

L'Italia deve correre ai ripari...

# La Spagna prepara il sorpasso

DERBY LATINO

Spagna



- + Sponsor
- + Giovani
- + Organizzazione

Italia



- + Case costruttrici
- + Titoli iridati
- + presenza in Moto Gp

REAZIONI

Gino Borsoi

manager team Aspar Martinez

team di Aspar Martinez (Aprilia) è la forza nuova del campionato. Nel 2007 i nostri piloti hanno conquistato i primi posti in 125. Nel 2008, in 250, Bautista e Faubel si candidano a raccogliere l'eredità di Lorenzo. Nel 2009, la squadra progetta di approdare alla Moto Gp. Pragmatico, Martinez ha formato una compagine composta da italiani e spagnoli. Senza troppo badare alla nazionalità: l'anno scorso, 3 capotecnici su cinque erano nostri. Il team manager è Gino Borsoi, veneto di San Donà, ex molti anni pilota e collaudatore della Casa di Noale. "Il salto di qualità effettuato dalla Spagna nelle piccole cilindrate" sostiene "non è dovuto né alla mentalità diversa, né alla diversa mentalità dei piloti. La differenza l'hanno fatta gli sponsor, che nella penisola iberica sono venamente molti. E con loro, le squadre spagnole sono cresciute competitive, forti. Affermandosi come ottimi clienti per le Case. Il fatto che la Dorna, società che gestisce il campionato, sia spagnola, non li aiuta particolarmente, non per il fatto che, essendo comune

la lingua e la mentalità, sono più facili i rapporti. La Spagna possiede un handicap: non ha nel Motomondiale aziende che producono moto, Derbi a parte. Ma ha soldi. Guardate Valencia: Motomondiale; test di F.I. Prossimamente, Gran Premio. E nuovo circuito. E Coppa America. E con una economia che si prevede in forte crescita per ancora un paio d'anni, faranno anche di più".

## Federico Sandi pilota Aprilia 125 e 250 cc

Figlio di Giovanni Sandi, storico capotecnico di Aprilia (è lui che ha portato Lorenzo a due titoli mondiali) Federico Sandi ha 17 anni. Nel 2007 ha gareggiato in 125 e 250. Italiano, ha però iniziato la carriera in Spagna. Su consiglio di papà. Ed ecco cosa racconta. "A 14 anni, a quel tempo in Spagna potevo gareggiare con moto da Gp. In Italia no. Adesso le cose stanno cambiando, da noi, ma allora era così. Se volevi anticipare i tempi, misurarti con te stesso e con gli altri il prima possibile, dovevi provarci in Spagna. L'ho fatto, e ci sono riuscito praticamente gratis, in virtù dei risultati ottenuti. Nel Cev, campionato spagnolo di velocità, venivano a volte a correre

piloti (ricordo Gadea, Faubel, Talmacsi) che già gareggiavano nel Motomondiale. Una bella opportunità di confronto". (Aggiunge Giovanni Sandi: "tentavano la qualifica in 100; gareggiavano in 30. E la sera, chi voleva poteva continuare a girare. E più giri, più impari").

## Giampiero Sacchi Direttore sportivo Piaggio

Gianpiero Sacchi è il direttore delle attività sportive del gruppo Piaggio. Insomma, comanda in casa Aprilia, Gilera, Derbi. Sposato con una donna andalusa (due figli: ed in famiglia si parla italiano o castigliano, a seconda del caso) ha lavorato per nove anni nella penisola iberica. Pochi hanno la stessa conoscenza del sistema Italia e del sistema Spagna. "La Spagna non ha avuto fretta. Ha costruito le proprie fortune sulla presenza di grandi sponsor (anche Repsol, ma Telefonica in particolare) che hanno finanziato progetti rivolti ai giovani. Difficile indicare dove prevalgano su di noi. Diciamo che, nel complesso, il loro sistema è molto efficiente. Le comunità che formano la Spagna, regioni che pensano a se stesse come a stati, sono molto attive nel cercare di promuovere le attività dei

propri giovani. Così Aspar Martinez, per esempio, nella sua Valencia, trova, oltre agli sponsor, terreno fertile: un autodromo, una comunità che appoggia i progetti sportivi, finanziamenti, scuole. Altro esempio: in Catalunya sono stati organizzati campionati regionali importanti, che hanno convogliato molti giovani verso la moto. Insomma, in Spagna sono stati bravi ad allargare la rosa dei possibili campioni. E, dopo nove-dieci stagioni di lavoro, cominciano a godersi i frutti, anche a livello di vertice. Noi vediamo adesso, con 5 italiani in Moto Gp, il risultato di anni meravigliosi. Però, alle loro spalle, l'attività si è di molto ridotta. È diminuito sia il numero dei piloti, sia quello delle squadre italiane. Con la Junior Gp, il campionato per giovanissimi promosso dalla Aprilia (e grazie alla Federazione) abbiamo interessato più di 600 ragazzi. Abbiamo cercato, iniziando due anni or sono, di rimettere in moto il meccanismo. Che si è riavviato: ma, mentre si sono rimpolpati i ranghi della Sport Production e del Campionato Italiano, non si è ancora in grado di compiere l'ultimo passo: portarli al Mondiale. Manca la presenza sensibile di grandi aziende".

**S**e si fosse compilata una graduatoria per nazioni, nel 2007 l'Italia si sarebbe piazzata al primo posto. Due nostre aziende, Ducati ed Aprilia, hanno conquistato tutti e sei i titoli mondiali disponibili (piloti e costruttori). Ospitiamo due Gp (Misano e Mugello). E nel 2008 la Moto Gp, categoria sovrana del Motomondiale, annovererà tra le proprie fila quattro piloti del Paese dove il si suona (Rossi, Capirossi, Melandri, Dovizioso). Cinque, se consideriamo anche De Angelis che, essendo di passaporto sammarinese, è sempre di collocazione un po' incerta. In ogni caso, una presenza forte, importante, che ha fatto recentemente

esclamare ad Ezpeleta: "D'accordo, sono tanti (probabilmente intendeva troppi, dal punto di vista di una partecipazione distribuita, ndr). Ma dove ne trovi di migliori?" Già. Dove ne trovi. Insomma, grande Italia. Ed aggiungiamo pure che quattro squadre Moto Gp fanno riferimento a noi: Ducati, con sede a Borgo Panigale (Bologna). Yamaha (giapponese, ma con nucleo operativo a Gerardo di Lesmo, in provincia di Milano). Honda Gresini, a Faenza (Ravenna). Honda Scot (Mercato Saraceno, 20 chilometri a nord di Cesena, sull'Appennino). In più, una buona fetta della 125 e 250 che conta corre su moto del gruppo Piaggio (Aprilia, Gilera, Derbi). Ed i cinesi

(Loncin) quando hanno deciso di aggregarsi alla carovana, si sono affidati ai nostri (Engines Engineering, Bologna). Il motociclismo siamo noi. Quasi. Se invece di iniziare dal vertice lo si fa dal fondo, il panorama cambia. E' vero; cinque piloti di lingua italiana in Moto Gp significano quasi il trenta per cento della griglia. Però, alle loro spalle, la compagine dei nostri si assottiglia sempre più. Mentre fino a pochi anni or sono fornivamo il grosso delle truppe, e fitto di campioni (i nostri vincevano un titolo dopo l'altro, o se la giocavano ogni anno) oggi siamo stati scavalcati. Come quantità. Ed anche come qualità, a giudicare dai risultati. Chi ci ha passato di slancio è stata