

lunedì 18 giugno 2001

lo sport

l'Unità 17

Beach volley

Due set molto combattuti hanno sancito la vittoria per 2 a 0 di Fabio Galli e Riccardo Fenili nella tappa catanese della Sikania Cup - Trofeo del Mediterraneo di Beach Volley. I due atleti hanno avuto la meglio su Dionisio Lequaglie e Peppe Bua. Senza storie il primo parziale (21-14) con Galli e Fenili sempre al comando, nel secondo (21-16) c'è stato grande equilibrio sino al 16-16; poi due decisioni arbitrali (un'invasione di Bua ed un attacco fuori di Lequaglie) parecchio contestate da Bua e Lequaglie hanno consentito a Galli-Fenili di prendere il largo fino al punto della vittoria.

Le Bourget

FERRARI & FINMECCANICA, LA FORMULA 1 IN TANDEM CON L'INDUSTRIA AEROSPAZIALE

Gildo Campesato

PARIGI. Mascotte a quattro ruote per il salone aeronautico parigino di Le Bourget. Arrivata a bordo di un C271, il nuovo aereo da trasporto militare costruito dall'italiana Alenia, ed ospitata nello stand di Finmeccanica, la F 200, la Ferrari su cui Michael Schumaker ha vinto lo scorso anno il campionato di Formula Uno, si è subito rivelata tra le attrazioni di maggior successo alla più importante rassegna mondiale dedicata ad aerei, elicotteri, missili. Passione senza frontiere per le rosse? Non soltanto. «Tra il mondo delle corse automobilistiche e quello dell'industria aeronautica i rapporti sono molto stretti - spiega Jean Todt, team manager della Ferrari - Anzi, visto il livello delle tecnologie richieste e l'estrema sofisticazione dei sistemi, si può dire che oggi una vettura di Formula Uno ha molte più

cosme in comune con gli aerei che non con le normali automobili». Ed infatti, sono già un paio d'anni che Ferrari e Finmeccanica hanno stretto un accordo di collaborazione nel campo delle tecnologie avanzate. In particolare, le tecnologie aerospaziali di Finmeccanica trovano applicazione nell'aerodinamica interna ed esterna delle rosse, nei materiali innovativi utilizzati per la costruzione delle vetture del cavallino rampante, nei sistemi di trasmissione e nei sistemi di controllo qualità. Soddisfatto della collaborazione con la casa di Maranello è anche Giorgio Zappa, responsabile del settore aeronautico di Finmeccanica. «In Formula Uno si lavora su tempi molto stretti ed applicazioni immediate. Questo ci ha costretti a cambiare mentalità: tradizional-

mente l'industria aerospaziale si muove con progetti a lungo termine. L'accordo con la Ferrari ci ha dato una marcia in più». Una marcia, però, che Finmeccanica non intende innestare nelle alleanze internazionali che stanno ridefinendo la geografia dell'industria aeronautica mondiale. In particolare, il gruppo italiano, privatizzato lo scorso anno anche se ancora partecipato dallo Stato per oltre il 30%, ha in corso trattative per entrare nella società che costruisce gli Airbus. È stato firmato un accordo che consente agli italiani di prendersi il 5% del capitale. «Ma non abbiamo fretta - spiega Alberto De Benedictis, vice president business development di Finmeccanica - Prima vogliamo vedere come opera la nuova società. Abbiamo tre anni di tempo per decide-

re». Nessuna fretta, dunque, anche perché in tempi di rallentamento del business aeronautico, come mostrano i primi dati in arrivo da Le Bourget, la cautela non è mai eccessiva. Inoltre, nel caso di un ingresso diretto in Airbus, rischierebbero di guastarsi i tradizionali buoni rapporti con l'americana Boeing, rinforzati anche da recenti accordi: il 70% del fatturato nel settore delle aerostutture di Alenia viene da commesse americane. Piuttosto, si fanno sempre più stretti i tempi per una grande alleanza europea nell'industria aeronautica militare. «A settembre potremmo firmare il contratto per l'A400M», spiega Alain Richard, ministro francese della difesa. Si tratta del primo aereo militare da trasporto paneuropeo ma anche di un primo nucleare di aggregazione industriale veramente europea nel settore.

Biaggi e Rossi, il podio diventa un saloon

Gp di Catalogna, rissa prima della premiazione delle gara delle 500 vinta da Valentino su Max

MOMTELO (BARCELONA) Le scintille sono scoccate a raffica e non solo in pista. Un finale pirotecnico tra Rossi e Biaggi ha rovinato la festa di un Gran Premio di Catalogna che s'era concluso nel migliore dei modi. Con Valentino, Max e Loris Capirossi tutti insieme sul podio della 500, come non accadeva dal G.P. d'Australia dello scorso anno.

Un alterco ha trasformato il podio in una farsa a musì lunghi. Un finale triste che ha fatto passare in secondo piano anche la vittoria ottenuta dalla Aprilia di Lucio Cecchinello nella gara della classe 125. Davvero un peccato! Più che con lo champagne si sono sfogati con le mani. L'adrenalina accumulata in gara Valentino Rossi e Max Biaggi l'hanno scaricata in un estemporaneo alterco sfociato in una breve quanto intensa rissa. Tanto che gli organizzatori sono stati costretti a posticipare la cerimonia della premiazione. I diretti protagonisti hanno cercato invano di celare il diverbio, giungendo addirittura a negare gli evidenti segni sui rispettivi volti. «Ho urtato contro uno spigolo» ha dichiarato Rossi. «Sarà stato qualche moscerino» ha risposto Biaggi a chi gli chiedeva che cosa fossero le gocce di sangue sul suo volto.

Il tutto è nato dall'angoscia della scala che dai box porta al podio del Montmelò e dalla presenza di troppe persone intorno al pilota pesarese. Proprio il manager personale di Rossi, Luigi Badioli, è stato all'origine della scintilla che ha innescato la bomba. Sembra che Biaggi, mentre saliva la scala del podio e stava conversando con la sua addetta stampa Federica De Zottis, abbia urtato fortuitamente Badioli e che quest'ultimo abbia reagito innescando una successiva reazione di Max. Sempre da quanto è stato possibile ricostruire dalle testimonianze dei presenti, dall'alto Rossi avrebbe urlato «Ma cosa stai facendo idiota» all'indirizzo di Biaggi per poi scagliarsi sul rivale nell'intento di difendere Badioli. Pare che siano volati pugni e schiaffi e che un commissario, intento a dirimere la rissa, sia finito lungo disteso per un colpo subito. Qualcuno ha parlato anche di colpi di casco. Un episodio riprovevole, soprattutto dopo una gara bellissima e un podio tutto tricolore. «Sia Max sia Valentino sono stati convocati dal direttore di gara Paul Butler. In serata la Federazione Motociclistica Internazionale ha emesso un comunicato ufficiale. «Dopo la gara della 500 - recita il testo - c'è stato un alterco tra Valentino Rossi e Max

I centauri- boxer dopo il match: «Devo aver urtato contro uno spigolo» «È stato un moscerino»

Biaggi, lesivo degli interessi dello sport. Per le infrazioni all'articolo 3.3.1.2. del regolamento la direzione di gara ha inflitto un'ammonizione ad entrambi. In pista, invece, di scintille nella 500 non se ne sono viste molte. Le emozioni più forti le ha fatte vivere Rossi. Valentino, che scattava dalla pole, è stato urtato alla prima curva dallo spagnolo Sete Gibernau. Il pesarese, costretto ad allargare la propria linea per restare in piedi, s'è ritrovato in dodicesima posizione.

Bella la sua rimonta. In undici tornate Rossi è riuscito a raggiungere un Loris Capirossi in splendide condizioni di forma che aveva subito preso in mano le redini della corsa. Tra il dottore e calimero non c'è poi stata storia, complice anche la notevole differenza tra le Honda di Valentino e Loris. L'imolese ha resistito bene anche allo spagnolo Gibernau ma poco ha potuto contro Max Biaggi. Nella 250 la gara ha ricalcato il copione delle prove. Ad aggiudicarsi il successo, il quinto della stagione, è stato il giapponese Daijro Katoh. Questa volta, però, il pokemon della Honda ha dovuto sudare molto più del previsto per vincere le resistenze del connazionale dell'Aprilia Tetsuya Harada che, reduce dalla recente vittoria nel G.P. d'Italia, l'ha pedinato come un segugio fino allo sventolare della bandiera a scacchi. Sfortunato Marco Melandri. Il ravennate è scivolato, mentre si trovava in terza posizione, all'undicesimo giro. Fuori gioco il leonino dell'Aprilia, Roberto Rolfo ha ottenuto un altro podio. Nonostante una scivolata, la tedeschina Katja Poengsen è riuscita a tagliare il traguardo, pur in ultima posizione. La gara della ottavo di litro ha visto ritornare al successo la Aprilia dopo un lungo digiuno che perdurava dal G.P. del Pacifico dello scorso anno quando a Motegi vinse Roberto Locatelli.

A ritrovare la strada della vittoria è stato Lucio Cecchinello, al suo secondo successo in carriera dopo quello che il pilota-manager veneziano ottenne nel '93 a Jarama, in Spagna.



Valentino Rossi impegnato in una delle sue solite acrobatiche evoluzioni a fine gara

Nella corsa lunga un giorno doppietta anche per il pilota romano Pirro. Vento, pioggia, auto in fiamme: abbandoni a catena

Le Mans, nel nubifragio l'Audi fa il bis

Giuseppe Viganò

LE MANS Audi vince per la seconda volta consecutiva la 24 Ore di Le Mans e entra di diritto nel novero delle grandi. La corsa lunga un giorno ha premiato ancora una volta la squadra più forte e, soprattutto, meglio organizzata e ha trionfato con lo stesso equipaggio del 2000. Emanuele Pirro, Tom Kristensen, Frank Biela. Una gara, questa 69esima edizione della classica francese, corsa in condizioni che non è esagerato definire da tregenda. Acqua per quasi 15 delle 24 ore, pista sempre umida, folate di vento forte che, specie nella notte, disturbava parecchio le vetture lanciate a oltre 320 chilometri all'ora nel tratto prima di Indianapolis. Poi

freddo che di notte ha fatto scervellare i tecnici delle gomme che non riuscivano a trovare l'equilibrio tra prestazioni e durata; tra asciutto, bagnato, umido. Audi ha terminato l'avventura nella Sarthe con il successo annunciato ma per nulla scontato. Tre anni di investimenti e di lavoro durissimo. Centocinquanta miliardi di investimenti che molti nell'ambiente dicono siano molti di più. La cronaca si condensa con una parola: pioggia. Pronti via, sotto un sole luminoso e caldo, e le Audi vanno subito fortissimo. Il francese Aiello, Audi di numero 2, parte come un freccia. Dietro Biela, numero uno e Johnny Herbert numero 3. Tutto facile. No. Dopo 15 minuti metà circuito viene investito da un nubifragio. Le auto arrivano a velocità con gomme lisce. Te-

sta-coda, uscite di pista, botte sui guard-rail. Sarà la linea per tutte le 24 ore. Qui diluvia, là no, più avanti c'è il sole. Alle 16,20 escono le pace-cars. Accadrà altre cinque volte. Intanto tra le squadre si vedono dei veri e propri attacchi di panico. Qualcuno mette le gomme da pioggia, qualcuno spera che passi. Dopo 20 minuti di neutralizzazione riparte la gara. Sorpresa! Davanti c'è la Bentley n.8, poi una Panot, poi una Chrysler. L'Audi impiegherà due ore a riappropriarsi della prima posizione. Nelle ore di gloria Bentley gli appassionati inglesi, altro che aplomb, sembrano tarantolati. Il cartellone ufficiale, mano mano che ci si addentra nella sera, si colora delle scritte rosse che dicono «Abbandon». Appare la scritta anche per l'Audi n.4 del team Gulf. Poi

per la Bentley di Brundle e ancora per l'altra Audi la n.3, che esce da Mulsanne col motore che tossisce. Due chilometri dopo, a Indianapolis, è in agonia. Ad Arnage il belga Didier Theys alza la bandiera bianca. La notte è un continuo susseguirsi di pioggia e vento. Alle 4, miracolo, appare una stellata comvente. La media sale con l'asciugarsi della pista e la n.1, con Pirro al volante, sembra volare. Alla 7 riprende a piovere. Alle 7.15 è il diluvio a Mulsanne esce la pace-car: troppo pericoloso! Posizioni stabili nei primi tre posti. Audi, Audi, Bentley. Dietro è bagarre. Chrysler, Reynard, Courage Peugeot, e Cadillac spingono forte. Le MG sono spiarate nella notte. Troppo spinto il loro due litri turbo per reggere un giorno intero. A mezzogiorno esplode il moto-

re della Chrysler del giapponese Ara: l'auto si incendia e lui, lesto lesto, salta giù mentre le fiamme vengono spente. Sembra tutto stabilizzato quando alle 13.30 un'altra scarica di pioggia dà l'ultimo brivido alla corsa. Nuova pace-card che permette di rendere sicuro il circuito, poi è solo passerella. Audi in parata con il romano Pirro che, per la seconda volta, è nell'abitacolo quando scende la bandiera a scacchi. È la quarta volta in cinque anni che un italiano ha questo onore. Pirro nel 2000 e nel 2001. Pierluigi Martini su Bmw nel 1999 e il povero Michele Alboreto nel '97. Tom Kristensen, oggi compagno di Pirro e di Biela, era con lui nel '97 e qui ha corso con la spilla che riproduceva il casco di Michele. Per tutto il team Audi oggi c'era anche lui.

Le classifiche

- Classe 500**
- 1) Valentino Rossi (Ita) 116 punti
 - 2) Max Biaggi (Ita) 90
 - 3) Loris Capirossi (Ita) 81
 - 4) Norick Abe (Gia) 74
 - 5) Shinya Nakano (Gia) 63
 - 6) Alex Criville (Spa) 62
 - 7) Alex Barros (Bra) 60
 - 8) Tohru Ukawa (Gia) 45

- CLASSE 250**
- 1) Daijro Katoh (Gia) 131 punti
 - 2) Tetsuya Harada (Gia) 121
 - 3) Marco Melandri (Ita) 78
 - 4) Roberto Locatelli (Ita) 73
 - 5) Roberto Rolfo (Ita) 71
 - 6) Fonsi Nieto (Spa) 60
 - 7) Jeremy McWilliams (Gbr) 43
 - 8) Emilio Alzamora (Spa) 42

- CLASSE 125**
- 1) Manuel Poggiali (Ita) 88 punti
 - 2) Gino Borsoi (Ita) 75
 - 3) Masao Azuma (Gia) 72
 - 4) Lucio Cecchinello (Ita) 66
 - 5) Noboru Ueda (Gia) 63
 - 6) Youichi Ui (Gia) 61
 - 7) Toni Elias (Spa) 52
 - 8) Angel Nieto jr. (Spa) 47

Aletica, vola Camossi mentre Fiona May delude ancora

BRESSANONE (Bolzano) Un lungo volo, per ricordare a tutti il titolo mondiale indoor conquistato nello scorso marzo a Lisbona. Paolo Camossi è stato l'indiscusso protagonista della seconda giornata dei Campionati italiani di Società a Bressanone. L'atleta goriziano ha trionfato nel triplo planando a 17.34m (vento regolare, +1.2), seconda miglior prestazione mondiale dell'anno, inferiore solo al 17.56 realizzato dal grande rivale Jonathan Edwards a Milano lo scorso 6 giugno. Un bel ritorno a misure di livello mondiale per l'azzurro soli sette giorni dalla Coppa Europa (Brema, sabato e domenica pros-

mi), dove troverà proprio Edwards. Fiona May continua la sua striscia di prestazioni poco esaltanti: vince con un modesto 6.52, misura ottenuta al primo salto. Ma il risultato più sorprendente della giornata è il 2.26 (alla seconda prova, seguito da un tentativo fallito a 2.30) nell'alto di Giulio Ciotti, misura di discreto valore mondiale (16/o nel 2001). itoli per società agli uomini dei Carabinieri (primo scudetto nella storia) e alle donne della Snam, che si confermano campionesse d'Italia (nono titolo) proprio nell'anno in cui è stata annunciata la chiusura del club per difficoltà finanziarie.

Polemiche a non finire. Dopo il ritiro di una squadra gli organizzatori spiegano senza convincere

È davvero il Giro dei dilettanti

Paola Argelli

PRIGNANO SUL SECCHIA (Mo) Il ritiro in massa dal Giro Dilettanti della Site Frezza di Giovanni Renosto, che aveva fatto i bagagli appena tagliato il traguardo della tappa di sabato, ha punto nel vivo gli organizzatori dell'Uc Vittorio Veneto presieduta da Giuseppe Tonon. Per rispondere alle accuse dell'ex iridato del mezzofondo, che aveva abbandonato denunciando una cattiva organizzazione, la direzione ha radunato in sala stampa direttore organizzativo, direzione corsa ed il caposcuola della Polizia Stradale. Alcune dichiarazioni hanno però rischiato di rivolgersi contro gli stessi organizzatori, la cui platealità della smentita ha rischiato di dar paradossalmente maggior credito alla tesi di Renosto. «L'Uc Vittorio Veneto organizza per la prima volta un Giro d'Italia Dilettanti, che costituisce una problematica tutta nuova per la nostra struttura» ha dichiarato il direttore

dell'organizzazione, Franco Costantino. «Riconosciamo che ci sono state delle "crepe" organizzative (qualcuno direbbe crepacchi, ndr) nella messa in moto di una carovana che conta 550 persone e deve far fronte ad un Giro che attraversa l'Italia da Nord a Sud...». Colpa di Renosto? «Gli aspetti che abbiamo cercato di tutelare maggiormente sono stati quello tecnico del percorso e quello della sicurezza della corsa e degli atleti. Il Giro è protetto da una scorta della Polizia Stradale di 25 uomini, 19 dei quali motociclisti, e a cui si aggiungono 19 staffette dell'organizzazione (appartenenti al gruppo pistoiese Ocip)». Nemmeno Giovanni Renosto ha messo in dubbio lo spiegamento di poliziotti al servizio del Giro e la loro professionalità, quanto la gestione della manifestazione a livello più ampio. Senza dimenticare che due giorni fa, alla partenza da Calvisano (Cr), il circuito cittadino sul quale il gruppo ha sfilato tre volte prima di dirigersi verso Crema era congestionato dal traffico zeppo

di camionisti ignari senza che la vettura apricorsa fosse scortata da alcuna staffetta ufficiale. «Il Giro è guidato da persone competenti, e nella direzione corsa c'è chi ha corso in bici ed è stato anche commissario tecnico della nazionale» ha continuato Costantino tralasciando che ogni scuola ha il suo piano di studi e rilascia uno specifico attestato. Ironia della sorte, il direttore di corsa tirato in ballo è anche quel Mario Valentini che conquistò proprio con Giovanni Renosto uno degli ori più belli della pista azzurra. Il sig. Gino Vadala, intervenuto in qualità di responsabile dei rapporti con i gruppi sportivi, si difende attaccandolo: «non capisco come una squadra possa abbandonare una manifestazione come il Giro d'Italia per motivi come questo (la famosa cattiva organizzazione, ndr). Renosto non si è lamentato con noi direttamente, se ne è andato senza dir niente e posso anche supporre che ci siano altre ragioni dietro il ritiro della sua squadra».

Autorità Portuale di Napoli

Estratto Bando di Gara

Questa Autorità Portuale indice gara di licitazione, ex art. 21, comma 1, lettera C), e art. 21, comma 1 bis, L. 109/94 e succ. mod., per i lavori di completamento del tombamento dell'ex Alveo Pollena con un importo complessivo di lire 3.637.345.000 (Euro 1.678.531.92) di cui lire 181.867.250 (euro 83.526.60) per oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso e lire 3.455.477.750 (Euro 1.784.605.32) soggetti a ribasso. Categoria prevalente OG7, class. III - Importo L. 2.200.967.182 (Euro 1.136.704.68); cat. OS21 - class. III, importo lire 1.436.377.707 (Euro 714.827.17), scorporabile. Il bando di gara integrale è stato pubblicato sulla G.U.R.I. Parte II Sezione Commerciale n. 141 del 20 giugno 2001, affisso all'Albo Pretorio del Comune ed all'Albo dell'A.P. di Napoli e sui siti Infoplus.it, Infopubblica.com e Infoappalti.it. Responsabile unico del procedimento: ing. Giovanni Russo (tel. 081/2283208). Le domande di partecipazione dovranno pervenire entro le ore 12.00 del 20 luglio 2001. Ulteriori informazioni: Ufficio Contratti - tel. 081/2283238, e-mail: contratti.ufficio@scsinet.it. Napoli li, 18-6-2001. IL PRESIDENTE Francesco Nerli

Comune di Palma di Montechiaro

Si rende noto che il 29/5/2001 si è conclusa la gara di pubblico incanto per l'appalto dei lavori di Sistemazione Piazza "Gattopardo", Sella "Sierro" e adiacenze fino all'ax "Ecca". Ditta V.I.C.E.S. srl - Favara. Importo di aggiudicazione L. 1.421.904.400. IL Responsabile dell'U.T.C. Ing. Pasquale Amato

Comune di Firenze presenta "MICHELANGIOLESCA" 2001 Piazzale MICHELANGIOLO

Grillo Battiato Venditti
20 e 21 giugno lunedì 2 luglio

Corrado Guzzanti
martedì 3 luglio

LONDON ROYAL PHILHARMONIC Orchestra plays THE BEATLES venerdì 6 luglio

Comune di Prato presenta "PRATOESTATE 2001" Mercoledì 20 giugno Martedì 19 giugno Elisa
Piazza S. Maria in Castello Piazza Duomo