

Giro, inizio con giallo Due esclusi dopo i test

Analisi del sangue fuori norma per Ochoa e Loda
La prima tappa vinta allo sprint da Ivan Quaranta

AGRIGENTO Il Giro conta prima della partenza della prima tappa due «ritiri forzati»: Nicola Loda della Ballan e lo spagnolo della Kelme Javier Ochoa Palacios sono stati trovati, ai controlli del sangue, con l'ematocrito superiore al limite massimo previsto di 50. Per questo motivo la commissione medica dell'Uci è stata costretta a impedirgli la partecipazione all'82° Giro d'Italia.

I due corridori dovranno rimanere lontani dalle gare per quindici giorni. La decisione è stata presa (come è consuetudine in queste circostanze) per tutelare la salute dei corridori. Il tasso di ematocrito alto, infatti, può portare conseguenze gravi. La notizia delle esclusioni è stata confermata dal direttore di corsa Carmine Castellano.

Ieri mattina, cinque equipie mediche dell'Uci hanno compiuto i prelievi del sangue a tutti i

corridori. Le operazioni sono iniziate alle 6,30 e terminate alle 9. Secondo fonti interne della stessa Ballan, il tasso di ematocrito di Nicola Loda sarebbe stato superiore a 50% solo dello 0,2.

Flavio Miozzo, direttore sportivo della Ballan, racconta l'esclusione dal giro di Nicola Loda in questo modo: «Siamo molto dispiaciuti per quanto è successo, ma il ragazzo, come dimostrano le cartelle cliniche, ha sempre avuto valori di ematocrito al limite, sempre nella norma, ma oscillanti tra il 48 e il 50 per cento. L'anno scorso ha fatto sette controlli, tutti negativi. Stamattina lo hanno trovato con un tasso di 50,02 per cento. Lui tornerà a casa, e le sue cartelle cliniche saranno spedite a Losanna per essere studiate dai medici dell'Uci, che le hanno richieste. Continuo sul rilascio del certificato che riconosca nella norma i valori

naturali dell'ematocrito di Loda. Non so se nei suoi confronti verranno presi provvedimenti disciplinari: lo deciderà lo sponsor. Lui è molto avvilito, contava di far bene. Per la squadra si tratta di una perdita grave».

Per quanto riguarda la gara, la prima tappa del Giro è stata vinta da un italiano, Ivan Quaranta (Mobilvetta) si è imposto in volata e ha conquistato la prima maglia rosa. L'azzurro ha battuto l'olandese Blijlevens e Mario Cipollini che si sono piazzati al secondo e terzo posto.

La vittoria di Modica è la sesta stagionale di Ivan Quaranta, ma sicuramente la più importante, visto che porta in dote la maglia rosa. «Mi sembra di sognare - ha detto il leader della classifica - la maglia rosa è il traguardo massimo per ogni ciclista e io sono riuscito a conquistarla proprio nel primo giorno del Giro».



Ivan Quaranta, prima maglia rosa del Giro

A.Trovati/Ap

Centottanta miliardi nel nome della Rosa

La torta-affari di uno sport ex povero

DARIO CECCARELLI

Sport povero? Mica tanto. Salutando il Novecento, il Giro d'Italia e il ciclismo si scoprono improvvisamente ricchi. Ricchi di sponsorizzazioni, di spot pubblicitari, di diritti televisivi, di promozioni turistiche e quant'altro procuri denaro. Tanto che certi vecchi stereotipi vanno riaggiornati. Da un pezzo per esempio non si va più a pane e salame. Da un pezzo si è estinto il classico gregario che, dopo una carriera di sacrifici, si ritrova con un pugno di mosche. Da un pezzo è tramontato il cliché del corridore sprovveduto che, dopo la classica vittoria di tappa, saluta la mamma con uno svarione grammaticale. Ora semmai c'è un altro tipo di sprovveduto: ed è quello che, pur non avendo il talento, ma solo l'ambizione, si autoinventa alla festa trovando da solo uno sponsor che gli permetta di avere accesso in una squadra. In pratica, si autopaga. Come dire? Le vie della dabbennaggine, anche nel ciclismo, sono infinite. Ma torniamo ai soldi veri, a questo gi-

ro di soldi che parte da Agrigento e si conclude a Milano. La torta, tenendo conto del fatturato complessivo dell'evento, si aggira tra i 150 e i 180 miliardi, somma da dividersi tra direttori sportivi, compensi ai corridori, sponsorizzazioni di squadre e di marchi, prenotazione di spazi pubblicitari su giornali e tv, promozioni e organizzazione delle tappe. Una somma notevole, ma ancora molto distante da quella del Tour de France (250 miliardi), la corsa a tappe più importante del mondo. Il Giro d'Italia, pur non raggiungendo la monumentalità del Tour, è comunque una piccola città di

circa 2500 abitanti, tante sono le persone che si porta appresso. Una folta carovana quindi particolarmente ambita dai comuni che riescono ad assicurarsi un arrivo o una partenza di tappa. Il costo di una tappa può variare dai 200 ai 400 milioni. Fino a 600 per gli arrivi più significativi. Costi non indifferenti davanti ai quali però le aziende di soggiorno non battono ciglio perché il Giro, con la tivù collegata per ore, è un ottimo veicolo promozionale. Il gruppo Rcs, organizzatore del Giro d'Italia e di altre corse, ammette un volume d'affari di circa 35 miliardi (10 per cento in più rispetto al '98). L'aumento è proporzionale all'aumento degli sponsor: 5 titolari di maglia, compresa Omnitel quest'anno sponsor di tappa, 4 sponsor titolari di trofeo, e una ventina di altri marchi. E le squadre? E i corridori? Quanto costano? Una grande squadra di professionisti come la Mapei può superare anche i 12 miliardi. Altre, meno ambiziose, viaggiano attorno ai 5 miliardi. Tutto dipende naturalmente dai corridori che hanno ingaggiato. Marco Pantani, che corre per la Mercatone Uno, in un anno incamera 4 miliardi. Michele Bartoli, numero uno delle classiche (Mapei), ne guadagna due. Mario Cipollini un miliardo e mezzo. Oscar Gazezind, il campione mondiale, circa un miliardo. Ivan Gotti, vincitore del Giro '97, attorno agli 800 milioni. José Maria Jimenez, tra i più accreditati avversari di Pantani, viaggia sui 700 milioni.

Infine, la televisione. L'anno scorso, grazie al Giro, la Sipra ha fatturato circa 10 miliardi. Anche quest'anno la concessionaria Rai ha fatto il pieno di prenotazioni e riempito il palinsesto. I prezzi non sono all'acqua di rose. A listino quasi un miliardo per un modulo unico di 220 spot in apertura e chiusura della trasmissione, 565 milioni per 14 spot flash all'arrivo dal 15 al 29 maggio; 432 milioni per 8 flash nella seconda tranche del Giro.

LOTTO					
ESTRAZIONE DEL 15-5-1999					
CONCORSO N° 39					
BARI	54	15	11	35	59
CAGLIARI	52	79	38	58	77
FIRENZE	7	45	70	35	84
GENOVA	24	18	20	12	55
MILANO	73	82	6	88	62
NAPOLI	72	11	52	89	14
PALERMO	33	70	79	50	87
ROMA	90	25	62	39	10
TORINO	74	85	48	25	89
VENEZIA	24	68	52	56	11

SuperENALOTTO

COMBINAZIONE VINCENTE JOLLY					
7	33	54	72	73	90
24					

MONTEPREMI:
nessun 6 Jackpot L. 15.890.801.235
nessun 5 + 1 Jackpot L. 11.861.639.230
Vincino con punti 5 L. 83.635.800
Vincino con punti 4 L. 732.600
Vincino con punti 3 L. 18.200

L'INTERVISTA

Jarno Trulli descrive i tranelli del circuito: «Qui vietato distrarsi»

MONTECARLO Jarno Trulli è stato il miglior degli italiani ieri nelle qualifiche del Gp di Monaco. Il pilota della Prost per la prima volta quest'anno è soddisfatto, il 7° tempo lo fa sorridere: «È stata una qualifica pulita - dice Trulli - la macchina è andata bene, nessun problema al cambio, al motore, sono contento. Ma non mi va di pensare alla gara: fatemi godere questo momento. Finalmente sono riuscito a dimostrare quello che valgo». Sguardo furbo di chi ha in mente un'invenzione speciale per la corsa, il pilota pescare ci racconta come si deve affrontare il Gp di Monaco, una gara per piloti veri.

Trulli, dopo il via, con quel pochissimo spazio s'affronta Santa Devota...

«Una curva (a destra, ndr) difficile anche perché l'asfalto è sconnesso... Si vola in salita poi verso il Casino, si deve impostare bene la curva a sinistra».

Due curve importantissime... «Si, bisogna arrivare perfetti, sfiorare il guardrail prima a sinistra alla Massenet, poi a destra al Casino».

Da lì si scende verso il Mirabeau, poi l'ex Loewes, fino alla Portier. Poi si entra nel Tunnel...

«Si fa il tunnel veloci, si esce a 290 km all'ora e la staccata è importante».

E arriviamo all'Alcane...

«C'è una frenata brusca, io la faccio in terza piena (a 200 all'ora, ndr), si possono correre dei rischi se non si rimane concentrati e perfettissimi nella guida».

Cercando di rimanere veloci, si arriva prima al Tabaccai, poi al Piscine...

«I due punti, assieme al Casino, più importanti della gara, non si deve perdere velocità e si sfiora ancora il guardrail...».

C'è la Rascasse, poi il rettilineo finale...

«Li bisogna avere una buona macchina, c'è una frenata importante: devi scaricare tutti i cavalli fino al traguardo e sperare cheti vada bene».



DALL'INVIATO MAURIZIO COLANTONI

MONTECARLO È sfumata la prima pole dell'anno per soli 64 millesimi. È sfumata per Schumacher a tempo scaduto, quando le due Ferrari erano in testa. Resiste così quella lontana prima fila della Rossa con Schecter (1979, in quell'anno il sudamericano è campione del mondo) e Villeneuve, ma è stato un lampo: Hill era fermo sul tracciato con il motore fumante, le bandiere gialle sventolavano segnalando di rallentare, le due McLaren, una dietro l'altra, nel «giro della morte» che tagliano il traguardo beffando le due Rosse, oramai paghe della prima fila acquisita. L'illusione svanisce in un niente, rimane l'amaro in bocca. Si balla il samba al muretto McLaren,

Hakkinen è ancora una volta davanti; Schumi abbaucchiato accanto quasi non ci crede. Dirà: «Non è possibile, abbiamo dominato queste due giornate. Siamo stati sempre davanti. Bravo Hakkinen, ma...». Il tedesco non ci sta, punta il dito su un paio di cose che non sono andate come dovevano. A cominciare dalla sessione di libere ieri mattina, quando dopo il rettilineo a Santa Devota e decollato sul cordolo ed è andato dritto: macchina inutilizzabile, muletto pronto per le qualifiche. «Se avessi utilizzato la mia vettura (che era assetata perfettamente, ndr) avrei abbassato il tempo di almeno due decimi (che avrebbe significato la pole, ndr). Seconda cosa, non capisco come le McLaren abbiano potuto segnare quel tempo con le bandiere gialle esposte...».

Ma poi si tira su: «Se a Imola mi avessero detto che a Montecarlo avrei fatto il secondo tempo... c'avrei messo la firma. Non ho fatto la pole, ma la F399 va come un treno, sono ottimista. In gara due cose sono fondamentali: partire bene (e Schumi ne ha provate 10 di partenze venerdì a Fiorano, ndr) e la strategia di gara... sarò protagonista». In seconda fila c'è Coulthard, sorriso spavaldo, mille denti; dietro Irvine che ha mantenuto la promessa di una buona qualifica. Il duello McLaren-Ferrari si ravviva e diventa ancora più elettrizzante, spettacolare, avvincente. La Ferrari va giù in qualifica, ma con la consapevolezza che si sta avvicinando sempre di più alle Freccie d'Argento. La Rossa insomma è forte, competitiva e lotta alla pari con la scuderia del «meccanico» più ricco del mondo, Ron Dennis. C'è Schumi, c'è anche Irvine (alla sua migliore prestazione della carriera a Montecarlo); c'è però solo un dubbio in una giornata dominata a larga parte dalle Rosse: le due Ferrari hanno tagliato il traguardo a tempo scaduto dopo le due McLaren, a significare che sono uscite dopo le «Freccie» nell'ultima tornata. E perché non farle uscire davanti alle McLaren a mo' di tappo? Possibile che questo aspetto non è stato valutato in Ferrari? Questo rimarrà l'unico dubbio di una giornata positiva che vedrà comunque protagoniste, oggi in gara, le Ferrari di Schumi e di Irvine. La pole di Hakkinen (soddisfatto, ma anche meravigliato dopo la gara: «È stato eccitante, le qualifiche dovrebbero essere sempre così. È stata

IL «CASO»

«Bild»: «Contro le spie la Ferrari usa trucchi dei servizi segreti israeliani»

Si scaldano gli animi quando c'è in gioco la Ferrari. Ma si gonfiano anche le parole, si montano le situazioni. Entrano in gioco in Formula uno «fantastici» personaggi e, come ieri, anche i servizi segreti. Il «Mossad», servizio di spionaggio israeliano (scrive il quotidiano tedesco «Bild», comunque solito a «sparare» sulla F1) sarebbe il nuovo «alleato» della Ferrari e di Michael Schumacher. In che modo? Dalle qualifiche di ieri un nuovo sistema di comunicazione ipertecnologico tra vetture e box così potente da non essere intercettato. La nuova arma Rossa eviterebbe così di controllare durante la gara le strategie del Cavallino, riuscendo a frantumare le parole durante le conversazioni, rendendo nullo ogni tentativo di intercettazione da parte degli avversari. Ovviamente la Rossa smentisce. E il Presidente Montezemolo sghignazza: «Ma ancora leggete la Bild?». Vero o no, non è una novità che in F1 si cerchi di spiare, di entrare nelle frequenze radio (stabilite in ogni Gp dalla Foca di Bernie Ecclestone) assegnate alle scuderie. Non è una novità che si tenti con scanner (e l'esercito americano ne ha uno potentissimo, il Tandy, capace di «leggere» tutte le frequenze) sempre più all'avanguardia di captare le informazioni di un team o dell'altro. Non è neanche una novità che le squadre si organizzino per evitare eventuali intercettazioni, ma anche per fare il contrario. È una storia che fa ritornare all'epoca dell'ultimo duello '97 Villeneuve-Schumacher di Jerez o a quello di Spa l'anno scorso. Storie di comunicazioni «proibite», di registrazioni compromettenti. Tutte cose che ovviamente rimarranno un mistero. Ma anche questo è il bello della Formula uno. Ma.C.

McLaren «scippa» la pole alle Rosse

Oggi il Gp di Montecarlo: Schumacher parte dietro Hakkinen

DALL'INVIATO MAURIZIO COLANTONI

Hakkinen è ancora una volta davanti; Schumi abbaucchiato accanto quasi non ci crede. Dirà: «Non è possibile, abbiamo dominato queste due giornate. Siamo stati sempre davanti. Bravo Hakkinen, ma...». Il tedesco non ci sta, punta il dito su un paio di cose che non sono andate come dovevano. A cominciare dalla sessione di libere ieri mattina, quando dopo il rettilineo a Santa Devota e decollato sul cordolo ed è andato dritto: macchina inutilizzabile, muletto pronto per le qualifiche. «Se avessi utilizzato la mia vettura (che era assetata perfettamente, ndr) avrei abbassato il tempo di almeno due decimi (che avrebbe significato la pole, ndr). Seconda cosa, non capisco come le McLaren abbiano potuto segnare quel tempo con le bandiere gialle esposte...».

Ma poi si tira su: «Se a Imola mi avessero detto che a Montecarlo avrei fatto il secondo tempo... c'avrei messo la firma. Non ho fatto la pole, ma la F399 va come un treno, sono ottimista. In gara due cose sono fondamentali: partire bene (e Schumi ne ha provate 10 di partenze venerdì a Fiorano, ndr) e la strategia di gara... sarò protagonista». In seconda fila c'è Coulthard, sorriso spavaldo, mille denti; dietro Irvine che ha mantenuto la promessa di una buona qualifica. Il duello McLaren-Ferrari si ravviva e diventa ancora più elettrizzante, spettacolare, avvincente. La Ferrari va giù in qualifica, ma con la consapevolezza che si sta avvicinando sempre di più alle Freccie d'Argento. La Rossa insomma è forte, competitiva e lotta alla pari con la scuderia del «meccanico» più ricco del mondo, Ron Dennis. C'è Schumi, c'è anche Irvine (alla sua migliore prestazione della carriera a Montecarlo); c'è però solo un dubbio in una giornata dominata a larga parte dalle Rosse: le due Ferrari hanno tagliato il traguardo a tempo scaduto dopo le due McLaren, a significare che sono uscite dopo le «Freccie» nell'ultima tornata. E perché non farle uscire davanti alle McLaren a mo' di tappo? Possibile che questo aspetto non è stato valutato in Ferrari? Questo rimarrà l'unico dubbio di una giornata positiva che vedrà comunque protagoniste, oggi in gara, le Ferrari di Schumi e di Irvine. La pole di Hakkinen (soddisfatto, ma anche meravigliato dopo la gara: «È stato eccitante, le qualifiche dovrebbero essere sempre così. È stata

la mia più grande prestazione», il presidente Montezemolo sbiancato al muretto quando il finlandese è schizzato via come un fulmine sul traguardo. Poi il suo solito «savoir faire» ha tranquillizzato gli animi: «Sarebbe stato bello vedere le Ferrari davanti, ci speravo e alla fine ci ho anche creduto... Poi quella pole di Hakkinen, improvvisa, non me l'aspettavo proprio. Non se l'aspettava neanche Haug (il responsabile motori Mercedes, ndr) con il quale mi sono congratolato. Ma non importa comunque: siamo protagonisti sempre di più. E dico che ci credo in questa Ferrari». Ore 14, via al Gp di Montecarlo: otto metri staccano Hakkinen (che parte a destra) da Schumacher sulla griglia. Otto brevissimi metri da recuperare per far sognare Schumi.

Tennis, agli Open d'Italia la finale è Rafter-Kuerten

ROMA La sfida Rafter-Kuerten è la finale degli Internazionali d'Italia di tennis, che si disputerà oggi alle 14,20 al Centrale del Foro Italico. Nella prima semifinale, l'australiano ha battuto lo spagnolo Felix Mantilla 6-3, 7-5, mentre il brasiliano Gustavo Kuerten ha superato lo spagnolo Alex Corretja 6-4, 6-2. La sfida è particolarmente importante per Patrick Rafter, perché vincendo diventerebbe il nuovo numero uno del mondo, scavalcando il russo Kafelnikov. Rafter è il primo australiano dopo ventotto anni ad aver conquistato la finale degli Open d'Italia: nel '71, ci riuscì Rod Laver, che poi vinse il torneo battendo in finale il cecoslovacco Jan Kodess.

Sci, l'allenatore di Deborah è il nuovo ct delle azzurre

MILANO È l'ex allenatore personale di Deborah Compagnoni Tino Pietrogiovanna il nuovo ct della squadra femminile di sci alpino. Il consiglio direttivo della Federsci, riunito ieri a Milano ha ufficializzato la scelta del successore di Giorgio D'Urbano che s'era detto indisponibile a un rinnovo del contratto quando la Fisi aveva mandato la formale lettera di disdetta a tutti i tecnici federali. Confermati, invece, Gustavo Vanoi per lo sci alpino maschile, Alessandro Vanoi per il fondo, Corrado Dal Fabbro per il bob. Per lo slittino il consiglio ha fatto come successore di Brigitte Fink il nome di Toni Shenk dal quale si attende adesso l'accettazione dell'incarico.

Superbike, bene Fogarty Spagna, Ducati in superpole

ALBACETE (Spagna) Il ducalista Carl Fogarty ha vinto ad Albacete, in Spagna, la Superpole precedente la Honda di Colin Edwards e la Yamaha di Noriuki Haga. Anche Yanagawa su Kawasaki con il quarto tempo partirà oggi pomeriggio in prima fila. È andato bene l'italiano Pierfrancesco Chili su Suzuki: un ottimo quinto tempo per il bolognese che oggi partirà in seconda fila. Doriani Romboni non ha disputato la Superpole per il riacutizzarsi dei dolori alla mano destra, dopo una spettacolare caduta nel secondo turno di prove (dove per altro aveva ottenuto il nono tempo). Oggi, gara 1 alle ore 12 a gara 2 alle 15,30.

