

<b>08,30</b> Xtreme Sports <b>Eurosport</b>
<b>09,30</b> Sollev. pesi, campio. europei <b>Eurosport</b>
<b>11,15</b> Rugby Club <b>SkySport2</b>
<b>13,00</b> F1, Gp Imola, prove ufficiali <b>Rai2</b>
<b>13,30</b> Tennis, Federation Cup <b>RaiSportSat</b>
<b>16,00</b> Pallanuoto maschile <b>Rai3</b>
<b>18,00</b> Equitazione, camp.it. <b>RaiSportSat</b>
<b>20,00</b> Wrestling, Smackdown <b>Italia1</b>
<b>20,30</b> Basket, Nba Action <b>SkySport2</b>
<b>20,30</b> Sport 7 <b>La7</b>

**Serie A: nell'anticipo il Milan contro il Parma prova l'allungo**

Alle 18 il Siena ospita l'Udinese al "Franchi" alla ricerca della terza vittoria consecutiva



Dopo l'ultimo turno infrasettimanale di questa intensissima stagione, la serie A torna in campo oggi con gli anticipi della quattordicesima giornata di ritorno. Occhi puntati su San Siro dove alle 20,30 (Siena-Udinese si gioca alle 18,30) il Milan affronta il Parma. Riagganciata la Juve in vetta, quella di stasera è una gara fondamentale per i rossoneri, contro un Parma alla ricerca di punti preziosi nella volata salvezza. «È una squadra che ha qualità, gioca bene, ha attaccanti molto pericolosi - ha spiegato Ancelotti - Morfeo e Gilardino costituiscono una bella coppia, è una formazione molto dinamica e giovane con una spiccata vocazione offensiva». Questa sera potrebbe tornare in panchina Pippo Inzaghi se il

provino avrà convinto Ancelotti. Per il resto, ballottaggio Tomasson-Crespo, recupera l'assenza di Pirlo, mentre Dhorasoo ha recuperato dall'influenza e anche Serginho («che ha fatto una buona partita col Chievo» - sottolinea Ancelotti) potrebbe essere schierato. Ancora in dubbio invece Ambrosini e Rui Costa per i quali si decide all'ultimo momento. Per Carmignani, invece, è emergenza in difesa dove mancheranno Cardone (squalificato) e Bettarini, di nuovo infortunato. Questo il programma di oggi:

ORE 18:	
<b>Siena-Udinese</b> .....SkyCalcio2	20,30:
<b>Milan-PARMA</b> .....SkySport1	

14 giornata di ritorno (20,30):  
**Crotone-Albinoleffe**...SkyCalcio14  
**Salernitana-Bari**.....SkyCalcio8  
**Arezzo-Catanzaro**...SkyCalcio13  
**Empoli-Cesena**.....SkyCalcio6  
**Triestina-Modena**...SkyCalcio10  
**Catania-Pescara**...SkyCalcio11  
**Perugia-Piacenza**...SkyCalcio7  
**Treviso-Venezia**...SkyCalcio12  
**Ternana-Verona**.....SkyCalcio9

Lunedì 20,45:  
**Torino-Vicenza**.....SkyCalcio2  
**Ascoli-Genoa**.....SkySport1

serie B

IL CENACOLO visto da Dario Fo

Ritratto d'autore

in edicola il vhs con l'Unità a € 12,90 in più

## lo sport

IL CENACOLO visto da Dario Fo

Ritratto d'autore

in edicola il vhs con l'Unità a € 12,90 in più

## Schumi in ritardo, ma Imola ci crede

Gp di San Marino, nelle prove libere sono ancora avanti McLaren e Renault

Lodovico Basalù

**IMOLA** Guerra di nervi nella prima giornata di prove del Gp di S.Marino. La Ferrari cerca la rivincita e gioca al gatto con il topo con l'apparentemente invincibile Renault. Ma anche il Duca di Oviedo, Fernando Alonso, non scopre tanto le proprie carte, risparmiando nelle due sessioni di prove motore e macchina. È una F1 da congiuntura. O con il bilancino, se preferite. La regola del motore per due gare condiziona chi si porta dietro dal Bahrain un propulsore che ha già fatto 6-700 chilometri. Per cui è inutile fare i gradassi ma badare al sodo.

Ecco dunque che ancora una volta è un collaudatore, Pedro de la Rosa (maltato di 5000 dollari per non aver rispettato il semaforo ai box) ad essere risultato il più veloce di tutti con la McLaren, davanti alla rediviva Lucky Strike Bar-Honda di Jenson Button. «L'arrivo del nostro nuovo direttore, Gil de Ferran, campione delle Cart americana, è stata per noi come una dose di viagra», ha detto euforico l'inglese. Seguono un altro collaudatore, Ricardo Zonta con la Toyota, poi Kimi Raikkonen (McLaren), il sopraccitato Alonso (Renault) e - finalmente - Michael Schumacher, tallonato dall'altra Ferrari F2005 di Rubens Barrichello e da un'altra McLaren, quella guidata dal rientrante Alexander Wurz. Che dal 2000 non provava più l'ebbrezza di un Gran premio, essendo stato confinato al ruolo di tester.

«La situazione è semplicemente buona per noi - giura Schumacher dal box delle rosse - Sia le gomme, sia le novità aerodinamiche, hanno funzionato. E le prospettive sono ottime. Vi sono sembrato troppo aggressivo nel mio approccio con la pista? Qui a Imola lo devi sempre essere. Sì, è vero, la Bar-Honda sembra di nuovo forte. Ed è un altro avversario che si aggiunge alla lista. Ma bisognerà vedere se la loro è una prestazione super



Michael Schumacher a bordo della F2005 Sotto Flavio Briatore

## Briatore

## Guerra alla Ferrari: «Fa troppi test»

**IMOLA** La guerra continua tra i paddock del circus. Flavio Briatore ama i microfoni, le telecamere, i tacchini della carta stampata. Di fronte ai media insomma si esalta. Stavolta l'esternazione riguarda il problema dei test privati. Dice l'inoscandibile Flavio: «Sono appena uscito da una riunione con Ecclestone. Abbiamo parlato della Ferrari (non invitata ndr), ed è l'ora di fare chiarezza su quanto si possa provare fuori dai

Gran premi. Loro lo hanno fatto fino a ieri a Monza. E questo è troppo. Poi non mi sembra giusto che ci siano delle riunioni private tra la stessa Ferrari e la FIA». Quest'ultima, è una bordata già sparata in passato dal Direttore di Renault Sport. Che ne ha per tutti: «Analizziamo le prove ripartite tra sabato e domenica. È anche colpa di voi giornalisti se la gente non capisce». «Sentenza» decisamente discutibile. Tocca agli spettatori: «Mica tutti possono trovare i soldi sotto le pietre. Se si arriva a pagare fino a 4-500 euro per un biglietto meglio un week end a Parigi. O una serata nel mio Billionaire». Dall'altra parte della trincea, pronta la replica di Luca Colajanni, p.r. Ferrari: «Noi abbiamo fatto 6600 km di test, la Renault 5300. Ma tocca a noi sviluppare le gomme Bridgestone, visto che la Michelin può contare su più team». Polemiche, strascichi... Nulla in confronto alla eterna querelle sull'incidente mortale del 1994, che portò via il grande Senna dalla F1. La prima udienza del secondo processo si terrà infatti a Bologna il prossimo 11 maggio.

lo.ba.

solo sul singolo giro».

Il tedesco sembra lo stesso dei giorni migliori, quando per gli altri restavano a disposizione solo le briciole. E lo sforzo di tutti gli uomini di Maranello è stato tangibile nelle ultime tre settimane. Anche a livello di sponsor tecnici. Come la Shell (che ha rinnovato il contratto con la Ferrari fino al 2010), che ha portato a Imola una ulteriore evoluzione del carburante che riempie il serbatoio delle due F2005. «Ora spendiamo in ricerca e sviluppo a disposizione dello scorso anno - giura Mike Copson, responsabile dell'azienda petrolifera - I motori devono durare il doppio e quindi occorre anche un olio che impone investimenti colossali». Alla faccia di Max Mosley, che dall'alto della sua poltrona di presidente della FIA ha sempre spacciato come «più economica» l'attuale gestione di un team di F1.

E veniamo agli italiani. Senza tempo, nella prima sessione, Fisichella, non in quella conclusiva con la sua Renault. Il romano ha se non altro il vantaggio di montare un motore nuovo, avendo rotto l'altro in Bahrain. Anche Jarno Trulli, 13°, ha girato al risparmio con la Toyota, mentre il debuttante Vitantonio Liuzzi è 12° nella prima ora e 21° nella seconda. Insomma un bel gioco di posizioni e di numeri tra i quali è difficile districarsi.

Oggi si fa sul serio, con la prima sessione di prove ufficiali. «Purtroppo, a causa del ritiro in Bahrain, dovrò fare lo "spazzino" - ammette Fisichella - visto che sarò tra i primi a uscire in pista. Meglio le vecchie qualifiche: 12 giri e vinca il più veloce».

La stessa sorte toccherà anche a Schumacher. Ed è questo che può condizionare, almeno in parte, la gara delle monoposto più amate, specie qui, nella Regione simbolo di bielle e pistoni. Oggi diretta su Rai 2 dalle 13 alle 14. Domani seconda sessione dalle 10 alle 11 con il via della gara alle 14 su Rai 1.

il punto

## La nuova F1? È post-democratica

Pippo Russo

Giunta in prossimità del quarto Gran Premio stagionale, in programma domani a Imola, l'edizione 2005 del mondiale di Formula 1 conferma i pronostici che la vedevano coincidere con un momento di svolta. I segnali di cambiamento erano in parte attesi e in parte auspicati. Quelli attesi derivano dalle riforme regolamentari; quelli auspicati riguardano il ritorno a una competizione aperta, dopo un lustro di dominio del binomio Ferrari-Schumacher. Questo effetto si è materializzato in una misura che nessuno avrebbe immaginato. Ma anche le innovazioni regolamentari hanno avuto una notevole incidenza, avendo cambiato strategie e tattiche di gara.

Quelli appena illustrati sono gli aspetti più evidenti del processo di trasformazione cui il mondo della F1 è soggetto. Ma ve ne sono altri che meglio raccontano la fase di mutamento attraversata dalla massima competizione motoristica mondiale. Si tratta degli aspetti legati al ricambio fra capitalismi, mercati e culture industriali. Una realtà presente anche in altri sport, ma che nel mondo della Formula 1 assume un significato più ampio. Gli attori tradizionali dell'industria motoristica europea si trovano in affanno nel gestire quello spettacolo che coincide con una delle massime celebrazioni della civiltà dell'automobile. La quale, a sua volta, è una delle massime espressioni della civiltà industriale. Questo mutamento va letto attraverso due ottiche: quella che riguarda il campo degli attori tradizionali della F1, e quella della pressione di attori e paesi esterni.

**Attori tradizionali** Questo campo è stato attraversato nei mesi passati da un conflitto fra case automobilistiche e scuderie da un lato, e organizzatori della competizione dall'altro. Un conflitto durissimo, che ha avuto una svolta in seguito al voltafaccia della Ferrari. Oggetto del contendere erano i proventi dello spettacolo, che secondo le scuderie e le case automobilistiche andrebbero distribuiti in modo più equo. Obiettivo da colpire: lo smisurato potere economico di Bernie Ecclestone, presidente della Formula One Association. In ballo c'era il rinnovo del "Patto della Concordia", l'accordo fra scuderie e Ecclestone su risorse economiche e diritti televisivi, in scadenza nel 2007. Fino allo scorso gennaio le scuderie e le case automobilistiche, capeggiate dalla Ferrari, avevano minacciato di organizzare un mondiale alternativo a partire dal 2008. Il 19 gennaio il colpo di scena: Luca Cordero di Montezemolo si accordava con Ecclestone e con il presidente della Federazione Internazionale dell'Auto, Max Mosley, assicurandosi fino al 2012 un dividendo annuo che passava

da 30 a 70 milioni di euro. Una rottura del fronte sul quale i commenti della stampa italiana sono stati un miracolo di equilibrio, e che secondo la triade Mosley-Ecclestone-Montezemolo avrebbe dato un colpo mortale al piano di organizzare un mondiale alternativo; il quale, con la defezione della Ferrari, avrebbe perso il concorrente più significativo. Le cose sono andate diversamente: le altre 9 scuderie hanno continuato a procedere nella pianificazione, mentre il pessimo avvio della Ferrari nel mondiale in corso ha messo in imbarazzo la scuderia italiana e rafforzato i 9 team "traditi".

**Attori e paesi esterni** C'è un altro piano del mutamento che caratterizza il mondo della F1. Si tratta di un piano esterno a quello che riguarda gli attori tradizionali e i paesi di cui essi sono espressione. Storicamente, dal punto di vista economico-industriale la F1 si è sviluppata lungo un asse europeo occidentale. Per lungo tempo sono state poche le aree geografiche raggiunte dalla Formula 1 all'esterno della zona euro-occidentale: l'Austra-

lia, il Giappone e, con alterne fortune, gli Usa. È dall'area geo-politica e economica euro-occidentale che provengono quasi in esclusiva le case automobilistiche storicamente impegnate in Formula 1, da essa e dalle relative scuole automobilistiche nazionali vengono selezionati i protagonisti, di essa sono estrazione le élites che controllano gli organismi dirigenziali dell'automobilismo da competizione, e per lungo tempo sono provenuti da tale ambito i capitali. Questo assetto è mutato. La Formula 1 si è progressivamente "globalizzata", estendendosi su aree rimaste a lungo estranee. Un'espansione che partì nel 1986 con la conquista dell'Est europeo, attraverso l'istituzione del Gp d'Ungheria, e che si è spinta sempre più a oriente: Turchia, Malaysia, Bahrain, Cina. Il piano che porterà la F1 a Mosca è praticamente realizzato, e si parla di possibili Gp a Singapore e a Cancun, in Messico.

**Nuovi capitalismi** Si tratta, a tutti gli effetti, di un progressivo spostamento dell'asse geo-politico della Formula 1. La "vecchia Europa" cede il

passo a nuovi territori e a platee inedite. La prospettiva, nemmeno dissimulata da Ecclestone, è quella che porterà alla sostituzione di tappe europee del mondiale con tappe extraeuropee, allo scopo di raggiungere mercati dal potenziale di sviluppo più ampio. Lo spazio per le gare nei circuiti nuovi verrà concesso a scapito di alcune prove europee. A rischio Magny Cours, Silverstone e Imola. Il mutamento nell'economia politica della F1 non riguarda solo l'espansione verso nuove aree. Si registra una virata nella direzione dei nuovi capitalismi, diversi da quelli istituzionalmente e democraticamente corretti che sono espressione della "vecchia Europa". Altre culture del mercato, e della sua relazione con le istituzioni, stanno entrando in campo. Lo sbarco in F1 del miliardario russo naturalizzato canadese Alex Shnaider, che ha rilevato le vetture Jordan imponendo loro la denominazione "Midland Formula 1" a partire dalla stagione 2006, annuncia l'arrivo di nuovi attori del capitalismo globale, che porteranno a un ripensamento dello spettacolo e delle sue

logiche di produzione. Allo stesso modo, l'ingresso della Cina nell'arena della F1 coincide con la sfida lanciata dall'industria automobilistica cinese a quella europea, specie nel segmento di mercato relativo alla costruzione di vetture a bassissimo costo. Discorso analogo si può fare per la Malaysia, la cui compagnia petrolifera di stato "Petronas" è entrata in gara attraverso il team Sauber e ha imposto il Gp di Sepang. L'ingresso di nuove forze economiche e geo-politiche della Formula 1 può essere letto come un'allegoria del passaggio dalle forme tradizionali e democraticamente corrette del capitalismo euro-occidentale a quelle autoritarie provenienti dai vari Est del mondo. La disciplina che incorpora il connubio fra sport e industrialismo registra una svolta che non è post-industriale ma post-democratica. Inaugurando una fase in cui lo spettacolo emigra nelle direzioni comandate da "democrazie" inscalfibili, da nuovi oligarchi sorti sulle rovine delle ex economie pianificate, e dalle famiglie regnanti di emirati in cui il Medio Evo continua a convivere con quelle istituzioni dell'economia di mercato che si voleva "naturaliter" foriere dei processi di democratizzazione. Finita l'era dell'automobilismo competitivo espresso da una cultura economico-industriale da "capitalismo ben temperato", si apre quella in cui il mondo dei motori sarà la leva a elevato impatto propagandistico agitata dalle oligarchie politico-finanziarie degli stati "in via di sviluppo". Economico, non democratico.

pipporusso@unifi.it