

**CHI HA PAURA
DI MARCO TRAVAGLIO?**

BANANAS

Con la prefazione
di Furio Colombo

in edicola il libro
con l'Unità a € 7,50 in più

Unità
10
LO SPORT

17
martedì 23 ottobre 2007

**CHI HA PAURA
DI MARCO TRAVAGLIO?**

BANANAS

Con la prefazione
di Furio Colombo

in edicola il libro
con l'Unità a € 7,50 in più

La **B**ottiglia

«Ho rotto le mie abitudini di una vita e sabato sera mi sono dato al bere. In quel momento mi sembrava la cosa migliore da fare»: Jonny Wilkinson racconta così la sua nottata etilica vissuta per dimenticare la delusione di aver perso per 15-6 la finale dei mondiali di rugby contro il Sudafrica alla guida dell'Inghilterra



Calcio 18,00 Sky calcio 1



Calcio 20,45 SkySport 1

IN TV

■ **11,00 Eurosport**
Eurogoals
■ **11,00 Sport Italia**
Calcio, Southampton-Cardiff
■ **11,15 SkySport2**
Rugby, Venezia-Treviso
■ **14,00 SkySport2**
Basket, Siena-Milano
■ **15,00 SkySport2**
Rugby, Francia-Argentina
■ **15,30 Sport Italia**
Calcio, Psv-Venlo
■ **16,00 Eurosport**
Tennis, torneo ATP

■ **17,00 SkySport2**
Motori, Formula Nascar
■ **18,00 Sky calcio 1**
Calcio, Cska-Inter
■ **18,30 Sport Italia**
Rally dei Faraoni
■ **20,30 SkySport2**
Volley, Cuneo-Salonicco
■ **20,45 SkySport1**
Calcio, Roma-S.Lisbona
■ **21,00 Eurosport**
Boxe, Rahman-Ryan
■ **2,30 SkySport2**
Nfl, Jaguars-Colts

Ferrari & Ducati, dalla Via Emilia al tetto del mondo

Raikkonen e Stoner campioni, le Rosse hanno dominato: una stagione d'oro per il «Made in Italy»

di **Lodovico Basalù**

LAMBRUSCO E BOLIDI L'Italia e l'Emilia dei motori sul tetto del mondo. Chi lo sa se qualche alieno avrà captato nella galassia la notizia dell'ultima, esaltante, vittoria Ferrari. Anche in quel mondiale piloti dato per perso da molti con troppa frettosità.

Quello che, alla fine, conta più di tutti nell'albo d'oro della F1. E che rimane, soprattutto, nella memoria della gente. Con tutto il rispetto per quel titolo Costruttori tanto caro a Luca di Montezemolo. L'impresa di domenica 21 ottobre 2007, a Interlagos, è già nella storia delle corse. Al pari del trionfo Ducati. La piccolissima Ducati. Che per la prima volta nella sua storia si è aggiudicata il mondiale dei mondiali per le due ruote a motore, quello della MotoGp. Ferrari e Ducati: due realtà emiliane, due realtà italiane. Se la prima sforna, volutamente, non più di 6000 auto all'anno, contese ora anche dai cosiddetti paesi emergenti, dai "nuovi ricchi", la seconda produce non più di 36.000 moto. Esclusive anch'esse, forse un po' care. Operazione di marketing, certo. Ma che dire del confronto impari con una Honda che mette insieme 13 milioni di "pezzi" ogni 12 mesi? E che ha un reparto corse nel quale lavorano oltre 4000 addetti, contro i 100 della Ducati? Davide che batte Golia, insomma. E nemmeno senza la fionda. Come amava fare Enzo Ferrari nei confronti della Ford, quando, negli anni Sessanta, le sfide con le vetture sport prototipo erano più popolari della F1. E come ama fare da sempre la Ducati, con la sua tecnologia tutta "made in Borgo Panigale", fatta da telai tubolari e da motori a distribuzione desmodromica. Più complicati, più difficili da mettere a punto, ma un vero orgoglio per il popolo ducatasta, quello che non vuole confondersi con «tutte quelle giapponesi». Produzioni a tiratura limitata, insomma.

Esclusive, italiane, emiliane. Anche se per quel che riguarda la Ferrari, il discorso va separato. Piccola, ma fino a un certo punto, l'azienda di Maranello. Visto che ha pur sempre alle spalle una Fiat, risorta a nuova vita. E sponsor da capogiro. «Sono anni che lottiamo contro i più grandi costruttori del mondo, contro colossi dell'industria dell'auto, come Mercedes, Renault, Honda o Toyota. E abbiamo portato a casa sei titoli piloti negli ultimi otto anni» ha detto orgogliosamente Montezemolo. Vero. Ma adesso ancora di più. Perché se nel reparto corse, fino a poco tempo fa, si parlava un po' troppo la lingua inglese, ora quell'italianità, quell'orgoglio nazionale tanto caro a Enzo Ferrari, stanno riemergendo. Aldo

Maranello

1940 Auto Avio Costruzioni produce la "815"
1947 nasce la Ferrari
6000 auto all'anno
1500 milioni di fatturato
150 filiali nel mondo
3000 dipendenti
900 addetti reparto corse
800 milioni budget reparto corse
600.000 euro per la "Enzo"
12 milioni per la "P4" del 1967
15 titoli piloti
15 titoli costruttori
201 Gp vinti dal 1950
9 piloti campioni del mondo
5 titoli e 72 Gp vinti da Schumi

Costa, Luca Baldisserrì, Stefano Domenicali. Sono solo tre dei tanti nomi con passaporto nostrano. Il primo, un progettista che non ha fatto rimpiangere l'addio di Rory Byrne, il secondo il responsabile in pista - bolognese - che non ha fatto sentire l'assenza di Ross Brawn (peraltro segnalato sulla via del ritorno), il

terzo, imolese, emiliano-romagnolo. Anche lui italianissimo, anche lui figlio di quella «Terra dei motori» che vanta, tra gli altri, anche marchi come Maserati e Lamborghini. Altri due nomi altisonanti nel mondo di bielle e pistoni. Anche se la seconda è finita in mani tedesche, pur mantenendo la

sede a Sant'Agata Bolognese. «Senza tanti bravi ragazzi, molti dei quali sconosciuti alle cronache, non potremmo fare quello che abbiamo fatto in questi anni» giura Montezemolo. Ragazzi che - per quel che riguarda il Cavallino - arrivano spesso dal vicino Istituto professionale di Maranello, intitolato a Dino Ferrari,

figlio del Drake, scomparso nel 1956. Ragazzi che lavorano nel reparto Engineering, presieduto dall'altro figlio, Piero Ferrari. Ma anche ragazzi che arrivano da tutta l'Italia. In via Abetone Inferiore c'è ancora il vecchio ingresso, quello da dove entrava il fondatore della casa automobilistica più famosa al mondo. E dove

attori, industriali, nobili e regnanti si mettevano in fila per accaparrarsi una rossa. «Perché le mie auto bisogna desiderarle» spiegava Enzo Ferrari. Come questo titolo 2007, peraltro. Venenosamente contestato da una McLaren-Mercedes incapace di rassegnarsi a una sconfitta a dir poco bruciante..



Gli uomini Ferrari durante la sosta di Raikkonen Foto di Victor R. Caivano/Ap

Borgo Panigale

1926 fondazione
1946 prima moto "Cucciolo"
36000 moto all'anno
500 milioni fatturato
60 filiali nel mondo
1043 dipendenti
100 addetti reparto corse
200 budget reparto corse
60.000 euro "Desmosedici replica"
200 cavalli "Desmosedici"
160 cavalli modello "1098"
21000 euro per la "1098"
1 titoli piloti
14 titoli Superbike
10 Gp vinti da Stoner nel 2007



La rossa di Borgo Panigale regina del Moto Gp Foto di A. Della Valle/Ansa-Epa



Tifosi della Ferrari a Modena festeggiano il titolo Foto di Alessandro Focchi/Ansa

IL GIORNO DOPO Alonso contrario al ricorso della McLaren. Hamilton: «Sarebbe crudele vincere così»

Montezemolo: «Non abbiamo mai mollato»

di **Alessandro Ferrucci**

Alla fine, in qualche modo, l'ultimo «giallo» di questa lunga, lunghissima stagione ha dato maggior sapore allo champagne stappato ieri notte dalla Ferrari. Perché, dopo la sentenza di Parigi e la sola condanna della scuderia McLaren, a Maranello si respirava un'aria di fastidio per l'ingiustizia subita. Invece, ieri notte, dopo che la commissione ha dato il via libera ai festeggiamenti in «rosso» un po' tutti hanno pensato che era la degna conclusione di un anno particolare. Come, in qualche modo, ha ricordato Luca Cordero di Montezemolo: «La nostra forza è stata di non mollare anche nei momenti più difficili di una stagione durissima. Die-

tro qualunque prodotto e impresa sportiva ci sono persone meravigliose. Il merito va agli uomini e le donne della Ferrari, a chi sta dietro, a chi guida, a chi progetta, a chi sviluppa, a chi sta in officina. In otto anni abbiamo vinto 6 campionati piloti». E, poi, non ha mancato le stoccate all'odiato concorrente inglese: «Noi siamo una squadra - continua Montezemolo - ci aiutiamo, anche nei momenti difficili siamo uniti. Ho capito che potevamo vincere dopo la partenza di Hamilton: l'ho visto nervoso, ha fatto un inutile attacco su Alonso. Noi abbiamo avuto un ritmo incredibile, ho pensato "questi sono matiti!". D'altra parte una cosa è

vincere, altra è trionfare contro le decisioni prese a tavolino, contro le spy-story e i mille sotterfugi legali. Tanto che domani mattina, a Parigi, al centro del Consiglio mondiale dello sport motoristico sarà affrontata una richiesta proveniente dalla quasi tutti i team: maggiore chiarezza sulle regole della prossima stagione. Il problema, infatti, è che quest'anno l'immagine della Formula 1 è uscita a brandelli dagli scandali, e le multinazionali che investono centinaia di milioni di euro non intendono più associare il proprio nome a testimonial invischiati in affari poco limpidi (un anno fa la Vodafone lasciava proprio la Ferrari per passare alla McLaren...). Ma questo, a Ron Dennis, non

interessa tanto che la McLaren-Mercedes ha presentato ricorso contro la decisione della Fia di non sanzionare BMW e Williams. Il titolo di Raikkonen, in altre parole, potrebbe ancora essere messo in forse dalla Corte d'appello internazionale della Fia che si riunirà per esaminare il caso, in una data non ancora fissata ma probabilmente per la prossima settimana. Un'ipotesi che resta alquanto remota, e alla quale nessuno intende credere. Alonso ha dichiarato che non sarebbe giusto assegnare il titolo a tavolino ad Hamilton e lo stesso pilota inglese, in un'intervista alla Bbc, ha affermato: «Portare via un titolo mondiale in questo modo è crudele e non sarebbe una buona cosa per lo sport».

TRADIZIONE Il successo di Raikkonen e la «scuola» finnica di Rosberg e Hakkinen, oltre ai rally Da Mikka a Kimi, quel «senso finlandese» per i bolidi

■ Kimi Raikkonen, un predestinato. Come disse sei anni fa Schumacher. Uno che i piloti finlandesi li ha sempre rispettati. E non solo per i suoi duelli con Hakkinen, campione del mondo nel 1998 e 1999. Schumi incontrerà Kimi domenica prossima, sul circuito del Mugello, per il tradizionale "Ferrari Day" che celebrerà un passaggio di testimone molto temuto dagli stessi uomini di Maranello. Compreso Chris Dyers, l'ingegnere addetto alla F2007 di Raikkonen, per tanti anni abituato al teutonico Mi-

chael. Perché alla Ferrari, "Ice-man" ha fatto vedere che tale soprannome non è nato per caso. Quasi impassibile, dopo aver vinto il suo primo titolo. Raikkonen è fatto così. Come suo padre Matti, di origini più che umili. A Espoo, nella periferia di Helsinki, asfaltava le strade. Ora vive con la moglie e l'altro figlio, Rami (che si cimenta nei rally) in una sontuosa villa che il fresco campione del mondo gli ha regalato sin dati tempi della McLaren. La Finlandia, del resto, vanta fior di piloti celebri. Dalla F1 ai rally. Se

in F1 si contano tre campioni del mondo, compreso quel Keke Rosberg che con la Williams lo strappò alla Ferrari - e con una sola vittoria - nel 1982, ora c'è anche Heikki Kovalainen, che con la Renault ha fatto cose egregie. Senza dimenticare Mika Salo. Nel 1999 sostituì Schumacher dopo il noto incidente del tedesco, cedendo il primo posto in Germania a Eddie Irvine - in corsa per il titolo - poi andato ad Hakkinen. In quanto ai rally, «tutti in Finlandia lo siamo» dice un grande "ex" come Marku

Alen - Se non altro per le condizioni nelle quali guidiamo tutto l'anno». Altri esempi come quelli di Rauno Aatonen (che vinse tra l'altro il rally di Montecarlo del 1963 con la celebre Mini Cooper), passando per Timo Mäkinen, Simo Lampinen e l'attuale campione Markus Gronholm, sono lì a testimoniare. Senza dimenticare Pauli Toivonen. E suo figlio, Henri Toivonen, uno dei più grandi, morto purtroppo al rally di Corsica del 1986 con la Lancia.

lo.ba.