

sci

LAKE LOUISE (Canada) Ci ha pensato Karen Putzer a regalare all'Italia la prima vittoria in questa edizione della Coppa del Mondo di sci alpino. L'impresa è riuscita all'azzurra ieri nel Super Gigante di Lake Louise, in Canada, ultima prova in terra americana prima di rientrare sulle nevi europee. L'azzurra ha fatto fermare i cronometri sul tempo di 1'10"68, precedendo di 29 centesimi la veterana tedesca Martina Ertl; terzo posto per la fuoriclasse francese Carole Montillet in 1'11"13. Ma la vittoria della Putzer non è stata accompagnata da grandi prestazioni delle altre sciatrici italiane. L'Olimpionica di specialità, Daniela Ceccerelli, è giunta decima con il tempo di 1'11"61 a quasi un secondo dalla connazionale. Le altre azzurre si sono piazzate dodicesima, Lucia Recchia e sedicesima Patrizia Bassis.



L'ITALIA SI RISVEGLIA: KAREN PUTZER DOMINA IL SUPER G

Questa vittoria è la prima della stagione non solo per la Putzer, dicevamo, ma per tutto lo sci azzurro, maschile e femminile. La Putzer, comunque, a ventiquattro anni, con il successo di ieri, può vantare tre vittorie in Coppa del Mondo in questa specialità, dopo essersi aggiudicata il Super G di St Moritz, in Svizzera, nel 1999 e nel 2001. L'italiana ha inoltre nel suo palmares la medaglia di bronzo nel Super G di Snowbasin, negli Stati Uniti, in occasione dei giochi olimpici di Salt Lake City, nel febbraio scorso, e un secondo posto nello slalom gigante nel Campionato del Mondo 2001, disputatosi a St Anton in Austria. Nella stessa edizione, inoltre, fu anche medaglia di bronzo nella combinata. Karen inoltre si è distinta anche nella

specialità del gigante dove in Coppa del Mondo ha ottenuto quattro secondi posti. Karen Putzer, infatti, gareggia in tutte le discipline e la Fisi le ha consentito di avere un proprio allenatore personale, privilegio che di solito si concede solo alle talentuose speranze dello sci italiano. Si tratta di Karl Heinz Platter, anch'egli altoatesino, già allenatore di una campionessa come la norvegese Permyla Wyberg. L'obiettivo è quello di trasformare Karen Putzer nella polivalente della squadra azzurra, capace cioè di andare a punti in tutte le discipline, unico modo per riuscire a competere per la vittoria finale nella Coppa del Mondo. Vedremo, ce lo auguriamo, se tale ambizioso obiettivo diverrà realtà.

Comunque ieri la Putzer ha mostrato di avere qualità e talento, mettendo in fila due campionesse del calibro di Martina Ertl e Carole Montillet. La ventinovenne tedesca, infatti, con quello di ieri raggiunge il 47esimo podio della sua lunga carriera, iniziata nel 1991. Dodici invece i podi per la francese, anch'ella di ventinove anni. La sua trasferta in Canada è stata molto fruttuosa, essendosi aggiudicata la vittoria nella discesa libera di sabato scorso, vittoria preceduta da un secondo posto nella discesa d'esordio. Inoltre il terzo posto di ieri gli permette di rosicchiare qualche punto alla croata Janica Kostelic, attuale leader della classifica di Coppa del Mondo, giunta però soltanto settima nella prova di Super G.

Luna Rossa, febbre da calma piatta

Ancora tiepida la mania per Prada. Il massmediologo Klaus Davi: «Colpa della crisi del lusso»

Aldo Quaglierini

La febbre della vela, con Luna Rossa, si è abbassata, magari è diventata una febbrietta, o forse solo una leggera alterazione.

Resta il fatto che le «notte magiche» per assistere alle sfide veliche di altri fusi e di altri mari, son solo ricordi di tempi passati e visti con gli occhi di oggi paiono quasi le follie benevole che riguardano con un filo di nostalgia.

Insomma, nei bar, nelle birrerie, nei pub, non si parla più di randa e di bolina, di spinnaker e di strambate, sono scomparsi i maxi schermi che spuntavano qua e là magicamente in quasi tutti i locali, e in definitiva pochi hanno ancora voglia di fare le ore piccole attaccati alla televisione. C'è il lavoro, la scuola, l'ufficio... Insomma, l'America's Cup, o meglio la Louis Vuitton Cup, ovvero la fase preliminare della sfida vera e propria, non tira più. È forse finita la moda della vela? C'è distacco verso lo sport in genere? O è proprio l'America's Cup a tenerci lontani? In realtà, quello che sta succedendo è la conseguenza della crisi economica, una crisi che più che teorica, pesa (o meglio, svuota...) i nostri portafogli riportandoci tutti con i piedi per terra.

La pensa così Klaus Davi, esperto di mass media, pubblicità e tecniche di comunicazione, il quale mette in relazione questo calo di interesse con la crisi del lusso.

«Si - dice Davi - direi proprio che c'è una relazione diretta tra i due fenomeni. La crisi economica ha fatto sentire il suo peso in maniera evidente con il passaggio tra lira e euro. È stato uno schiaffo».

In un certo senso, tutti hanno dovuto registrare meglio i propri conti, facendo le spese con una moneta diversa e con i prezzi che sono lievitati un po' per il naturale arrotondamento delle cifre, un po' per la speculazione dei soliti furbi. Quindi, tutti più attenti alle spese, tutti più prosaici, menù inclini alle sbandate emotive...».

Hanno influito anche fenomeni come la crisi economica, l'11 settembre, il crollo delle Borse?

«Certamente. In momenti co-

One World ammette il proprio spionaggio

Un progettista del consorzio OneWorld Challenge ha ammesso oggi di possedere un computer ed un disco per pc contenente informazioni top secret appartenenti al Defender dell'Americas Cup, Team New Zealand. L'ammissione dell'ex progettista di Team New Zealand, Ian Mitchell, è giunta nel secondo giorno di udienza da parte dell'Arbitration Panel sulle presunte violazioni, da parte di OneWorld, del regolamento della Coppa. OneWorld ha ammesso che Mitchell è effettivamente in possesso del computer e del disco contenente i dati segreti di Team New Zealand 1995 oltre ai progetti ed i disegni inerenti alla Coppa del 2000. Il consorzio di Seattle ha ammesso per due volte di aver violato il regolamento.



Luna Rossa con lo scafo ITA74 è pronta a riprendere la sfida nella Louis Vitton Cup: l'attende la semifinale contro gli americani di One World sotto processo per sospetto di spionaggio nei confronti del team New Zealand

È vero, però, che ancora non siamo arrivati alla fase più calda...

«Sì, e bisogna ricordare che gli italiani si infiammano solo quando stanno per vincere... Sono modaioli. Quando va bene la pallacanestro diventano tifosi ed esperti di pallacanestro, quando la vela va forte lo diventano della vela... Ma secondo me, quello che sta accadendo è anche che stanno entrando in crisi modelli di riferimento come la ricchezza, l'opulenza, la voglia di evasione. C'è qualcosa che sta cambiando... la vela potrebbe essere considerato come lo sport dei ricchi...»

Forse è un investimento sbagliato quello di Luna Rossa?

«Ma no. Non è affatto un insuccesso per Prada. Sono stati coraggiosi e bravi. E i loro mercati più interessanti sono negli Stati Uniti e in Giappone. L'Italia rappresenta una parte minore della loro produzione».

Quella che ha definito la «crisi del lusso» può avere ripercussioni sul mercato?

«La mia non mi sembra un'idea nuovissima. Lo stesso presidente della Repubblica ha detto, poco tempo fa, che l'Italia sta perdendo quote di mercato... Non è una novità».

me questi, naturalmente, il lusso non tira più come prima verso i consumatori e possono entrare in crisi simboli legati alla ricchezza come, per esempio, la vela. Però bisogna aggiungere una con-

sa...»
«Dica...»
«Che il crollo degli ascolti è una sensazione epidermica. Voglio dire, finora, la Rai, nelle dirette, ha ottenuto buoni ascolti,

ma mi sembra evidente che ci sia in giro una accoglienza più tiepida verso questo evento, ci sia meno appeal».

Si riferisce alla febbre di qualche anno fa, quando

tutti si accalcavano intorno ai maxi schermi per vedere i round robin?

«Sì, è una sensazione, certo, però mi pare che quel clima non ci sia più».

MOTOR SHOW Capirossi a cuore aperto davanti ai tifosi su carriera e futuro: «Con la mia Ducati cercherò di battere i giapponesi»

I segreti di Loris, amici e l'arte di fare da soli

Lodovico Basalù

BOLOGNA «Il mio segreto? Essere circondato da amici veri, che al momento giusto mi aiutano, mi consigliano sul da farsi. Valentino Rossi e Max Biaggi non possono dire la stessa cosa. Troppe persone che parlano a sproposito intorno a loro, creando un clima non certo ideale».

Loris Capirossi, arrivato al Motor Show per esibirsi al volante di una Alfa Romeo 147 GTA (ha lottato alla pari con il collaudatore della Ferrari, Burti), non si è fatto pregare per esternare i propri sentimenti, la propria condizione, il ruolo di pilota Ducati nel Motomondiale. Accompagnato dalla moglie Ingrid e da Mikì, un piccolo cagnolino che segue i due in ogni dove. Anche Capirossi è uno che si è fatto da solo: «E dal 1988 che corro, a 4 anni sono salito per la prima volta su una moto. Mio padre, grande appassionato,

mi faceva da meccanico. La mia è una famiglia di operai, non poteva certo permettersi di pagarmi i costi delle corse, che anche in campo motociclistico sono elevatissimi. Poi i risultati e i necessari aiuti. Il mio primo desiderio? Fare in modo che mia madre non andasse più a lavorare. Ci sono riuscito, ma lei qualcosa la vuol pur sempre fare. E allora si è messa a dirigere la mia scuola di pilotaggio (www.campione.com). Ho pensato che era giusto dare un servizio di questo tipo, specie ai giovani, che vanno in motorino a 14 anni senza nemmeno conoscere i segnali stradali». Quasi un messaggio che capita a proposito, visto che oggi al Palazzo dei Congressi di Bologna, è in programma un incontro nazionale con le consulte scolastiche sul tema «Guida sicura, i giovani e la comunicazione». Oltre a Vasco Errani, presidente della regione Emilia Romagna, parlerà il dottor Claudio Costa, responsabile della clinica mobile nel motomondiale. «Assistiamo a

troppi incidenti - insiste Capirossi - . Meglio convincere i ragazzi, ma non solo, che se si vuole sfogare la propria passione bisogna farlo in pista». Poi il pensiero ritorna alle corse, al rapporto con i giapponesi, con cui ha convissuto fino allo scorso anno in qualità di pilota Honda: «Bisogna lasciarli stare, insomma sono come di legno. Però saranno duri da battere, anche se presto ci potrò provare. Con la Ducati ho l'occasione di guidare per la prima volta una moto a quattro tempi. E poi, volete mettere, posso parlare in italiano, in dialetto addirittura! Basta con l'inglese... Non mi hanno mai dato, lo scorso campionato, la Honda di Valentino Rossi (che è anch'essa una quattro tempi ndr). Barros l'ha avuta a fine stagione e non nascondo che questo mi ha fatto molto arrabbiare. Il brasiliano, appena è salito sulla stessa moto del pesarese, ha detto subito che era un vero e proprio missile. E infatti lo ha battuto». Intanto Loris, a Jerez, ha già demolito il

record della pista con la Ducati Desmosedici: «È una moto veloce ma difficile. Tanto che il mio compagno, Troy Bayliss, ha qualche difficoltà di adattamento, arrivando dalla Superbike». Forse i due diventeranno davvero temibili quando la Ducati utilizzerà il cambio a levetta elettroidraulico (stile F1) posto sul manubrio: «Sarà una grande innovazione e nel giro di pochi anni tutti lo avranno. Invece il controllo della trazione non potrò mai applicarlo alla moto. La scivolata, la scodata, fanno parte della nostra guida». Orde di giovani giunti da tutta Italia lo circondano, dopo aver braccato Luisa Corna, madrina della rassegna bolognese. Per quanto tempo ancora correrà, Loris, gli chiede uno con l'immane zainetto stracolmo sulle spalle: «Beh, un po' di calma, ragazzi! Ho 29 anni e penso di andare avanti qualche altra stagione. Almeno fino a quando qualcuno con qualche primavera in meno non mi farà capire che è meglio lasciar perdere tutto».

Via alle semifinali De Angelis si tiene lo scafo ITA74

Tempo e inchieste permettendo, nella notte sono scattate le semifinali della Louis Vuitton Cup. Ieri nella conferenza stampa con il tradizionale lancio della moneta sono stati assegnati agli skipper i lati di partenza per il primo match. Peter Gilmour (OneWorld), avversario di Luna Rossa, ha estratto il colore giallo, corrispondente al lato destro.

Francesco De Angelis entrerà quindi nel box di pre-partenza da sinistra. Quattro team si sfideranno in una serie di regate al meglio di sette prove con i seguenti abbinamenti: Alinghi (SUI 64) contro Oracle BMW Racing (USA 76); Prada Challenge (ITA 74) contro OneWorld Challenge (USA 67), entrambi qualificati al termine dei ripescaggi dei quarti di finale. Il vincitore tra Alinghi e Oracle passerà direttamente alla finale della Louis Vuitton Cup che avrà inizio, al meglio di nove prove, l'11 gennaio 2003. Il team perdente passerà invece ai ripescaggi delle semifinali che avranno inizio il 20 dicembre (al meglio di sette prove). Il vincitore tra Prada e OneWorld passerà ai ripescaggi delle semifinali, mentre il perdente sarà eliminato dalla Louis Vuitton Cup. Il team vincitore nei ripescaggi passerà alla finale, il perdente sarà eliminato dalla Louis Vuitton Cup.

Francesco De Angelis, skipper di Luna Rossa, ha dichiarato: «Per le semifinali abbiamo scelto Luna Rossa ITA 74, su cui di recente abbiamo effettuato una serie di lavori e con la quale abbiamo regatato di più. Nel corso della settimana passata le condizioni meteorologiche non ci hanno aiutato molto per gli allenamenti. Siamo comunque riusciti a navigare con vento forte e questo ci ha dato la possibilità di provare svariati assetti e vele. Questo ci è stato particolarmente utile dato che le previsioni meteorologiche per la prossima settimana di regate indicano vento forte. Ci siamo anche allenati con vento leggero, traendo parecchie conferme dei lavori svolti fino ad ora e preziose indicazioni per alcune modifiche in corso».

Sport & Libri

Il cuore duro del senator Enzo Ferrari

Roberto Carnero

Enzo Ferrari. Un eroe italiano
Leo Turrini
Mondadori
pagine 280, euro 16,80

Per poco non fu nominato senatore a vita, benché i presupposti ci fossero tutti. Eppure quella nomina alla fine non arrivò, perché Enzo Ferrari era visto da alcuni come un ex fascista e da altri come filo comunista. Questa è una delle vicende che Leo Turrini racconta nella sua biografia del costruttore di Maranello, che offre un ritratto a tutto tondo di questo straordinario italiano. Il mancato seggio a Palazzo Madama, pure a più riprese sollecitato da giornalisti autorevoli come Indro Montanelli ed Enzo Biagi, segnala le contraddizioni del nostro Paese, incapace di fare i conti con la propria storia, nella figura di un personaggio che è uno dei più conosciuti nel mondo. Un uomo di cui il libro di Turrini mette in

evidenza le luci e le ombre. In effetti, in politica non fu né fascista - rapporti di cordialità con il regime mussoliniano erano indispensabili per un industriale che volesse continuare a fare il suo lavoro - né comunista - per quanto fu l'unico imprenditore della provincia modenese ad accogliere Palmiro Togliatti in visita alla sua azienda a metà degli anni Cinquanta -. Il suo comportamento era improntato a un'equidistanza dettata dal pragmatismo tipico dell'uomo d'azione, poco interessato all'ideologia, preoccupato invece del successo della propria impresa.

Una priorità assoluta, anche di fronte ai tragici incidenti sulle piste, come quel pomeriggio del 1° agosto 1976, quando sul circuito tedesco del Nürburgring il suo pilota Niki Lauda era rimasto gravemente ustionato. Mentre milioni di tifosi erano in ansia per la vita del loro idolo, Ferrari poneva al primo posto l'azienda. Daniele Audetto, l'allora direttore sportivo della scuderia Ferrari, testimonia una telefonata giungta quella sera stessa da Maranello all'ospedale di Mannheim, dove Lauda era ricoverato: Ferrari gli chiedeva di non perdere tempo, di sottoporre quanto prima una

proposta di ingaggio a Ronnie Peterson o a Emerson Fittipaldi. Una telefonata che solo alla fine si risolse in una domanda: «E quello là come sta?».

Ferrari non si fermava e neppure chi lavorava con lui poteva permettersi il lusso di fermarsi. A costo di apparire cinico. Quasi vent'anni prima, il 12 maggio 1957, nel corso della Mille Miglia, a Cavinana, una località del Mantovano, la Ferrari guidata da Alfonso De Portago era finita in mezzo alla folla, miotendo nove vittime tra gli spettatori (tra cui cinque bambini). Allora - anche per i duri attacchi dell'Osservato-

re Romano e della Civiltà Cattolica, che in sostanza lo accusavano di stragismo - Ferrari attraverso una crisi di coscienza, che però risolse con la decisione di continuare nel suo lavoro. E pensare che da ragazzo voleva intraprendere la carriera di cantante, per la precisione di tenore... Intui però presto la sua vera vocazione, quella di costruttore di automobili da corsa.

Ricostruire la sua vita significa ripercorrere quasi un secolo di storia italiana. A partire dai nomi e dai volti dei personaggi che hanno determinato le vicende dell'automobilismo. Innanzitutto i pri-

mi mitici piloti di casa Ferrari, che Enzo giudicava sentendosi uno di loro (aveva iniziato appunto come corridore). Tazio Nuvolari, di cui parlava sempre con rispetto e ammirazione, nonostante le furibonde discussioni che li opposero. Juan Manuel Fangio, cinque volte campione del mondo di Formula Uno (egualgiato soltanto nel 2002 da Michael Schumacher), ma che Ferrari detestava dal profondo del cuore, anche se sapeva di non poterne fare a meno: per questo aveva accettato, quasi combattendo contro se stesso, le condizioni contrattuali esossissime che l'argenti-

no aveva imposto.

Fino all'ultima stagione felice: tra il 1974 e il 1979, con la vittoria di tre titoli mondiali piloti (due con Lauda, uno con il sudafricano Jody Scheckter) e quattro mondiali a squadra. E a quel tragico 8 maggio 1983 a Zolder, sede del Gp del Belgio, dove perse la vita il canadese Gilles Villeneuve, ingaggiato da Ferrari alcuni anni prima, contro il parere di tutti, quando era ancora uno sconosciuto. Un episodio che, questa volta sì, segnò indelebilmente il vecchio di Maranello, determinando in lui la rottura di equilibrio raggiunto con fatica nel corso della sua esistenza.

Una vita lunga, ricca, entusiasmante, ma anche molto difficile per le vicende personali e familiari. E forse è proprio lì che vanno ricercate le spiegazioni di un attaccamento al lavoro che a qualcuno poteva sembrare fanatico.