

MotoGP

SPORT O SPETTACOLO?

LE SPORTELLATE DI MARQUEZ. I VAFFA DI VALE. IMMAGINI CHE AVREMMO VOLUTO EVITARE DI VEDERE... SERVONO REGOLE NUOVE, CHIARE, POCO INTERPRETABILI



Di quanto visto al Gran Premio in Argentina e dei vari commenti ognuno s'è fatto la sua opinione. In molti saranno d'accordo: mancano i ruoli della federazione e di un organismo di controllo e giudizio autorevoli, capaci ed efficaci. Manca un arbitro vero, una regolamentazione adeguata all'evoluzione della MotoGP, e non solo. Quanto accaduto ai danni di Rossi e Pedrosa per le spericolatezze di Marquez e di Zarco (più contenute: fra lui e Pedrosa non c'è stato contatto), sono la rappresentazione di uno sport che sta diventando solo uno spettacolo molto aggressivo.

Anni fa non sarebbe stato possibile. Non sarebbero sopravvissuti. Le pericolosità delle corse ai tempi di Agostini, Roberts e Lucchinelli non

avrebbero lasciato scampo. Con maggior sicurezza, ampi spazi di fuga, pneumatici di grande aderenza, moto più guidabili, protezioni vestite dai piloti, hanno reso "normale" il rischio di una caduta. Così è diventato normale che un Campione del Mondo, anzi un sei volte Campione Mondiale come Marquez abbia reso la caduta (27 volte nell'ultima stagione!) una parte del suo personale metodo di ricerca del limite. Un modo di correre per un talento indiscutibile come Marquez e di altri piloti come Crutchlow ed Espargarò. La grande sicurezza di moto e circuiti ha reso le cadute molto meno pericolose e ora alcuni piloti affrontano più rischi anche nei duelli. È diventato normale cercare il contatto con la moto dell'avversario da superare. L'abbiamo visto nella MotoGP in Argentina, lo vediamo spesso in tante gare di Moto3 e

Moto2. Nonostante l'esperienza, nonostante un'evidente superiorità in pista, Marquez dopo la sua spericolata gara non s'è rimproverato della sua condotta. L'andarsi a scusare al box di Rossi è poi apparso un maldestro tentativo a beneficio delle telecamere, col solo Puig (un ex pilota dalla discutibile autorità) a rappresentare ufficialmente una Casa come Honda e borbottare qualcosa con un assistente del pilota, mentre Lin Jarvis e Massimo Meregalli - responsabili di Yamaha - rimanevano a guardare assolutamente passivi. Non è un atteggiamento adeguato all'importanza che hanno... meglio dire che dovrebbero avere le Case coinvolte, e neppure della Federazione. Quanto accaduto in pista è una triste conseguenza della poca attenzione di Federazione e Case, nessuno ha più rappresentanti autorevoli.

COMANDA IL PILOTA

Per quanto rischioso, poco sportivo, sia l'atteggiamento di alcuni piloti, il momento è questo. Imparano quest'eccessiva aggressività sfidandosi nella Moto3, e chi dirige sportivamente e tecnicamente l'ambiente non interviene o non lo sta facendo con la necessaria forza. Nel bene e nel male comandano più i piloti, e i loro interessi sono prioritari. Il pilota è ormai l'investimento maggiore delle Case e con gli ingaggi necessari per quelli vincenti - si è superato il buon senso! - è diventato normale che al centro del paddock ci siano i loro interessi. Nessuno oggi guadagna più di loro e di conseguenza nessuno ha il loro potere.

Ai tempi del Conte Agusta e Soichiro Honda non sarebbe stato possibile per nessun pilota, neppure per i più famosi, portarsi dietro e imporre un intero staff di tecnici, farsi portavoce continuamente delle comunicazioni coi giornalisti e, infine, rendersi responsabile di atteggiamenti molto discutibili, in pista e fuori.

Invece non può e non dev'essere un pilota (forse neppure un ex-pilota) a gestire le strategie di una Casa, perché la sua visione non può essere la stessa di chi deve gestire gli interessi di un'industria. Non può essere altrimenti, per preparazione, per età, per esperienza. Un pilota vuole vincere, semplicemente affermarsi a prescindere da tutto, anche dal compagno di squadra. La squadra ufficiale di un'industria gareggia con obiettivi ben più articolati, perché rappresenta appunto una Casa. Non basta soltanto vincere. Un'industria vuole vendere moto.

Partecipare alle competizioni serve anche a sviluppare la propria tecnologia, la popolarità di un marchio, vendere semmai un'immagine a qualche grande sponsor.

NON BASTA SOLO VINCERE

Conta anche con chi si vince, dove si vince, come si vince. Una Casa guadagna vendendo moto e scooter sviluppando il suo design, il suo stile, la sua immagine, la sua storia. Attraverso una rete di concessionari che la rappresenta e una comunicazione che la pubblica, una competizione che la impegna, alla fine può essere anche un pilota che emerge e la rende protagonista nello sport.

Quanto le affermazioni di un pilota platealmente aggressivo, se non addirittura scorretto, possano aiutare a vendere un prodotto non lo so. Probabilmente aiutano a vendere lo spettacolo di un promoter, i diritti televisivi, i biglietti di un Gran Premio, ma una volta si parlava di sport. Io sto parlando di sport. Il "fair play" di una volta non è il "fair play" di oggi. Adesso è meglio parlare di show e delle discutibili azioni di qualche suo protagonista, e ripeto: non so quanto aiutino a vendere le moto. Forse mi sbaglio sull'efficacia commerciale, ma di sicuro non mi sbaglio a definirlo uno show. Perché non è più uno sport.

Per riportare questo spettacolo a una forma sportiva più onorevole, serve intervenire radicalmente. Non sono sicuro lo si voglia veramente, perché questi atteggiamenti, questi duelli e queste polemiche forse non aiutano a vendere le moto ma certamente attirano l'attenzione, fanno cliccare sui

media, vendono altro. Lo capiremo dalle prossime mosse di Dorna, Federazione e Case. Tanto non basterà fare due chiacchiere coi piloti, com'era già stato fatto con Marquez e Rossi dopo la Malesia nel 2015, quando ad avere la peggio fu lo spagnolo.

SERVE PIÙ POLSO

Cerchiamo di essere realisti. Non si fa la ramanzina a personaggi che fatturano decine e decine di milioni di euro. Non basterà cambiare direttore di gara o qualche altro personaggio. Servono regole nuove, chiare, poco interpretabili. Forse ne basterebbe soltanto una: in caso di contatto il pilota aggressore dev'essere penalizzato.



about RACING

Il contatto fra due piloti può diventare il confine tra fair-play sportivo e aggressione. Un pilota può osare e incrociare la traiettoria, ma deve imparare a tenersi il margine per evitare il contatto.

Altrimenti scatta la punizione, per esempio un ride-through attraverso la pit-lane.

Se il pilota colpito dopo il contatto cade (com'è successo a Rossi), allora deve scattare

una squalifica. Perché con tanti interessi economici, e non solo sportivi, non è giusto che il pilota aggredito rimanga a zero punti (oltre che rischiare un infortunio) mentre l'aggressore se la cava con una penalizzazione di 30 secondi. Com'è accaduto in Argentina.

La direzione gara - oggi composta da direttore gara e due stewards - servirà comunque per interpretare situazioni me-

no chiare durante la corsa, contatti dovuti a qualche rottura tecnica, veri incidenti imprevedibili, situazioni che non siano plateali, qualcosa di diverso dalla "routine" di sportellate e carenate in staccata che stiamo vedendo da qualche anno. E sarà meglio che vengano giudicate da personalità super-partes e non necessariamente da ex piloti.

Servirebbe anche un collegio

arbitrale, un tribunale come hanno in Formula 1, che può riesaminare prima del GP successivo penalizzazioni e squalifiche per correggere e decidere in modo definitivo senza possibilità di ulteriori ricorsi. Ma sono abbastanza pessimista. Credo che non succederà granché.

Vedrete che ne ripareremo al prossimo duello che finirà male.