

→ **La morte della donna** all'esordio della gara in Argentina allunga il lungo elenco delle vittime
 → **L'ex pilota Edi Orioli**, vincitore di 4 edizioni, punta il dito contro diletantismo e speculazioni

Chi ha ucciso la Parigi-Dakar Quel che resta del raid-icona

I racconti e i rimpianti di un'avventura diventata business. Il rischio resta, la tragedia anche. Ciò che si è perso è lo spirito che mosse Thierry Sabine. Edi Orioli: «Noi solo bussola e cartine. Ora c'è chi fa turismo».

MASSIMO SOLANI

msolani@unita.it

Diciannove partecipazioni, dodici in moto e sette in auto. Quattro vittorie ('88, '90, '94 e '96) e tanta passione che non ti lascia nemmeno oggi. Anche se "mal d'Africa" e mal di motori coniugati assieme non significano più Dakar. Almeno non per Edi Orioli, che della gara in corso in Argentina non sa nulla. E nemmeno vuol saperne perché, ci dice, «o ci sono o non ci sono. E se non ci sono, non mi interessa». Eppure, a tre anni dall'ultima partecipazione, il fuoco non si è spento. «E proprio per questo - spiega - non ci sto a gettare fango sulla Dakar, nemmeno su questa Dakar sudamericana. Ogni anno è la solita storia, le solite accuse polemiche ogni volta che accade una tragedia. Sarà mica che i morti della Dakar pesano in maniera diversa rispetto alle decine di persone che ogni settimana perdono la vita in montagna?».

SPARTIACQUE 1986

Eppure in vent'anni di partecipazioni di morti, di tragedie e di pericolo Edi Orioli ne sa qualcosa. Iniziò tutto nel 1986, anno dello spartiacque per lui e per la stessa Parigi-Dakar. «Fu la mia prima partecipazione - prosegue - e fu l'anno della morte di Thierry Sabine. La gara era una sua creatura e il suo grande sogno. Era uno di noi, uno con la passione vera». I tempi in cui Dakar significa-



Foto Reuters

L'incidente che ha provocato una vittima nella prima tappa dell'Argentina-Chile Dakar Rally 2010 ad Alpa Corral, provincia di Cordoba

va davvero Africa e ignoto. «Era un'avventura vera - ricorda Orioli - Non conoscevamo il deserto e i suoi rischi, non conoscevamo le dune, i villaggi e la gente del posto. Sapevamo che bisognava andare da qui a lì, con una cartina e la sola bussola per orientarsi. Un po' come le prime spedizioni in Antartide». Difficoltà e rischi che non tolsero nulla all'amore. «Perché il deserto è una malattia - prosegue - la prima volta che ci metti piede e ne scopri il fascino riesci soltanto a ripeterti che vuoi tornare». Lui è tornato altre diciotto volte mentre il mondo dei raid cambiava radicalmente per diventare quello che è oggi. Una specie di circus itinerante, una ricca carovana fatta di centinaia di persone. Da una parte i professionisti ricchi e superseguiti, dall'altra i privati senza i soldi degli sponsor e l'ambizione di fare classifica. E la ga-

ra, latitudini a parte, è diventata per forza di cose qualcosa d'altro. «È cambiata innanzitutto la tecnologia - spiega Edi - Una volta si bucava, oggi gli pneumatici sono indistruttibili. Una volta si rischiava di restare a piedi ogni giorno, ed invece adesso i motori non si rompono mai. In quegli

Rimpianti

Soldi e pressioni degli sponsor: così la vera avventura è durata poco

anni non esisteva il Gps e per orientarsi c'erano solo le cartine e le bussole. E poi i bivacchi... a volte non c'era nemmeno da mangiare. Col tempo poi tutto è diventato più turistico. Adirittura - prosegue - negli ultimi anni l'organizzazione ha messo a dispo-

sizione degli sponsor dei charter per i raid turistici. Nelle prime edizioni lungo la strada incontravi soltanto la gente del posto e cammelli, oggi ci sono centinaia di europei, per lo più francesi, che seguono il tragitto della gara». Ed è come se una donna berbera avesse dismesso gli abiti tradizionali per consegnarsi alle maison della moda.

SPIRITO E BUDGET

«Purtroppo è una evoluzione per certi versi inevitabile - ammette sconsolato il pilota udinese, classe '62 - Per sopravvivere la gara ha bisogno di far quadrare il bilancio, per cui l'Aso (la Amaury Sport Organisation, il gruppo che possiede anche il giornale sportivo l'Equipe e organizza anche il Tour de France ndr) ha bisogno degli sponsor e dei grandi marchi. Va da sé che perché gli sponsor siano soddi-

Stéphan Peterhansel

Detiene il record di vittorie: nove volte sul gradino più alto. Sei in moto tre in auto.



Edi Orioli

Diciannove partecipazioni fra l'86 e il 2007. Quattro volte trionfatore sulle due ruote.



Marc Coma

Si è aggiudicato su Ktm la prima edizione sudamericana. Aveva vinto anche nel 2006.

