

10,45	Volley donne: GIA-ITA	SkySport1
12,30	Manchester Utd-Chelsea	SkySport2
14,00	F1, prove Gp Spagna	Rai2
14,30	Tennis, Roma	Italia1/SkySport2
15,25	Calcio, Bayern-Werder B.	SkySport1
15,45	Giro d'Italia, prologo	Rai3/Europasport
16,10	Giro all'arrivo	Rai3
17,20	Processo alla tappa	Rai3
20,05	TG Giro	Rai3
01,00	Giro Notte	Rai3

Caro Giro, fatti forza e non piangere per Armstrong...

Gino Sala

Caro Giro d'Italia ti scrivo per augurarti buon viaggio e buona fortuna, ti raggiungo idealmente nella speranza che tutto vada per il meglio, che non si debbano registrare intoppi di alcun genere. Lo dico per il bene del ciclismo, disciplina soggetta a tante malversazioni, pullulata da brutti personaggi, da maneggioni e affaristi di ogni specie, ma ancora nel cuore di molti appassionati. Una volta tanto metto in un cantuccio il passato con le sue figure leggendarie guidate con sapienza e purezza. I tempi sono cambiati. Io dico in peggio (ciclisticamente parlando) e Alfredo Martini, abilissimo istruttore, uomo saggio e maestro di vita aggiunge che nel Duemila è già tanto vedere dei ragazzi in bicicletta.

GiNo d'Italia

Il presente è quello che è. Evitiamo quindi i paragoni, accontentiamoci di ciò che passa il convento, non mettiamoci a piangere se Armstrong è rimasto a casa e se altri forestieri di valore sono uccel di bosco. Salutiamo e incitiamo Simoni, Garzelli, Popovych, Cunego, Rebellin e tutti gli altri partecipanti. Anche una sfida paesana può essere bella e affascinante se disputata con intelligenza e vigore.

Caro Giro ti voglio bene e un giorno o l'altro spero di entrare in carovana se il mal di schiena smetterà di perseguitarmi. Gli anni sono quelli che sono, nei panni del vecchio cronista mi ritengo un uomo fortunato e nei miei desideri uno è prevalente e tira nuovamente in ballo l'avvocato Carmine Castellano, cioè il direttore della corsa per la maglia rosa. Chi ha la bontà di leggermi sa bene che ho sovente e duramente criticato quest'uomo. Ricordo il giorno in cui ci siamo per così dire scontrati in un dibattito

svoltosi nel teatro comunale di Tortona. Ricordo esattamente le parole che gli ho rivolto: «Signor Castellano sono stanco di richiamarla all'ordine. Quanto prima vorrei avere buoni motivi per passare dai rimbrotti agli elogi...».

Caro Giro, purtroppo Castellano continua a essere un amante del rischio. Non è altezzoso e arrogante come il suo collega che dirige il Tour de France, non ha i toni, la superbia di Jean-Marie Leblanc, per intenderci, quando ci incontriamo mi saluta con una stretta di mano e un sorriso, di maniera magari, ma sempre sorriso, però col suo comportamento è tutt'altro che un amico dei pedalatori. I Giri di Castellano sono pieni di pericoli, di curve e controcurve in prossimità degli arrivi, di tratti spaventosi, maledetti dai concorrenti, ma le proteste entrano in un orecchio dell'organizzatore ed escono dall'altro. Male, malissimo. Continuo a pensare che per mettere in riga Castellano bisogna agire con la massima fermezza. Bisogna dire basta ad alta voce, senza mezzi termini, con l'obiettivo di raggiungere lo scopo.

Molte volte ho pensato che non sarei mai tornato

dal 12 maggio in edicola il libro con l'Unità a € 3,50 in più

GIRO 2004

lo sport

Giorni di Storia

La vita altrove

in edicola il libro con l'Unità a € 3,50 in più

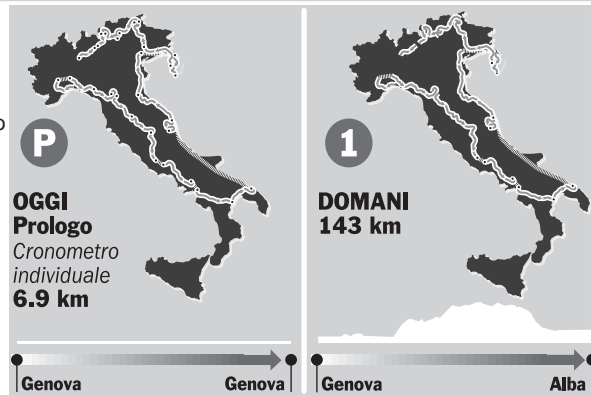
CLASSIFICA FINALE 2003

Gilberto SIMONI (Ita)	in 89h 32'09"
Stefano GARZELLI (Ita)	a 7'09"
Yaroslav POPOVYCH (Ucr)	a 7'11"
Andrea NOÈ (Ita)	a 9'24"
Georg TOTSCHNIG (Aut)	a 9'42"
Raimondas RUMSAS (Lit)	a 9'50"
Dario FRIGO (Ita)	a 10'50"
Serhiv HONCHAR (Ucr)	a 14'14"
Franco PELLIZZOTTI (Ita)	a 14'26"

QUOTE SNAI VINCENTE 2004

Gilberto SIMONI	1,90
Stefano GARZELLI	3,30
Yaroslav POPOVYCH	4
Damiano CUNEGO	10
Andrea NOÈ	15
Vladimir BELLI	20
Davide REBELLIN	20
Franco PELLIZZOTTI	30
ALTRO	7

LA TAPPA



DALL'INVIATO Salvatore Maria Righi

GENOVA Il primo giro senza Pantani è un po' come il torrente Bisagno, quello che precipita dalle montagne e si infila sotto terra proprio alla fine della sua fatica, a un chilometro dal mare. La prima corsa in memento del Marco di Cesenatico assomiglia a quel viottolo di acqua che hanno interrato poco prima della stazione Brignole, per farlo passare sotto a viale Brigate Partigiane e dare insomma il nome al quartiere, la Foce. Qualcosa che immagini ma non vedi, lineare e imprevedibile. Nel suo ultimo tratto, quando piove forte, e qui piove quasi sempre, si ingrossa, tracima e allaga tutto. Il Giro d'Italia numero 87, anno zero dopo il Pirata, è una roba del genere. È tutto già scritto, ma per niente sicuro. Tutti dicono che vince Simoni, tutti dicono che Petacchi manderà in pensione Cipollini, tutti dicono che gli astri nascenti Popovych e Cunego sono talenti con licenza da guastafeste.

Ma Pantani non c'è e si sente, come dimostra l'imbarazzo della carovana che non lo cita nemmeno e non spende una parola. Nella conferenza stampa di apertura i suoi colleghi hanno spiegato, ipotizzato e gignoneggiato, ce ne fosse uno che non fa i complimenti all'altro, ma nessuno ha pronunciato quel nome e cognome, Pantani Marco. Sparito ma evidente davanti a tutti, come la lettera rubata di Poe. Come uno scomodo fantasma con cui fare i conti il meno possibile. Gli hanno dedicato il Mortirolo, il resto è meglio per ora seppellirlo sotto alla strada che parte da qui e finirà a Corso Venezia, Milano. Da Piazza della Vittoria, a fianco del Bisagno, per 3423,9 chilometri e venti tappe. Intorno c'è la capitale europea della cultura che è un formicolare di iniziative e ha voluto le biciclette dopo la Nazionale del Trap, e prima dei cestisti azzurri di Recalcati, e che attualmente ospita dieci mostre. Fino al 16 maggio una dedicata ai capolavori del Seicento e Settecento con un nome omen, "Visioni ed estasi", parlando di imprese che non riescono a togliersi l'odore di chimica da laboratorio.

Più a ponente, verso la stazione Principe, continuano a trivellare e fare colate per la metropolitana, arrivava pare all'ultimo benedetto pezzo.

Quante cortesie. «Prego, vinca lei»

Alla vigilia della corsa in rosa i favoriti si nascondono e non parlano di Pantani



Cantieri aperti sotto alla pelle di una città diffidente che pare La Paz o Montevideo, nei suoi vicoli e nei suoi perugli, tante sono le facce che raccontano paesi lontani come solo in una città di mare. Ma è una parata di consonanti dolci, occhi senza luce e vestiti malinconicamente sgarbanti.

Genova, Sud America. E da qui, come per un viaggio oltre un oceano fatto di salite e (soliti) sospetti, oggi con la cronometro individuale partono in 169. Niente da fare per il colombiano Uberlino Mesa Estepa e per lo sloveno Jure Golcer. Valori ematici fuori norma, il responso dei controlli.

Li mandano in rada per 15 giorni, «a tutela della loro salute» recitano le impareggiabili norme. Non male neppure Gianni Savio, il team manager del colombiano (la squadra è la Colombia Selle Italia). Secondo lui è tutta colpa dell'altura, dove si è preparato Mesa Estepa prima del Giro. Sono av-



"Doppia coppia" nella conferenza stampa di ieri. A sinistra l'abbraccio tra Stefano Garzelli e il campione del mondo Igor Astarloa. Qui accanto felici e sorridenti Davide Rebellin e Gilberto Simoni, vincitore nel 2001 e 2003

vertiti gli alpinisti e gli scalatori insomma: pensare che una volta la montagna era un toccasano. Meno male che il Giro ha imparato la lezione e non vuole più sentir parlare di veleni e trucchi.

Lo assicura il presidente della Federciclismo, Giancarlo Ceruti, dal convegno dei Ds sullo sport. «Il Giro d'Italia dimostra che sta facendo cose nuove per rendere più trasparenti i risultati» ha detto a proposito dell'esclusione dei due corridori. Già che c'era, allora, poteva anche parlare di Manuele Mori che il 25 maggio del 2002 è stato sospeso 45 giorni. Allora correva da dilettante e pertanto, secondo le regole della Federazione presieduta dallo stesso Ceruti, non avrebbe potuto diventare professionista: il passaggio è vietato a chi nei due anni precedenti è punito per fatti di doping o tutela della salute, dicono i libri sacri del ciclismo. Ma non solo Ceruti deve averlo dimenticato, se è vero che Mori è regolarmente al via - con licenza svizzera, opla - col pettorale numero 167, per la Saunier Duval e per la trasparenza di cui sopra.

Per il resto, mentre risanano Alitalia, al Giro vanno decisamente di moda i treni. La moda lanciata da quello di Cipollini ormai è dilagata. Petacchi si presenta con quattro moschettieri intorno e spera spiega che «perso all'ultimo momento Frigo, abbiamo scelto di puntare sugli arrivi di tappa e quindi di avere più uomini nelle volate per aiutarci ed avvantaggiarci». La Saeco non vuole essere da meno e manda in giro un depliant promozionale intitolato «Il treno rosso». Anche se il convoglio pilotato da Claudio Corti parte con un grattacapo, perché il golden boy Cunego messo a fianco del favorito Simoni assomiglia molto a Barrichello con Schumacher, con Simoni-Schumi che si spertica in lodi ma con la faccia di uno che «guai a lui se ci prova». Solo che il 23enne veronese non è come il Calimero brasiliano, pare che sappia vincere davvero. Senza Pantani ma con le coppie che hanno sempre fatto un gran bene alle due ruote: Simoni contro Garzelli, Petacchi contro Cipollini, Rebellin contro Astarloa, campione del mondo che nessuna fila.

Già, gli stranieri. Neanche quest'anno se ne vedono molti in giro. Un altro Giro autarchico. Sarà colpa dell'euro, come dice il cavaliere.

Nelle prime prove sul circuito di Montmelò le Ferrari del tedesco e Barrichello davanti a tutti. Nel pomeriggio recuperano le Bar-Honda. Sorteggiati sei piloti per l'antidoping

Anche in Spagna solo Button prova a contrastare Schumi

Lodovico Basalù

MONTMELÒ (Spagna) «Un tipo di gomma è più veloce sul giro, un'altra è più costante sulla distanza. Qui è difficile sorpassare, per cui è fondamentale trovare quella giusta per la gara». Chi parla è Ross Brawn, lo stratega della Ferrari. Riproponendo un problema ormai storico, che caratterizza dunque da troppo tempo la F1: la totale mancanza di lotta in pista, di spettacolo. E non solo per «colpa» della superiorità mostrata finora dalla Ferrari che anche ieri è risultata complessivamente la più veloce con il solito Michael Schumacher. Il tedesco ha svettato al mattino, mentre la Bar-Honda lo ha fatto al pomeriggio, sia con Jensen Button sia con il collaudatore Anthony Davidson, uno che presto troverà un posto fisso nel circus, viste le sue incredibili prestazioni. Insomma la

monoposto angloipponica sempre più nel ruolo di anti-Ferrari e Button convinto della propria funzione di anti-diavolo del «fenomeno» di Maranello. «La macchina è sempre più bilanciata e il futuro non può che essere roseo per noi», dice l'inglese.

Anche se Schumi non mostra affanno: «Qualunque sarà la scelta effettuata dai nostri tecnici la F2004 sarà sempre veloce». La fiducia incondizionata nella nazionale rossa deriva dal fatto che sull'ultima fortunata creatura progettata dal genio sudafricano Rory Byrne già si sperimentano particolari nuovi, specie a livello di sospensioni ma anche di olio e di benzina: forniti sul campo dalla Shell che ogni volta «crea» la propria miscela esplosiva a seconda delle condizioni del circuito e della temperatura dell'aria. Anche se Jean Todt, fresco della nomina a direttore generale della Ferrari, preferisce la pruden-

za: «Saremo competitivi come sempre nell'arco del week end ma non so in che misura: dipende da tanti fattori». Un... fattore può essere appunto l'ascesa di Button. Ma si fa fatica a individuarne altri, visto che Alonso, l'idolo di casa, è solo al quinto posto con la Renault, Raikkonen ha rotto ancora la sua McLaren, mentre le BMW-Williams sono rispettivamente sesta, con Ralf Schumacher, e addirittura undicesima con Juan Pablo Montoya, uno che medita vendetta dopo il ruota a ruota con Schumi nel recente Gp di San Marino.

Proprio 15 giorni fa a Imola si è incominciato a parlare di nuove regole, di inedite soluzioni che abbassino i costi e riportano le macchine a un livello più umano. Il discorso è continuato questa settimana a Montecarlo, ma mettere d'accordo tutti appare impresa ardua. Ad esempio le prove del venerdì: si vorrebbe tornare come all'anno scorso,

ridando una connotazione ufficiale, in modo che servano a stabilire l'ordine di uscita al sabato. Ma Minardi e Jordan non sono d'accordo, perché le rispettive macchine godono di più «visibilità», uscendo per ultime nella prima ora ufficiale di sabato (oggi) e prime (quasi sempre) per i pessimi tempi ottenuti nella seconda che stabilisce l'ordine di partenza. In pratica sei-sette minuti in «diretta» che agli sponsor non fanno affatto schifo. Staremo a vedere.

Intanto pare certo che dal 2005 potrebbe essere vietata la sostituzione delle gomme mentre dal 2006 si potrebbero vedere motori di soli 2.4 litri a 8 cilindri. Tutto al condizionale, insomma. Eccetto il test antidoping al quale sono stati sottoposti ieri Schumacher, Barrichello, Button, Raikkonen, Massa e Panis. Non è il primo e non sarà l'ultimo, visto quanto recita la legge della FIA.

**BALCANI, L'ALTRA EUROPA
IL FALLIMENTO DELLA
GUERRA UMANITARIA**

intervengono:

**Predrag Matvejević Raffaella Bolini
Ennio Remondino Miodrag Lekić
Giulio Marcon Lalla Cappelli
Luči Žuvela**

**LUNEDÌ 10 maggio
ORE 17.00**
Sala delle Bandiere - PALAZZO VALENTINI
Provincia di Roma
Via IV Novembre 119

aprite ROMA