

Cult

Nel nome di Paolo Valenti ora anche per la serie B



90° MINUTO

1970

RAI DUE



SKY CALCIO SHOW

2003

SKY SPORT

film soft, non si sarebbe potuto desiderare di meglio. La seconda novità, su Mediaset Premium, è l'opzione del commento del giornalista-tifoso.

Al diavolo l'aplomb, altro che fatti separati dalle opinioni, ma quale obiettività: in perfetta armonia con la tendenza nazionale, trionfano le telecronache di parte, come se si fosse al bar sotto casa o nel salotto dei vicini. Può darsi che ciò aiuti il tifoso accanito, notoriamente malato di sindrome da complotto e di paranoia da accerchiamento, a sentirsi meno solo. Resta da fare un giro sul satellite. Sky offre certezze granitiche, un servizio completo, fruizioni personalizzabili, una quantità di informazioni da lasciare storditi, gli arditissimi preamboli e i misteriosi thè caldi di Fabio Caressa e le forme giunoniche di Ilaria D'Amico. Qualche ripresa avveniristica di troppo, tanta enfasi ingiustificata, una progressiva disumanizzazione dei calciatori, divinità in mutande più che uomini che pensano coi piedi, rischierebbero di umiliare il nostro quadrumane in pantofole, se non arrivasse, a fine giornata, la nemesi di *Gnok Calcio Show*, a riportare tutti coi piedi per terra. Probabilmente è quanto di meglio offra la domenica in tv. Ma se del calcio non vi importa nulla, tanto meglio per voi. ♦



Michele Alboreto ha guidato la rossa dal 1984 al 1988: è morto nel 2001

Da Ascari a Fisichella Gli italiani in Ferrari tra amore e incidenti

**Nel 1992 l'ultimo vero ingaggio «autarchico» con Ivan Capelli
Lo scetticismo del Drake fino agli anni '70: «Meglio stranieri»
Il dramma di Bandini e quello di Alboreto a fine della carriera**

Archivio

LODOVICO BASALÙ

sport@unita.it

Il conto alla rovescia è cominciato. Dopodomani Fisichella compirà i primi giri al volante di una Ferrari sullo storico autodromo di Monza. Già dalle prove libere del Gp d'Italia potremo valutare le ambizioni del pilota romano. Che realizza così un sogno coltivato a lungo e tramutato in realtà a 36 anni. Un traguardo agognato, come lo è stato per tutti i piloti italiani passati dal sacro portone di Maranello. Nessuno escluso, compreso Alberto Ascari, unico iridato con il passaporto nazionale nel 1952 e 1953. In quegli anni si succedettero al volante di una rossa personaggi come Farina, Scarlatti, Serafini, Taruffi, Castellotti, Maglioli, Perdica, Villoresi, Musso. Tutti nomi passati alla storia per il loro valore. E per quel fascino indiscusso che li caratterizzava. Ma in fabbrica le co-

se non erano così rosee. Specie al cospetto di un Enzo Ferrari che mal digeriva le prime donne, peggio se con licenza italiana. Un atteggiamento che si rafforzò dopo i primi incidenti mortali. Come quello di Musso, senza dimenticare la scomparsa, a Monza, nel 1955, dello stesso Ascari, mentre provava la Ferrari Sport di un amico. E poi la carneficina alla 1000 Miglia del 1957, quando un'altra Ferrari, quella affidata allo spagnolo Alfonso De Portago uscì di pista, uccidendo lo stesso pilota e numerosi spettatori. Si arrivò a chiedere l'abolizione delle corse, Ferrari fu accusato di tutto. Con il

UNA MANO DA SCHUMI

«Certo andrò a Monza a sostenerlo»: a raccontare del caloroso benvenuto che il tedesco ha dato a Fisichella lontano da occhi indiscreti, è stato però lo stesso pilota romano.

risultato di provocare in lui una decisa chiusura verso gli italiani. «Meglio stranieri – disse -. Non vedrete mai più piloti italiani sulle mie automobili, fino a quando non tornerà la necessaria comprensione per questo sport». Negli anni 60 rivide solo in parte questo suo atteggiamento. Lanciando, senza troppa convinzione, il giovane Giancarlo Baghetti, capace però di aggiudicarsi la vittoria al primo Gp disputato, quello di Francia del 1961. E poi Lorenzo Bandini o Lodovico Scarfiotti, quest'ultimo imparentato con la famiglia Agnelli e tutelato come un bambino. Al punto da costringerlo, dopo avere anche vinto il Gp d'Italia del 1966 – ultimo italiano a farlo – ad accetta-

Unico

L'unico a vincere il titolo con Maranello fu Alberto nel 1952 e '53

Preferito

Scarfiotti fu l'ultimo a vincere il Gp d'Italia nel 1966

re le offerte della Porsche, al volante della quale trovò la morte in una gara in salita, l'8 giugno del 1968. Un anno prima Bandini era bruciato vivo al volante della sua Ferrari, all'80° giro del Gp di Montecarlo.

Un'altra morte eccellente, con altri processi ai danni del Drake. Che continuò solo sporadicamente ad utilizzare piloti con il tricolore, da Andrea De Adamich a Nino Vaccarella, soprannominato il «preside volante», per via della sua principale attività. La lunga lista nera non si interruppe con gli anni 70. Quando il romano Ignazio Giunti perse la vita durante la 1000 km di Buenos Aires del 1971, dopo un incidente passato alla storia per la sua assurdità. Arturo Merzario fu provato nel 1973, preferendogli poi un certo Niki Lauda. Nel 1984 il grande ritorno sulle rosse di un connazionale con l'ingaggio di Alboreto e un titolo sfiorato nel 1985. Michele passò alla Porsche e all'Audi, al volante della quale morì il 25 aprile del 2001. Nel 1992 l'ultimo ingaggio di un pilota italiano, Ivan Capelli. Che distrusse in pochi mesi la sua carriera al volante di una Ferrari inguidabile. Lo sporadico utilizzo di Gianni Morbidelli e di Nicola Larini (1994) fu il preludio di una lunga Odissea. La carta Luca Badoer, giocata nelle ultime due gare, è storia nota. Prima che saltasse fuori Fisichella. ♦