

**lo sport in tv**

13,00	Studio sport Italia1
14,30	Wimbledon, finale (rep.) Stream/Tele+
15,30	Atletica, meeting di Padova Rai3
16,00	Ciclismo, Giro d'Italia femminile Rai3
16,10	Ciclismo, Tour de France: 2ª tappa Rai3
18,00	Sportsera Rai2
19,35	Calcio mercato Rete4
19,45	Cavallo mania Snai Sat
20,00	Atletica, meeting di Zagabria Eurosport
21,00	Auto, Indycar: Kansas Stream/Tele+



## Galoppo azzurro, finisce la stagione e fioccano le insufficienze

A Milano le ultime prove prima della pausa estiva: da salvare solo Falbrav, l'unico fuoriclasse italiano

Mino Bora

MILANO Ieri a San Siro il "De Montel" e il "Mantovani" per i puledri ed il Gran Premio d'Italia per i tre anni hanno sancito la chiusura della stagione classica del galoppo italiano. Ora, promossi e bocciati, tutti in letargo estivo per riprendere a galoppare forte a settembre. I promossi, tra gli azzurri, sono invero pochini, a cominciare dalla fine visto che il "De Montel" l'ha conquistato il britannico Romancero, il "Mantovani" la sua connazionale Firebally e l'"Italia" è andato al tedesco Winning Dash. E meno male che gli invader erano solo tre. Tra i

tre anni ottimo il voto di Le Vie dei Colori che in primavera ha dominato la scena battendo anche gli stranieri; un mistero il suo starnesse a riposo dopo il vittorioso "Parioli": si diceva febbre, si è mormorato di un infortunio, vedremo. Tra gli anziani passa il turno lo sfortunato Altieri che ha siglato due belle corse, poi è potuto essere solo terzo nel "Repubblica" perché vittima di un contraccolpo che lo ha costretto a un intervento da cui si spera uscirà più forte di prima. Soprattutto, ma da lui ci si aspetta il colpo d'ala a fine luglio nelle "King George" di Ascot, un bel nove se lo è meritato l'unico vero campione del nostro allevamento, quel Falbrav che plasmato da Luciano

D'Auria (a cui vanno gran parte dei meriti) e poi migrato in Inghilterra dall'emigrato Luca Cumani, sabato scorso ha conquistato le "Eclipse" di Sandown, classicissima di selezione mondiale. Tra i bipedi laurea per il fantino partenopeo Mariolino Esposito che, in sella al biondo tedesco Osorio, ha conquistato il Derby italiano e menzione d'onore, semel in seculo, per l'amministrazione milanese che ha approvato all'unanimità la mozione del consigliere Adriano Ciccioni sul vincolo a verde dedicato all'ippica per l'ultimo polmone della città, i terreni di Trenno. Quelli che la speculazione edilizia aveva - ma forse sarebbe meglio dire ha - nel mirino.

### Sandokan

Liberi di viaggiare con l'Unità

in edicola a € 2,20 in più

# lo sport

### Sandokan

Liberi di viaggiare con l'Unità

in edicola a € 2,20 in più

# Le Williams sbranano il Cannibale

In Francia un'altra doppietta Bmw, Schumi terzo. Barrichello in testacoda: doppiato

Lodovico Basalù

MAGNY COURS Meno male che c'è sempre lui, Michael Schumacher. Che anche quando non dispone più di un puledro di razza riesce a limitare i danni, raccogliendo un inaspettato terzo posto dietro alle due scatenate Bmw-Williams di Schumacher Junior e di Juan Pablo Montoya. Le quali sembrano tornate quelle che con i motori Renault lottarono senza sosta per le posizioni di vertice dal '92 al '97, mettendo insieme 6 titoli costruttori e 4 piloti. L'ultimo dei quali con Jacques Villeneuve. «Ralf ha vinto alla Schumacher», è ormai il ritornello nel paddock. Vero.

Ma una gara noiosissima come quella di ieri (non un sorpasso) ha dimostrato quanto conti il mezzo e poco l'uomo, con tutto il rispetto per il fratello del pilota più pagato della galassia. Perché anche l'eroe di Maranello si è dovuto arrendere a quello che sembra un momento di strapotenza delle Williams e delle gomme Michelin. Ha avuto anche fortuna, quella fortuna che compendia la sua grande classe, Schumacher. Coulthard, nell'ultimo pit stop con la McLaren-Mercedes (tutti o quasi ne hanno fatti tre) è incappato in un bocchettone della benzina difettoso, trascinandosi con sé un incolpevole meccanico. Alla fine lo scozzese ha racimolato un quinto posto dietro a Raikkonen, che pure per tre quarti di gara era riuscito a sopravvivere alla Ferrari, arrendendosi poi alla migliore strategia degli uomini in rosso.

Occorre serrare i ranghi. Un dato è illuminante: nelle ultime quattro gare la Williams ha raccolto 65 punti su 72 disponibili: uno schiacciassimo stile Ferrari 2002. Non solo: dal 1985 non si assiste più a una situazione che vede almeno quattro piloti in lotta per il titolo: Schumacher, Raikkonen - dopo ieri a 8 punti dal tedesco - poi Ralf Schumacher a 11 punti e Montoya a 17. «I media, appena la Ferrari non vince per una o due gare parlano subito di "crisi delle rosse" di "naufragio". Calmi, calmi. In fin dei conti sono pur sempre in testa al mondiale e ho tratto il massimo in



Ralph Schumacher (a sinistra) festeggiato dal fratello sul podio ieri in Francia

una gara difficile, dopo una partenza al cardiopalmo, con Coulthard che mi ha insidiato nel primo curvone veloce. Ora c'è Silverstone e dopo gli importanti collaudi con la Bridgestone dei prossimi giorni sono sicuro che reagiremo».

L'ottimismo di Michael Schumacher può essere di buon auspicio, ma la Ferrari ha i piedi di piombo. Co-

me evidenziano le parole del direttore sportivo, Stefano Domenicali o dello stratega Ross Brawn: «Il nostro primato è indubbiamente in pericolo. Anzi, non potremo più dominare in una stagione durissima e con tanti avversari che crescono gara dopo gara. Ma possiamo comunque portarci ancora a casa il titolo, anche se di misura».

Da casa Bmw-Williams logicamente un coro di evviva, dopo il bis a sette giorni dal Nurburgring: «Il pacchetto telaio-motore-gomme ha raggiunto un livello eccezionale, particolarmente su questa pista - ha spiegato il direttore tecnico Patrick Head -. Meno male che le nostre gomme Michelin non le ha la Ferrari. Credo proprio che quest'anno possiamo ag-

giudicarsi il mondiale costruttori. Su quello piloti non metterei la mano sul fuoco, perché conosco la grandezza e l'intelligenza di Michael Schumacher».

L'attuale punteggio nel mondiale costruttori (la Williams è a 3 punti dalla Ferrari e 15 davanti alla McLaren) sembra dar ragione all'inglese. Che forse gioca coperto quando parla delle possibilità dei suoi due allievi, Ralf Schumacher e Juan Pablo Montoya. Raggiante il primo: «Non voglio fare azzardi, ma se continuiamo a lavorare così ce la possiamo giocare fino in fondo. La gara? Ho avuto problemi con il secondo treno di pneumatici, poi sono arrivato lungo a pochi giri dal termine. Sono piccole cose, tutto l'insieme funziona perfettamente». Più deluso Montoya: «All'inizio non riuscivo a spingere come volevo. Ho provato a prendere Ralf, ma poi ho stabilizzato la mia posizione. Va bene lo stesso, siamo vicinissimi alla Ferrari nel mondiale costruttori». E ben davanti a quella McLaren che continua a sfogliare la margherita circa la data del debutto della nuova, rivoluzionaria MP4/18.

Arrivo Gp. di Francia		PUNTI														
		Australia	Malaysia	Brasile	San Marino	Spagna	Austria	Monaco	Canada	Europa	Inghilterra	Germania	Ungheria	Italia	Stati Uniti	Giappone
R. Schumacher (Williams)	1h30'49"213	media 203,866 km/h	64	5	3	-	10	10	10	6	10	4	6			
J. P. Montoya (Williams)	a 13"813		56	6	10	8	8	-	8	8	3	-	5			
M. Schumacher (Ferrari)	a 19"568		53	1	5	2	5	4	3	5	8	10	10			
K. Raikkonen (McLaren)	a 38"047		47	8	-	-	2	5	-	10	6	8	8			
D. Coulthard (McLaren)	a 40"289		39	2	6	6	3	8	-	4	5	5	-			
M. Webber (Jaguar)	a 1'06"380		29	-	8	-	6	6	6	1	4	6	2			
R. Barrichello (Ferrari)	a 1 giro		29	10	-	5	4	-	4	2	-	-	4			
O. Panis (Toyota)	a 1 giro		13	4	4	1	-	-	1	3	-	-	-			
J. Button			12	-	-	-	-	2	2	-	2	3	3			
G. Fisichella			10	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-			
J. Button			10	-	2	-	1	-	5	-	-	2	-			

Il collaudatore della Ferrari già pronto a prendere il posto del deludente brasiliano nella prossima stagione

## Il volante di Calimero verso Massa

MAGNY COURS Sul tavolo della Ferrari due problemi da risolvere. Il primo con la Bridgestone, che ha mandato in Italia i suoi uomini più potenti allo scopo di ritrovare l'aderenza perduta. Il secondo con Barrichello. Calimero ne ha appunto combinata un'altra della sue: finendo in testacoda alla conclusione del primo giro e ripartendo ultimo. «Lo ha stretto la Renault di Alonso - la versione bonaria di Ross Brawn -. Dopo, abbiamo cambiato la sua strategia, con due pit-stop al posto dei tre preventivati. Almeno ha marciato punti».

Resta una brutta figura, dopo l'ottavo tempo in prova, dovuto solo in parte al maggior quantitativo di carburante imbarcato. Alla fine un avvilito Rubens ha portato a casa il settimo posto, preceduto anche dalla Jaguar di Webber e brutalmente doppiato dalla Bmw-Williams di Ralf Schumacher. Erano parecchi anni che una Rossa non subiva l'onta del

giro di distacco. Radio box, sempre maligna, giura che lo scalpitante collaudatore della Ferrari, Felipe Massa, possa rilevare il sedile di Calimero già dal 2004. Todd nega e dice che al massimo Massa verrà "prestato" a qualche altro team in attesa magari di utilizzarlo nel 2005. Staremo a vedere, ma a Maranello oggi non stapperanno certo bottiglie di Lambrusco per la corsa del loro secondo pilota. Tanto più di fronte a un mondiale che - come dimostra la Williams - richiede sempre due conduttori ai massimi livelli. «Non sono riuscito ad affrontare come avrei voluto la nuova chicane - le parole di Barrichello - perché ero molto vicino alla Renault di Alonso. Sono finito sul cordolo e la macchina non ha risposto, ma si è trattato di un mio errore». Il generale Jean Todt, dopo una guerra ma una battaglia perduta, analizza le forze in campo: «Indubbiamente i rapporti di forza nelle ultime quattro gare sono

mutati a nostro sfavore e a vantaggio del pacchetto Bmw, Williams e Michelin. A 6 gare dal termine saranno fondamentali le prove permesse prima della pausa estiva (obbligatoria per i test dal 22 luglio al 1° settembre ndr) in cui dovremo ritrovare il bandolo della matassa».

Stesso problema che ha la Renault. Ieri, in terra di Francia, due motori rotti non sono stati una gran bella figura per la Régie e per Flavio Briatore. Se per Alonso si è trattato di uno dei pochi ritiri, per Trulli si tratta dell'ennesimo. Intanto da registrare, prima del Gran premio, una riunione tra i team manager. Tema: le regole del 2004. «Un buon film non dura più di due ore - le parole di Briatore -. Via alle prove di venerdì, concentriamoci solo sul sabato e la domenica, con quelle ufficiali al mattino. Sì, mi sembra proprio che Mosley abbia avuto una buona idea».

lo. ba.

LA STORIA Retrocesso in terza serie iberica il club della regione Extremadura, tra Spagna e Portogallo, nonostante le promesse dell'imprenditore Antonio Barradas

## Badajoz, eutanasia annunciata di una squadra di frontiera

Pippo Russo

Perdendo in casa 3-0 contro lo Sporting Gijon, lo scorso 29 giugno, il C.D. Badajoz ha mestamente salutato la "Segunda Division" del campionato spagnolo dopo 11 anni di permanenza. La retrocessione matematica era già maturata due settimane prima, allorché la squadra bianconera aveva subito un'altra sconfitta casalinga dall'Elche, e l'unico obiettivo che a essa si presentava nella gara contro il Gijon era quello di non concludere il torneo all'ultimo posto. Obiettivo mancato. Ma, al di là dell'in-

successo sportivo registrato da una squadra che in quasi cento anni di storia mai è arrivata nella serie A spagnola, la questione che più angustia la tifoseria riguarda la sopravvivenza stessa del club. Che rischia di scomparire per l'assenteismo del suo proprietario, l'imprenditore portoghese Antonio Barradas. Costui, da mesi, non si fa più vedere in occasione delle gare casalinghe giocate al "Nuevo Vivero"; badando al tempo stesso a tenersi distante dalla città. Stando a ciò che ha riferito l'addetto stampa del club a un cronista del quotidiano portoghese "Publico", Barradas si troverebbe in Angola per que-

stioni di lavoro. Irraggiungibile. Ciò che ha indotto la tifoseria bianconera a affiggere sulle mura di cinta dello stadio un manifesto con la foto dell'imprenditore portoghese, e la scritta: «Se busca. Acusado de querer matar al C.D. Badajoz» («Ricerca. Accusato di volere uccidere il C.D. Badajoz»); mentre sul forum del sito ufficiale del club (www.cdbadajozsad.com) c'è chi si limita a chiederne il numero di cellulare («Alguien sabe el móvil de Barradas?» domanda un certo Bedoya).

La storia dell'interessamento di Barradas per il Badajoz è curiosa, così come la figura stessa dell'imprenditore. Il quale è un portoghese "di frontiera", nel senso più ampio che alla definizione si possa conferire. Nativo di Madeira, isola portoghese che denota forti pretese autonomiste, egli ha trascorso 37 anni della sua vita in Sudafrica. La passione per il calcio, che sarebbe sbocciata in coincidenza col glorioso mondiale disputato dalla nazionale portoghese in Inghilterra nel 1966, lo spinse nel novembre 2001 a acquistare il Badajoz. Un club piccolo, ma ben radicato negli affetti della società locale, che da meno di un anno aveva rinnovato lo stadio e si era dotato di un moderno centro sportivo. Appena

acquistato il club, Barradas s'impegnò solennemente a portarlo nella massima serie entro l'anno del centenario (che ricorre nel 2005). A meno di due anni di distanza, la realtà è ben diversa da quella che Barradas aveva fatto intravedere. La squadra è precipitata in "II B" (corrispondente alla serie C1 italiana), e i 27 giocatori che costituivano la rosa della stagione da poco conclusa non percepiscono lo stipendio da tre mesi. Soltanto 12 di essi sono rimasti a far parte del gruppo che si radunerà il 21 luglio per affrontare il prossimo torneo di "II B", e che verrà integrato dai giocatori delle giovanili.

La vicenda del C.D. Badajoz, va precisato, presenta risvolti non soltanto calcistici. Essa colpisce infatti un club che pur non facendo parte della nobiltà calcistica spagnola, costituisce un pezzo importante per l'identità della regione d'appartenenza: l'Extremadura. Di questa regione, Badajoz costituisce una città di frontiera che si colloca in una zona nella quale il confine tra Spagna e Portogallo fa da cerniera a una delle zone economicamente più depresse dell'Europa comunitaria. In questo contesto, il Badajoz (oltre a essere uno dei club più antichi del calcio spagnolo) rappresenta nel suo piccolo un

fattore irrinunciabile d'identificazione. Risulta perciò doppiamente beffardo che esso possa morire per mano di un imprenditore portoghese. Doppia pena, perché un pezzo così forte dell'identità locale viene messo a rischio per mano di uno straniero; e soprattutto perché lungo quella frontiera sono le popolazioni portoghesi (e, in generale, l'economia lusitana) a lamentarsi dell'espansionismo economico e della spregiudicatezza mostrata dagli spagnoli.

In tutto ciò, la triste vicenda del C.D. Badajoz pare quasi un contrappeso.