flash

ALLENATORI

Il Verona ha deciso di dare ancora fiducia a Perotti

Riconferma ufficiale del Verona per Attilio Perotti, la cui panchina era in bilico dopo la pesante sconfitta casalinga con la Reggina, la quarta consecutiva. «Crediamo nel nostro tecnico - ha detto il presidente Pastorello (nella foto) - altrimenti avremmo preso dei provvedimenti. Le voci che si sono rincorse in questi giorni erano solamente voci. E nel momento in cui Perotti ha affermato di non voler lasciare la barca si è deciso di andare avanti con lui. Non siamo ancora morti e io credo nella salvezza».



A CAGLIARI

Diciassette nazioni in gara ai campionati mondiali di bocce

Diciotto Club, 17 Nazioni in rappresentanza di 4 Continenti, con oltre 120 atleti, animeranno la quinta edizione del Campionato del Mondo di Bocce che si svolgerà per la prima volta a Cagliari. Teatro dell'evento, promosso dall'Associazione Sportiva Circolo Bocciofilo, sarà il nuovo impianto in via Darwin. La manifestazione, che è stata presentata in una conferenza stampa, si svolgerà dal 7 al 12 maggio. Il via nel pomeriggio di lunedì 7 maggio, poco prima dell'avvio delle fasi eliminatorie del torneo per le specialità Punto, Raffa e Volo.

TOURIST TROPHY

Stop a gare motociclistiche per l'afta epizootica

Anche le gare motociclistiche del Tourist Trophy che si disputano nell'isola di Man si sono dovute arrendere alla epidemia di afta epizootica che flagella da quasi tre mesi la Gran Bretagna. La manifestazione, una delle più antiche e amate dagli appassionati britannici delle moto, doveva cominciare il 28 maggio per durare circa due settimane. Ma il governo locale ha deciso di sostenerla. Il Tourist Trophy è una vera e propria kermesse con centinaia di motociclisti in rappresentanza di tutte le possibili cilindrate.

25 APRILE. INIZIATIVE UISP

Atletica leggera a Roma
Nuoto a Milano, bici a Bari

L'Uisp festeggerà il 25 aprile con iniziative in molte città italiane dirette in modo particolare ai giovani. A Roma si svolgerà il Trofeo della Liberazione, con gare di atletica leggera che animeranno lo Stadio della Farnesina durante la mattinata e lo Stadio delle Terme di Caracalla al pomeriggio. Iniziative a Palermo, Milano, Catanzaro, Livorno, Modena. A Bari si terrà il prologo di Bicicittà, manifestazione nazionale su due ruote dedicata ai temi della sicurezza che nelle altre 150 città italiane si svolgerà il 6 maggio.

La dinastia Ecclestone

*I diritti della F1 saranno suoi per altri cento anni
Da meccanico a patron incontrastato del "circus"*

Lodovico Basalù

Basta con le chiacchiere, ragazzi, qui comando sempre io. Il messaggio che Bernie Ecclestone, il padrino della F.1, ha voluto dare al mondo, è essenzialmente questo. Ieri la FIA (Federazione Internazionale dell'Automobile) ha emesso un comunicato in cui si chiarisce che i diritti televisivi e quant'altro ruota attorno al circus sono di Bernie Ecclestone per altri cento anni (sì, avete letto bene). Quella dei cento anni non è comunque una novità. La Slec (la società di Ecclestone che poi in tante altre sottosocietà per un totale di dodici) già aveva questo tipo di opzione. Però, come noto, il magnate della pay tv, Kirch, aveva rilevato il 75% del capitale. E i costruttori erano insorti, minacciando una scissione e la costituzione di un campionato alternativo. Cosa è successo? Ecclestone ha rilevato nuovamente il 75% del capitale da Kirch? I prossimi giorni ce lo diranno. Quel che è certo è che tutto torna sotto la protezione del padrino, a scampo di equivoci, visto che il giocattolo F.1 porta davvero tanti soldi.

Ma come ha fatto, questo piccolo uomo inglese, a diventare il primo contribuente di sua Maestà, la regina d'Inghilterra?

La storia di Ecclestone è di quelle da film, talmente bella che sembra irrealizzabile. Cominciò da semplice meccanico, negli anni sessanta (come Ron Dennis, padrone della McLaren), senza una lira in tasca e con una tuta sporca addosso. Nel 1970 era già qualcuno che contava. Fu sua l'idea di costituire la FOCA (Formula One Constructor Association), che diede grande forza e potere a tutte le scuderie inglesi. Celebre lo sciopero, a Imola, nel 1982, indetto dalla FOCA (incredibile, in F.1!) per i propri iscritti, con il risultato di veder partire, in quel GP di S.Marino, vinto dalla Ferrari turbo di Pironi, solo 14 monoposto. Lo sciopero era contro il potere di Jean Marie Balestre e la sua FISA (l'attuale FIA). Con il tempo tutto si appianò, passando per quello che fu definito Patto della Concordia (1981) fino ad arrivare all'attuale situazione, dove Max Mosley (uno dei fondatori della scomparsa scuderia March) re-



Bernie Ecclestone sullo schermo tv durante una conferenza stampa della Fia e con Schumacher durante un simpatico "torte in faccia" a Nurburgring

“La morte di Senna, quello per me è stato il giorno più triste



gna, da presidente della FIA, in perfetto accordo con Bernie Ecclestone.

Ma le mosse vincenti di Ecclestone, tutte dovute a uno spiccato senso degli affari, non si fermano qui. I soldi cominciarono infatti a farli come talent scout e manager di alcuni piloti. Come il famoso Jochen Rindt, austriaco, unico campione del mondo postumo, essendo morto durante le prove del GP d'Italia del 1970 al volante della Lotus 72 di Colin Chapman. Soldi con i quali comprò, per poco, la Brabham, dall'omonimo costruttore due volte campione del mondo, l'australiano Jack Brabham. Era il 1971, e la Brabham fu ancora campione del mondo, per l'ultima volta, nel 1983, con Nelson Piquet, altro pilota scoperto e gestito abilmente da Ecclestone. Purtroppo

la celebre scuderia cessò di esistere nel 1992 per difficoltà finanziarie, quando, già da tempo, Ecclestone l'aveva ceduta. La stessa fine fatta dalla Lotus, dal 1995 solo nell'album dei ricordi della F.1. Per non parlare della Tyrrell, rilevata dall'attuale BAR. La F.1

“Ha ricomprato il giocattolo che voleva vendere a Kirch

non ha rispetto per i suoi simboli storici, l'importante è il business, come sempre.

E il business è stato quello che ha permesso a Ecclestone di contrattare con le televisioni e gli sponsor di tutto il mondo a suon di centinaia di migliaia di miliardi. Un miracolo, se si pensa che nel 1969, quando il padrino ancora non aveva preso le redini del potere, in alcuni Gran premi erano iscritte appena 13 macchine. Da anni il meccanismo della F.1 è apparentemente semplice. Ogni scuderia riceve un tot di miliardi all'anno, a seconda della posizione di classifica mondiale. Oltre ad avere il trasporto gratuito delle macchine, via aerea, sui circuiti più lontani. A questa agevolazione hanno diritto i primi dieci classificati, per cui, visto che i team sono undici, con 22

macchine, solo uno non si spartisce la torta. Quest'anno è toccato alla Prost, visto che, in base ai risultati del 2000, è riuscita ad arrivare persino dietro alla Minardi. Il numero relativamente piccolo delle scuderie iscritte al mondiale, si spiega con gli attuali costi. Oggi, presentare appunto una semplice domanda di iscrizione, prevede un esborso di circa 50 miliardi. E la cifra che ha dovuto pagare la Toyota per essere tra i grandi del firmamento automobilistico. Anche se quest'anno non corre, ma sostiene dei semplici test sui circuiti abilitati e scelti dalla FIA all'uopo.

Tutte queste cifre danno un'idea ben precisa del potere che ha Ecclestone. Anche perché, ogni manifestazione, ogni vendita, ogni promozione fatta nell'ambito della F.1, prevede una percentuale per la sua società.

Sposato con Slavica, molto più giovane di lui, ha due figli, un numero infinito di proprietà e risiede abitualmente a Londra. Un paio di anni fa ha subito un intervento al cuore, riuscito pienamente. La sua dieta, da sempre, è ferrea: acqua minerale, tanta verdura, niente carne.

«Uno dei momenti più brutti della mia vita è stato quando è morto Senna», ha dichiarato spesso Ecclestone in occasione di molte interviste. «Per i miei due figli era come uno zio».

La vita continua e continua anche Ecclestone. Per altri cento anni, come abbiamo sentito annunciare ieri. I suoi eredi governeranno ancora il mondo della F.1... pardon, delle astronavi che disputeranno i Gran premi tra la Terra e la Luna. Senza pit-stop.

clicca su

www.Formula1.com
www.Ferrari.com
www.Fia.com

Roma, oggi si disputa il 56° Gran Premio della Liberazione: duecento i corridori dilettanti al via. Da qui sono partiti tanti campioni del ciclismo italiano e internazionale

“Saranno famosi”, una carovana sotto il traguardo di Caracalla

Gino Sala

ROMA Diciamo pure ad alta voce: per i dilettanti dell'intero universo col miraggio del professionismo non c'è gara così importante, così ambita come il Gran Premio della Liberazione che oggi festeggerà la cinquantaseiesima edizione. Più di mezzo secolo di vita, un cammino a braccetto con la storia d'Italia e un elenco di vincitori e di piazzati che sono diventati famosi. Mi limito a citare i nomi di Cleto Maule, Romeo Venturini, Pierino Gavazzi, Francesco Moser, Claudio Golinelli, Gianni

Bugno, Dimitri Konychev e Mario Cipollini. Proprio alcuni giorni fa Golinelli mi ha confidato quanto segue: «Sono quattro i successi che hanno distinto la mia carriera. Il primo è quello conquistato nel Liberazione del 1983, poi le tre maglie iridate su pista quando sono passato di categoria. Il Liberazione è veramente un campionato mondiale di primavere. Nel 1982 ho preso le misure, ho capito come bisognava comportarsi per non perdere il treno della vittoria e l'anno dopo mi sono imposto facendo corsa in testa dal quinto giro in avanti. Mi ero allenato specificatamente acquistando fondo e tenuta. Nel finale uno scatto in salita mi ha portato al comando in compagnia del tedesco Barth e di Busacchini, due avversari che ho anticipato largamente sul vialone d'arrivo. Un trionfo indimenticabile, da mettere in cornice come ho fatto...».

E avanti per un'altra eccitante avventura. In un mercoledì con lo stemma della democrazia un

plone pieno di speranze si lancerà sul tradizionale circuito di Caracalla che misura 6 chilometri e dovrà essere ripetuto 23 volte. Come ben sappiamo si tratta di un fantastico anello nel cuore di Roma antica, un tracciato che per le sue caratteristiche richiede colpo d'occhio, sveltezza e rapide intuizioni. Un su e giù che può dar luogo a qualsiasi soluzione: una volata con molti ragazzi ingobbiti

sul manubrio, una conclusione con pochi contenti, ma anche un arrivo solitario. Come agire allora? Rimanere a lungo nella pancia del gruppo per risparmiare energie e produrre il meglio nell'acuto finale? Già, c'è chi ha gioito sfruttando tattiche attendistiche, ma è un rischio, è un giocare al risparmio che potrebbe anche non pagare come s'è visto in parecchie circostanze.

Osare, ideare azioni per scremare la fila e mettere in difficoltà i velocisti puri, i succhiari, per così dire? Sicuro che è necessario stare all'erta. Se davanti si forma una pattuglia robusta meglio

esserci. Se nella gambe c'è la giusta potenza, l'allungo bruciante, ecco che l'uomo solo al comando conclude con le mani al cielo. Qui giunto il cronista deve misurarsi con l'abituale pronostico. Compito difficilissimo.

Sono in lizza 200 concorrenti e doversi elencare una trentina di nomi potrei anche lasciare fuori dall'elenco le generalità del vincitore e comunque penso che biso-

gna dar credito a Lorenzo Bernucci, primattore lo scorso anno, che sarebbe un errore sottovalutare le ottime possibilità di Alberto Loddo (dominatore in questo scorcio di stagione) e attenzione a Biondo, Chicchi, Napolitano, Pietropoli, Amicetti, Lorenzetto, Gotti, Ravaoli e Criminisi. Particolarmente minacciosi tra i forestieri gli ucraini Popovich e Luhovyy.

E adesso l'invito di sempre. L'appuntamento è per le 10,30 di un mattino che tempo permettendo sarà pieno di colori e di toni diversi. Mossiere Walter Veltroni. Dunque, venite con noi e sarete in buona compagnia.