

FORMULA 1 Bandiera a scacchi

# Alonso e la fortuna che aiuta gli audaci

CON ANDREA CREMONESI\*, DI SERGIO GIANNI

Malgrado tutto, il secondo posto c'è. Sulla pista di Montmelò e nella classifica assoluta. Un risultato niente male per Fernando Alonso, impossibilitato a regalare al pubblico catalano un pomeriggio da primo della classe. Questa soddisfazione piena, invece, se la sono presa Mark Webber e la Red Bull. In graduatoria generale, il pilota della Ferrari ha 67 punti. Tre in meno del capolista Jensen Button, quinto classificato nel Gran premio di Spagna. Poteva andare decisamente peggio. «Con una battuta – sottolinea Andrea Cremonesi, inviato de La Gazzetta dello Sport – si potrebbe dire che Alonso è stato più fortunato di Arrigo Sacchi, l'ex tecnico della Milan e della Nazionale. È stato quarto per tutta la gara. A 15 giri dalla fine lo era ancora. Poi, per l'inconveniente ai freni di Vettel e l'uscita di pista di Hamilton, si è ritrovato secondo. Lo stesso Alonso ha scherzato sopra questa "rimonta": ha ammesso che non ha dovuto sforzarsi per fare i sorpassi». Ma la medaglia d'argento conquistata in Catalogna non basta, ovviamente, a rilanciare le quotazioni di Maranello alla Borsa della Formula 1. Anche perché Felipe Massa è arrivato solo sesto. «Le Ferrari – aggiunge il giornalista monzese – hanno uno scarso carico aerodinamico. Sotto questo aspetto, le Red Bull e anche le McLaren sono decisamente messe meglio. Red Bull e McLaren sono più stabili in curva, mentre i piloti della Ferrari devono correggere molto di più le traiettorie. In Bahrain, nella



prima gara della stagione, le Ferrari erano lì con le Red Bull. Adesso, in prova, Alonso ha preso un secondo di distacco. A Barcellona, tutte le squadre hanno potuto sfruttare tre giorni con condizioni costanti. Gli sviluppi fatti dalla Ferrari, evidentemente, non sono stati positivi come quelli della Red Bull e, in parte, della McLaren». Nel quinto Gran premio stagionale, la Ferrari ha provato il sistema dell'ala soffiata. Quest'ultimo manda in stallo sul dritto l'ala posteriore. Il comando viene azionato manualmente dal pilota. «Il sistema – spiega Cremonesi – è stato introdotto dalla McLaren. Ma lì è nato con il progetto iniziale. Qui, invece, è stato un adattamento. La Ferrari recuperava velocità sul rettilineo, ma nelle parti lente aveva meno carico aerodinamico. Le Red Bull, in ogni caso, hanno dominato le prove e la gara. Non sono però ancora completamente affidabili, come ha dimostrato il problema ai freni accusato dalla vettura di Vettel. Il Gran Premio di Spagna, infine, è stato molto negativo per Felipe Massa. Il pilota brasiliano ha scelto un altro assetto rispetto a quello di Alonso e la macchina si è rivelata inguidabile. Massa era molto preoccupato per questa prestazione. Domenica, oltretutto, si corre a Montecarlo. Una pista che non gli piace particolarmente e dove non è mai andato fortissimo».

\*inviato de La Gazzetta dello Sport

Pit lane FORMULA 1

# Voilà Montecarlo: la Red Bull «mette le ali»

DI MAURIZIO LOSA\*

C'è stato a malapena il tempo di caricare le auto sui potenti camion, di riporre i ferri, smontare box e ospitalità ed è di nuovo Gran premio. Il circus della Formula 1 in 48 ore si è trasferito 600 km a nord est ed è arrivato nel Principato di Monaco dove domenica si correrà il tradizionale e storico Gp sulle strade cittadine monegasche. Gran lavoro nel paddock e negli angusti box per il variegato mondo degli uomini della Formula 1. I piloti, una buona parte, martedì sera si sono divertiti scorrazzando sul manto erboso del "Luis II" nella sfida calcistica che ha opposto la Nazionale Piloti alla squadra del Principe Ranieri. Due gol di Fernando Alonso e uno di Massa, per la cronaca, in una partita dove i piloti alla fine hanno prevalso per 4 a 2. Montecarlo si appresta dunque a vivere il nuovo round, la nuova sfida di un campionato che gara dopo gara conferma grande equilibrio nonostante una smaccata superiorità di un team che come recita il proprio slogan commerciale "mette le ali".



In effetti questa Red Bull è la vettura da battere. Anche in Spagna ha mostrato la propria superiorità in qualifica e in gara anche se poi la classifica finale ha regalato la vittoria a Mark Webber, ma ha negato la doppietta per la caparbia condotta di gara di Fernando Alonso. E al team anglo austriaco poteva andare anche peggio in quanto se Hamilton non avesse avuto quel guasto quasi in dirittura d'arrivo, Sebastian Vettel non sarebbe nemmeno salito sul podio. Forti ma fragili, si potrebbe dire di queste Red Bull. E

la conferma arriva scorrendo le due classifiche, quella piloti e quella costruttori, dove comandano Button e Alonso davanti a Vettel e Webber da una parte e McLaren e Ferrari nella graduatoria team. Una conferma appunto anche del grande equilibrio che sembra non spezzarsi e che non dovrebbe spezzarsi nemmeno a Montecarlo dove, storicamente, il pilota fa la differenza, dove il driver conta sicuramente più della macchina, dove il tracciato lo devi sentire, interpretare, capire. Qui avere la vettura più veloce in termini assoluti non conta nulla. Devi avere la macchina a posto, bilanciata, in grado di assecondare le tortuosità e le caratteristiche di un circuito che mette alla frusta freni e sospensioni. Chi sembra trovarsi molto bene è Fernando Alonso. Oltre ad essere in grande condizione, e lo si è visto anche a Barcellona, l'asturiano della Ferrari vanta già due recenti successi a Montecarlo con due team diversi. Ha vinto per due anni consecutivi, nel 2006 e nel 2007 con Renault e McLaren. L'occasione è ghiotta per dare l'assalto al terzo successo e per riportare la Ferrari sul gradino più alto del podio, cosa che non accade dal 2001 con una doppietta firmata Schumacher – Barrichello. Anche Felipe Massa, che qui corre come se fosse in casa, visto che ci abita, è animato da propositi di successo ma dovrà fare i conti sicuramente con gli inglesi Button e Hamilton, rispettivamente vincitori delle ultime due edizioni del 2009 e 2008 e naturalmente le Red Bull a cui molti, oggi, vorrebbero proprio "tarpere le ali".

\*vicedirettore di RaiSport

Intanto, negli Usa si arena definitivamente il progetto del circuito Jersey City, a New York. Come Roma, era uno dei sogni di Bernie Ecclestone

# Liste Aci, tutti in scia di Nappi: la stretta finale

La politica vuole una lista unica, le trattative sono tutte per la squadra che sarà capitanata dal vicepresidente Sias

■ Sarà che nel 2012, stando all'ormai tanto reclamizzata profezia Maya, il mondo sia destinato al tramonto. Sarà, molto più probabilmente, che i cordoni della borsa sono sempre più stretti. Ma della madre di tutte le battaglie,

come qualcuno l'aveva definita, nelle ultime settimane sembra addirittura essere passata in secondo piano. Roma e l'insidia di un suo Gp, il rischio di un ridimensionamento di Monza e della sua capacità di sopravvivere in paralle-

lo al Gp dell'Eur. Dell'ipotesi di una gara capitolina, ormai da tempo, quasi non se ne parla. Passa addirittura inosservato che negli Usa, dove come a Roma si incrociano le dita per la Formula 1, il progetto di Jersey City è di fatto stato

stralciato. Nonostante fosse stato dato l'annuncio di un piano, bello che pronto, per realizzare un circuito. Nonostante, il locale ufficio del turismo avesse previsto un tracciato di 5,8 chilometri, da completare e rendere operativo

sin dal 2012. Una storia che anche dalle nostre parti si conosce molto bene. Ma, tant'è, uno dei sogni di Ecclestone, insomma, svanisce. E chissà come l'ha presa, papà Bernie, visto che anche l'ex presidente Fia Max Mosley s'è spinto a ipotizzare un dopo Ecclestone sull'orizzonte della Formula 1, facendo il nome di Gerard Berger per un eventuale successione in Foa.

**ROMA E LA POLITICA**  
Pur restando alla finestra, i vertici della politica nazionale hanno sotto controllo quanto sta accadendo sulla via che porta a Roma. E, come per ogni altra cosa, muovono le leve a loro piacimento. Salvo prima chiedere il nulla osta al Ministero dell'Economia: se non arriva il via libera da lì, stanziamenti, infrastrutture e grandi eventi restano di fatto nel cassetto. E la sensazione è che il colpo rifilato all'ormai celeberrima "cricca", capace di svincolarsi agevolmente da leggi e burocrazia, abbia significativamente fiaccato le velleità di chi all'Eur già pregustava la pole position alle Tre Fontane.

Ma, come detto, il Gp capitolino sembra quasi finito nel dimenticatoio. Tali e tanti sono i problemi che hanno investito, più o meno direttamente, la gestione dell'autodromo monzese. Il bilancio Sias, congelato da tanti "ma" e ancor più "se", oltre che da contrasti interni che sono esplosi nei giorni scorsi, con il giro a vuoto della seconda seduta del cda. Ma anche il destino di Aci Milano, in fermento pre elettorale e ormai vicino a una partita con carte scoperte. Perché al tavolo di poker si continua a giocare, tra chi spera e chi sa di avere in mano le almeno 550 firme per presentare la lista.

**NAPPI L'UOMO FORTE**  
Allo stato dell'opera, l'unico in grado di poter ambire allo scranno di Corso Venezia sembra essere Michele Nappi. Membro del cda dimissionario che ha portato alla caduta di Pierlorenzo Zanchi, ma anche vicepresidente Sias. Nappi, cinquant'anni di Aci e forti legami con i club disseminati per tutta la Penisola. In picchiata sembrano invece le quotazioni dello stesso Peter Zanchi, lo storico rivale, che a conti fatti eviterebbe

di bruciarsi in una partita che non ha certezza di poter vincere. Anche il nome di Luca Storelli, caldeggiato inizialmente da alcuni membri dell'ex An, pare essere già passato di moda. Illudersi però che la politica se ne resti semplicemente a guardare, preso atto della posizione di forza di Nappi, è pura utopia. Perché le scintille tra Nappi e il presidente della Provincia, Dario Allevi, hanno attizzato l'incendio in occasione della controversa conferenza stampa in cui la Sias ha presentato l'accordo con Bernie Ecclestone, per il rinnovo sino al 2016 del Gp d'Italia a Monza. Fuoco e fiamme divampate dinanzi a tutti e che hanno lasciato, anche agli occhi dell'opinione pubblica, un terreno bruciato difficile da camuffare. In questa tempesta, il diretto interessato, fa scudo del silenzio. «Perché», si limita ad ac-

cennare Nappi, «non voglio alimentare questo clima avvelenato in cui mi trovo molto male. Ci sono tante cose che mi danno il voltastomaco e di cui ne farei volentieri a meno. Si sta sostenendo di tutto e di più, soprattutto con lo strumento della calunnia. Non voglio che si possano strumentalizzare le parole, ma nei prossimi giorni si potrà parlare di cose importanti».

**LE STRATEGIE**  
La mossa del commissario Massimiliano Ermolli di indire le elezioni in anticipo rispetto a quanto molti degli attori si sarebbero aspettati, da una parte ha fatto il gioco di chi sa di avere tra le mani la chance di vittoria. Dall'altra, ha consegnato nelle mani dello stesso Ermolli un credito che potrebbe essere riscosso proprio in concomitanza delle prossime elezioni.

Con le mani legate, coloro che avrebbero voluto una valida alternativa alla (per ora ipotetica) lista Nappi, hanno dapprima preso atto di non poter più avere margini di manovra tali per racimolare i voti necessari a vincere. Poi, si sono trovati costretti a scendere a compromessi e stilare una lista di nomi da caldeggiare in quella che, ogni giorno di più, è destinata a essere l'unica lista pronta a presentarsi alla scadenza del prossimo 24 maggio. Termine ultimo per la presentazione dei gruppi orientativi.

Ironia del caso, sarà la politica romana a muovere le pedine per rispettare i patti di forza e i do ut des tra le forze che cercano di restare agganciate alle leve di comando dell'Aci milanese.

Stefano Arosio  
[www.ilcittadinomilano.it](http://www.ilcittadinomilano.it)  
Aci, Sias e il Gp di Roma

MILLE MIGLIA



## Colombo e Lui al 19esimo posto

■ Qualche giorno per scrollarsi di dosso la fatica di tre giorni intensi di gara, tutta una vita per custodire gelosamente il ricordo di un'esperienza unica. Giovanni Colombo, degli Amici dell'autodromo, e Luciano Lui chiudono 19esimi la Mille Miglia, al primo posto tra i "terrestri". Tra coloro, cioè, che hanno preso parte alla "Corsa più bella del mondo" senza vetture prettamente da corsa. Del resto, la loro Fiat Torpedo del 1928 è un gioiellino «da passeggio», come lo stesso Colombo l'aveva definita alla vigilia. «Una bicicletta usata dai bersaglieri nel '15-'18, a confronto con i mezzi che oggi concorrono per il Giro d'Italia. Ecco, il paragone calza a pennello». I 15459 punti con cui Colombo e Lui hanno chiuso la tre giorni di corsa non sono a sufficienza per rincorrere le prime posizioni e soprattutto il 20632 di Luciano Cané, primo allo striscione d'arrivo per la decima volta, in compagnia di Lucia Galliani su Bmw 328 Coupé. «Gareggiavamo con un'auto di undici anni più vecchia, quindi con un coefficiente maggiore. Però contro Bugatti,

Alfa Romeo, Aston Martin o Bmw è difficile. Nella salita del Terminillo, ad esempio, ci siamo trovati tra nebbia, vento e neve ai lati della strada. Certe vetture rispondevano più facilmente alle sollecitazioni, eppure noi siamo arrivati a mille punti dai quattordicesimi: questione di centesimi di secondo nei passaggi sui "tubi". In tre giorni, solo otto ore di riposo. Di sonno, ancora meno. «Per questo, anche sabato, abbiamo detto: "Mai più". Poi però, da lunedì ci siamo già messi al lavoro per programmare la prossima edizione. Anche se nella deviazione del percorso da Bologna a Ferrara la Mille Miglia ha perso qualcosa, il suo fascino resta qualcosa di unico». Per chi a quasi 68 anni si divide per la passione tra bicicletta, teatro dialettale e volontariato in Croce d'Argento, l'impegno di una nuova Mille Miglia è più un piacere che uno sforzo. Magari ancora sull'Aurelia B20 che fu di Fausto Coppi.

st.ar.

SIAS

## Della Valle dice no Distributore: il progetto

■ Raffaele Della Valle smentisce categoricamente le voci che lo volevano come il futuro candidato alla presidenza della Sias.

Negli ultimi giorni, infatti, era stato ipotizzato che il noto avvocato monzese avesse potuto succedere a Claudio Viganò alla presidenza della società che gestisce l'autodromo monzese. «Se avessi voluto candidarmi a questa posizione l'avrei fatto chiaramente – chiarisce Raffaele Della Valle – non è mia intenzione diventare il presidente della Sias».

I membri della Sias, intanto, hanno presentato in Comune il progetto del distributore ad idrogeno che troverà posto all'interno dell'autodromo tra la piscina e il campeggio di Biassono (presso l'entrata di Santa Maria delle Selve). L'amministrazione ha colto favorevolmente questo progetto.

a.t.

CITE

## Gaiofatto nel Cite al posto di Ivan Capelli

■ Renato Gaiofatto al posto di Ivan Capelli nel Cite. Nella prova di domenica del Campionato italiano turismo endurance disputata sul circuito di Vallelunga il pilota di San Damiano è stato chiamato dal Team Mc Motortecnica di Novate Milanese per sostituire l'ex Formula 1 impegnato nella telecronaca del Gran premio di Spagna.

Gaiofatto ha diviso la macchina, una Honda Civic con Marco Coldani. I due hanno un po' faticato a trovare il feeling giusto con la vettura a causa delle repentine variazioni meteo che hanno alternato pioggia a schiarite. I continui cambi di assetto non hanno consentito la messa a punto ottimale. In più durante le qualifiche la rottura della pompa della benzina ha ulteriormente penalizzato la squadra che comunque è riuscita a portare a casa un sesto posto in gara 1 e un terzo in gara 2. Un risultato soddisfacente viste le premesse del weekend e della manifestazione superiorità in termini di potenza dei propulsori degli avversari.



Per Alonso e la Ferrari, nel 2012, niente Gp a Jersey City, NY. Quale destino, invece, per quello di Roma?