

E' Morta

«Dopo una cosa del genere, la Formula 1 in America non recupererà più. È morta». Parole di Jaques Villeneuve, pilota canadese della Sauber.



WIMBLEDON Da oggi tutti a caccia di Roger Federer e Maria Sharapova. A Londra si apre nel pomeriggio il torneo di Wimbledon che lo scorso anno consacrò definitivamente la stella della bella tennista russa. Federer, invece, è alla caccia del 3° successo consecutivo.

BRASILE KO Nella seconda giornata del gruppo B della Confederations Cup in svolgimento in Germania, il Brasile è stato battuto 1-0 dal Messico (gol di Borgetti) mentre il Giappone si è imposto 1-0 (gol di Oguro) sui campioni d'Europa della Grecia.

Una farsa a 300 chilometri all'ora

**Solo sei macchine corrono il Gp di Indianapolis (e vince Schumi)
I team gommati Michelin fanno il giro di allineamento e poi si ritirano**



Triste passerella per Michael Schumacher sul traguardo di Indianapolis davanti al compagno di squadra Rubens Barrichello

L'opinione

Come sport la F1 era già defunta da un bel pezzo

Pippo Russo

SEGUE DALLA PRIMA

Si tratta di una morte che arriva da lontano. Frutto d'un misto d'ordinaria caducità e insipiente gestione burocratista dei mali di crescita. La Formula 1 è morta perché da tempo ha raggiunto i limiti oltre i quali la crescita, da funzionale, diventa controproducente; e perché la necessità di gestire questa crisi da "crescita disfunzionale" s'è risolta nell'approntare misure di razionalizzazione che hanno costruito un insensato e paralizzante sistema di divieti.

La profonda "crisi da svolta post-industriale" di uno sport che sul ciclo ricerca-sviluppo-innovazione-competizione ha fondato il proprio successo.

Da quando lo sviluppo di potenza tecnologica e competitiva ha superato una soglia oltre la quale la sicurezza si faceva sempre più labile, senza che se ne giovasse lo spettacolo, questo sport aveva già avviato un declino irreversibile. Tutti gli ultimi tentativi di riforma regolamentare, fondati sul contenimento delle prestazioni e dei costi, sono stati soltanto fughe dalla realtà. Perché, concettualmente, l'automobilismo da competizione non può basarsi sul contenimento di velocità e costi. Esso è un campo in cui vige il principio dell'incrementalismo. E laddove la crescita cessa, non può esservi spazio

per l'adattamento, ma soltanto la consunzione. Che si manifesta attraverso l'incapacità di una multinazionale produttrice di gomme a fornire manufatti competitivi, o a farlo senza violare i severi vincoli fissati dai regolamenti. Ma che avrebbe potuto verificarsi in cento altri modi. Giusto nei giorni scorsi, alla vigilia del Gp di Indianapolis, si era diffusa la notizia di un nuovo cambio di regolamenti a partire dalla prossima stagione. Il tutto mentre quelli appena entrati in vigore si mostrano sempre più indigesti. Qualcuno dirà che non ci sia sordo peggiore di chi non vuole sentire. Magari fosse solo questo. La verità è che non c'è cadavere peggiore di chi non vuol morire.

pipporusso@unifi.it

di **Lodovico Basalù** / Indianapolis

LA F1 TOCCA IL FONDO, forse senza più possibilità di risalita. E proprio in territorio americano, dove già era difficile far digerire al pubblico yankee fatti e misfatti del circus di Bernie Ecclestone. Un Gran Premio con sole sei macchine al via non lo si era mai vi-

sto: due Ferrari, due Jordan e due Minardi. Ovvero i team gommati Bridgestone. Questa volta a finire sotto accusa - dopo l'incidente di venerdì occorso alla Toyota di Ralf Schumacher - è toccato alla Michelin. Che subito ha diffidato

i team da lei "calzati" - i restanti sette - dallo schierarsi al via del Gp degli Stati Uniti. La trattativa condotta fino all'ultimo minuto con la FIA non ha portato ad alcun risultato. In sostanza il compromesso di mettere una chicane sulla sopraelevata per sollecitare meno le coperture francesi è brutalmente stato bocciato per il deciso rifiuto di un team. Probabilmente lo stesso che poi ha piazzato due monoposto sui gradini più alti del podio (nell'ordine Michael Schumacher da-

vanti a barrichello, terzo con la Jordan il portoghese Monteiro) in una gara tanto fasulla quanto scontata.

Le parole di Luca Colajanni, responsabile della comunicazione in pista della Ferrari, non servono di sicuro a calmierare la situazione: «Certo, è un peccato vedere decine di migliaia di persone che hanno pagato il biglietto così amareggiate - le sue parole - Ma le responsabilità non sono delle FIA né, tantomeno, della Bridgestone, che ha sempre pensato alla sicurezza».

I distinguo, sulla scia di tale dichiarazione, sono almeno due. Il primo: Scagli la prima pietra chi può parlare di sicurezza assoluta in F1. Il secondo: forse alla Ferrari si sono dimenticati di quanto successo alla F2005 di Schumacher nel Gp di Spagna, con la bellezza di due gomme dechappate? «Restart the race», ossia «Fate ri-

A Imola nel 1982 solo 12 auto in gara

DIFFICILE TROVARE un caso analogo a quello di ieri. Il caso più celebre è sicuramente quello del Gp di S. Marino del 1982, quando, per una diatriba tra i team cosiddetti legalitari - ovvero Ferrari e Renault - e quelli che, secondo la definizione di Enzo Ferrari, erano ancora chiamati gli "assemblatori inglesi" la gara sul circuito romagnolo partì monca. Con sole 12 monoposto in pista, quattro sole delle quali in grado di vincere, ovvero proprio Ferrari e Renault. La Tyrrell, scuderia poi scomparsa, si schierò solo perché a pilotarla c'era un italiano, lo sfortunato Michele Alboreto, che due anni dopo sarebbe passato alla Ferrari.

partire la corsa», si è letto ieri in tanti cartelli esposti da ben 150.000 paganti, assolutamente ignari di quanto stava squallidamente accadendo in mondovisione. Che ritorno avrà avuto la vittoria - si fa per dire - della Ferrari in quello che è da sempre il primo mercato per la casa di Maranello? Gli interrogativi - ci consenta l'entourage di Maranello - sono davvero tanti.

Con Paul Stoddart, titolare della Minardi, che non si è lasciato peraltro pregare sull' esternare la propria disapprovazione sulla farsa messa in atto da Ecclestone e compagnia.

Senza considerare che l'out-out imposto dalla Michelin ai propri team non è stato certo uno spot per la casa del Bibendum. Ma semmai una preciso "j'accuse" rivolto contro se stessa. E di questi tempi non è davvero poco. «Noi, come sempre, abbiamo pensato

alla gara di Indianapolis in modo specifico - ha precisato l'ingegnere Hamashima da casa Bridgestone - Ma non ci fa certo piacere una vittoria ottenuta in queste condizioni, senza un avversario in pista. E al proposito ribadisco che la ventilata proposta della FIA per il futuro, che vorrebbe solo una monogomma ci trova assolutamente contrari. Non ci sarebbe più alcuna forma di competizione».

E a proposito di competizione, registriamo, per dovere di cronaca, il commento sul "trionfo" di Schumacher e Barrichello, da parte di Luca Colajanni: «Entrambi hanno avuto gara libera, con l'input di risparmiare i motori per il prossimo Gp di Francia». Incredibile ma vero, i due hanno rischiato persino di scontrarsi dopo il secondo pit stop, con l'indomito Rubens finito sull'erba prima di riprendere la retta

via su un tracciato desolatamente deserto.

«Non capivo che cosa stava succedendo - si è come scusato un imbarazzato Schumacher - È stata comunque una gara bella per noi». Più duro, più realista, Barrichello: «Una gara decisamente triste, mi si stringe lo stomaco a vedere tutte le altre macchine ferme. Ma io ho fatto quello che dovevo fare». Decisamente drastico l'ingegnere Luca Baldisserri, responsabile del Cavallino sulle piste: «Non ho nulla da dire. Lasciatemi stare».

Una brutta giornata di sport, quella della nona prova del mondiale piloti. E nessuno, proprio nessuno, nemmeno Luca di Montezemolo, Jean Todt e gli stessi Schumacher e Barrichello avrebbero voluto vedere un ritorno così improbabile sul gradino più alto del podio che vale meno di una soldo bucato.