

glio sottolineare che i corridori del Duemila sono vittime di tanti errori, non esclusi quelli di un sindacato di categoria che sta alla finestra invece di operare con intelligenza e con l'obiettivo di dare una faccia pulita all'intero movimento. Cominciare dai giovani dovrebbe essere la parola d'ordine di quelle società dilettantistiche che hanno perso i valori di una volta. Fuori i distruttori e i disonesti, coloro che da anni impediscono una bella crescita. Mi chiedo quali sono le nostre forze a confronto con l'epoca dei Gimondi e dei Moser, per intenderci.

LE SPERANZE AZZURRE

Via Bettini, abbiamo perso un gladiatore. Ballan ci ha regalato un mondiale e un Giro delle Fiandre, perciò contiamo su un elemento che può distinguersi nelle corse di un giorno. Siamo anziani nelle prove di lunga resistenza, vedi i 37enni Simoni (vincitore di due Giri d'Italia) e Rebellin. Un ciclista con un palmares meraviglioso, come dimostrano le conquiste realizzate nell'Amstel Gold Race, nella Freccia Vallone, nella Liegi-Bastogne-Liegi, nel Gran Premio di Zurigo e nel San Sebastian. Possiamo poi contare su Di Luca, che vanta un Giro d'Italia e un Lombardia, e su Cunego, che dopo aver conquistato la maglia

SQUALIFICA RIDOTTA A RICCÒ

Ieri il Tribunale arbitrale dello sport ha ridotto da 24 a 20 mesi la squalifica inflitta per doping a Riccardo Riccò. Il ciclista modenese potrà tornare a gareggiare dal 19 marzo 2010.

rosa si è rivelato un cacciatore di classiche imponendosi nell'Amstel Gold Race, nella Freccia Vallone e in tre Lombardia, sul rientrante Basso e in sostanza ciò che ci manca è il ritorno sul podio del Tour, il dopo Pantani per intenderci. In campo avverso abbiamo gli spagnoli a cominciare dal quotatissimo Contador. Occhio al lussemburghese Andy Schleck. Chiaro che dopo le squalifiche di Riccò e Sella siamo in cerca di nuove promesse. La speranza è di scoprire giovani di talento nella schiera dei 36 debuttanti. Eh, sì: nell'epoca dei Gimondi e dei Merckx per noi era un'altra musica, ed era un ciclismo totalmente diverso. Ecco perché ripeto che gli accostamenti diventano problematici. Troppo semplice sostenere che l'Italia di una volta sovrastava quella dei nostri giorni. Al di là di tutte le valutazioni, mi auguro un ambiente diverso da quello attuale, capace di produrre interessanti novità. E vai Rebellin... ❖

→ **Le nuove regole** varate ieri dal Consiglio mondiale della Fia a Parigi
→ **L'ira di Montezemolo:** «Delusi e preoccupati per scelta unilaterale»

Rivoluzione in F1 Dal prossimo anno titolo a chi vincerà più Gran Premi

Cambia tutto nelle classifiche della F1. Nel prossimo campionato mondiale il titolo andrà al pilota che avrà vinto il maggior numero di Gran Premi. Se la regola fosse stata applicata nel 2008, Massa sarebbe stato iridato.

LODOVICO BASALÙ

sport@unita.it

Formula 1, si cambia. La Fia (Federazione Internazionale dell'Automobile) vara nuove regole su classifiche e test, raccogliendo poco e niente delle proposte fatte pochi giorni fa dalla Fota, l'associazione dei costruttori voluta da Luca di Montezemolo. Nel campionato che partirà il prossimo 29 marzo in Australia, il titolo andrà al pilota capace di vincere più gare, e non più a quello che otterrà il maggior numero di punti in classifica. Il Consiglio mondiale, riunitosi ieri a Parigi, ha rifiutato la proposta di riforma partorita dai team (12 punti al primo, 9 al secondo e 7 al terzo), quella

Per l'ira di Montezemolo, che spiega: «Siamo delusi e preoccupati dalla scelta unilaterale della Fia». Mentre la Fota sottolinea: «Le nuove regole rischiano di stravolgere l'essenza della F1». Ancora una volta ha vinto il presidente della Fia, Max Mosley, il cui scandalo a luci rosse di pochi mesi fa pare già dimenticato. I punti rimarranno dunque immutati rispetto alla passata stagione (10 al primo, 8 al secondo, 6 al terzo e così via) ma serviranno solo per assegnare il titolo in caso ci siano due piloti con lo stesso numero di vittorie, e per determinare i piazzamenti dal secondo in poi. Non cambia invece l'assegnazione del titolo costruttori, destinato alla coppia di piloti che avrà sommato più punti.

I RIMPIANTI DI MASSA

Si morde la mani Felipe Massa, che sarebbe stato campione del mondo se tale regolamento fosse stato in vigore nel 2008. Hamilton, con la McLaren-Mercedes, vinse con un punto di vantaggio. Il brasiliano della Ferrari, con 6 successi contro i 5 dell'inglese,

sarebbe stato iridato, primo cariocca a riuscirci dopo Ayrton Senna. Tra le altre innovazioni approvate, l'opportunità, per tutte le squadre di provare per tre volte un pilota emergente tra la fine della stagione e il 31 dicembre, e di effettuare 8 test aerodinamici tra il 1° gennaio e la fine del Mondiale. Non solo. Dal 2010, si potrà gareggiare con monoposto che rispettino un tetto di spesa di 33 milioni di euro. Le squadre che opereranno in questo regime godranno di maggiore libertà tecnica, potendo sviluppare ali mobili e un motore non soggetto al congelamento dello sviluppo. Martin Whitmarsh, boss della McLaren, ribadisce: «Il pubblico vuole un maggior riconoscimento per chi vince un GP

TODT LASCIA IL CAVALLINO

Un anno dopo aver lasciato la carica di ad, Jean Todt si è dimesso dal cda della Ferrari. Il francese era entrato nella squadra nel 1993, come direttore della gestione sportiva.

e la nostra proposta di dare più punti al primo andava in questo senso. È passato qualcosa di simile, ma proprio non capisco come si possa sviluppare un motore spendendo poco». Sulla carta resta anche l'altra idea della Fota, ossia quella di rendere pubblico il carico di benzina di ogni monoposto prima della gara. Per il 2010 si guarda ad altre novità, come la riduzione della durata delle corse. ❖

Dida si riprende il Diavolo In porta contro gli scettici

■ L'hanno visto spuntare dal consolidato torpore in cui era sprofondata da tempo immemore. Togliersi la tuta, aggiustare la postura, abbandonare la giacca sociale in un angolo. Qui c'era un portiere. Un grande nel ruolo. Nelson Dida. Il più forte del mondo, fino al 2005. A Siena, consapevole delle recenti disgrazie, si sono dati di gomito. «Adesso vinciamo». L'ammiraglio Nelson non ha perso la rotta. Si è fatto coraggio ed è scivolato nella cornice che il desti-

no aveva disegnato per lui. In Toscana, in uno stadio di provincia, lontano dai clamori cui in una lontana epoca era abituato. Da lontano, Dida sembrava imbolsito. I movimenti bloccati, l'andatura incerta, i sogni impigliati nella rete delle occasioni perdute. Da qualche mese, superato persino dall'improbabile Kalac al tramonto della scorsa stagione, Dida abitava nella farm milanista come un pensionato di lusso. La stanza agghindata, a Milanello, in onore di un

passato bloccatosi all'improvviso. Al Milan, si sa, non cacciano nessuno. Si rimane nel cerchio, come suppellettili a volte. Ma si resta. Nelson non ha fatto eccezione. Ha indossato la maglia giallo Anas e ha riassaporato il campo. Nei prossimi mesi, la ribalta sarà di nuovo sua. Potrà ricominciare a sorridere, come faceva nel sequel abatantuniano di un antico successo del 1982. Eccezzionalmente in pista, Abbiati infortunato, Dida smetterà di essere una didascalia. Le cose cambiano, i paradisi possono attendere, i guanti aderiscono ancora perfettamente alla mano. Si diventa grandi sulla propria pelle. Nelson ha la scorza dura. Per terra, in piedi, quanto è complicato trovare l'equilibrio. **MALCOM PAGANI**