

lancillotto e nausea
nata nel 1984

è la prima rivista scientifica italiana di critica e storia dello sport

...Lancillotto si unisce alla mischia,
e valeva da solo venti dei migliori;
prende a giostrare sì bene che tutti
lo seguono con gli occhi
ovunque si trovi...

Chrétien de Troyes



...e, come sazie furono di cibo,
si diedero, spogliatesi dei veli,
a giocare alla palla,
e a tutte il ritmo dava Nausica
dalle bianche braccia...

Omero

epopea vs epo
MITOLOGIE



- 10 **Oltre la gara**
Intervista a Renato Di Rocco. 10 luglio 2014
di *Adolfo Noto*
- 22 **Epopea adversus Epo**
1. Noterelle e suggestioni intorno all'intervista (*Adolfo Noto*)
2. Il mito che cambia (*Aldo Russo*)
- 26 **L'eroe silenzioso.** Gino Bartali, Giusto tra le nazioni
di *Lauro Rossi*
- 28 **Pirata per antonomasia.** Pantani, scalatore all'eccesso
di *Daniele Marchesini*
- 30 **Vincitore a tutti i costi.** Lance Armstrong confessa l'Epo
di *Oprah Winfrey*
con un "Antefatto" di *Albert Londres* che intervista i fratelli
Henri e Francis Pélissier il 27 giugno 1924

povere della strada
LA GARA



- 36 **La XX Settembre**
Da Roma a Napoli e ritorno: la proletarizzazione del
ciclismo muove da Porta Pia
di *Marco Impiglia*
- 48 **Quell'infernale Giro d'Italia del 1914**
Gli otto gironi dei diavoli volanti
di *Maurizio Brillì*
- 54 **La strada del coraggio**
Ciclisti e partigiani
di *Sergio Giuntini*
- 62 **Meno male che c'era Coppi**
Il ciclismo italiano nei primi difficili anni del dopoguerra
di *Francesca Mazzarini*
- 74 **Quando ci si arricciava le maniche**
Colloquio con Alfredo Martini
di *Francesca Mazzarini*

fucili pista
INGEDANAGGI



- 78 **Lo Zen e l'arte del *surplace***
Correre da fermi (e parlarne con Sante Gaiardoni)
di *Luciano Minerva*
- 82 **La fatica insegna**
Le vita nascoste degli insostituibili
di *Rocco Ruggiero*
- 86 **Ciak, si pedala!**
L'epopea cinematografica del ciclista "all'italiana"
di *Antonio Valerio Spera*

giri di parole
NARRAZIONI



- 98 **I prodromi di un Giro**
Re, regine, principi e principesse, così nacque il *Tour de France* nel 1564
di *Lauro Rossi*
- 102 **Il racconto degli inizi**
Frammenti d'autore:
Monaldo Leopardi, Vituperio della draisina
Giovanni Pascoli, La bicicletta
Escodamé (Michele Leskovic), Gambe = bielle
Orio Vergani, Il "girino" è della razza dei vandali
Vittorio Varale, Una maschera di fango e di ghiaccio
Gianni Brera, Con "Gira" e "Tano"

tra orgoglio e ricordo
LE CENIENARIE



- 110 **Club Sportivo LYS A.S.D –Point Saint Martin (1905)**
di *Roberto Belluco*
- 118 **Ciclistica Centese A.S.D. – Cento (1911)**
di *Alberto Proni*

ABSTRACTS



- 128 **Abstracts**
- 130 **Fonti dell'iconografia**
- 131 **Biografemi degli autori e dei curatori**



epopea vs epo

MITOLOGIE



OLTRE LA GARA

Intervista a Renato Di Rocco. 10 luglio 2014

di **Adolfo Noto**

Renato Di Rocco, romano, Presidente ormai dal 2005 della Federazione Ciclistica Italiana, è nato da una famiglia di produttori di biciclette, le Romeo, e ha vissuto la sua infanzia e la sua giovinezza immerso nel mondo delle corse di ciclismo a livello giovanile e dilettantistico.

L'Azienda di famiglia forniva anche le biciclette a giovani talenti che svolgevano il servizio di leva a Roma presso l'Aeronautica Militare e fra questi vi sono stati personaggi come Franco Mealli, buoni professionisti del calibro di Giorgio Ursi e dell'olimpionico Livio Trapè, fino al futuro campione del mondo Vittorio Adorni. La Romeo assicurava anche una officina specializzata dedicata alla ricerca e sviluppo del mezzo meccanico, messa a disposizione delle nazionali minori che all'epoca erano guidate dai leggendari, poi protagonisti dell'olimpiade romana del 1960, CT Elio Rime-dio (strada) e Guido Costa (pista).

Di Rocco ci tiene a sottolineare che ha iniziato l'attività nel ciclismo con esperienze organizzative all'interno del Velo Club Forze Sportive Romane di Franco Mealli. Mealli aveva ereditato, anche lui, una tradizione di famiglia (lo zio Adelino fu corridore ai tempi di Bartali; il fratello Marcello tricolore allievi; il fratello Bruno campione d'Italia dei professionisti). Fin da giovane si era dedicato al ciclismo, preferendo tuttavia all'impegno agonistico quello in campo organizzativo-dirigenziale. Oltre cinquant'anni di appassionata attività con la lunga, felice esperienza (conclusa poco prima della sua scomparsa a 72 anni nel 1997) al vertice del Velo Club Forze Sportive Romane, la società con la quale aveva organizzato corse divenute popolari e prestigiose come la Tirreno-Adriatico, il Giro del Lazio, il Giro di Puglia, il Giro dell'Etna ed il Trofeo Pantalica.

Presidente partirei proprio da Mealli: ci vuole parlare un po' di questa figura?

Rappresentava il maggiore organizzatore del Centro-Sud. Aveva creato il Giro dell'Umbria, la Tirreno-Adriatica per collegare i due mari, attiva ancora oggi, per fortuna, ormai acquisita dal gruppo Rcs Sport (gli organizzatori del Giro d'Italia). Di fatto c'erano due poli nel ciclismo dell'epoca (fra gli anni Sessanta e Settanta): da una parte Vincenzo Torriani, il grande patron del Giro d'Italia, settentrionale, legato al suo territorio, riteneva il ciclismo profondamente ancorato al Nord; dall'altra Franco Mealli che si opponeva, con risorse più modeste, più tarate al nostro aspetto sociale, e che era comunque molto competitivo e molto creativo, capace di dare sostegno anche a corse non sue come il Giro del Lazio, il Giro della Puglia e il Giro di Sicilia.

Queste erano diventate classiche del ciclismo nazionale, soprattutto il Giro del Lazio che si correva prima del Giro di Lombardia, che concludeva la stagione, ma credo anche il Giro della Puglia, il Trofeo Pantalica.

Il Trofeo Pantalica esisteva fino a qualche anno fa. Mealli ha ceduto tutto il pacchetto delle sue manifestazioni a Rcs Sport per farle sopravvivere, compreso Mauro Vegni, che era un suo pupillo, il suo secondo, che era cresciuto con lui, per cui tutto il pacchetto delle gare insieme a lui è entrato nel gruppo. Mauro Vegni è l'attuale direttore dell'area tecnica del Giro d'Italia e di tutte le altre classiche per Rcs Sport. Per me è stata un'esperienza molto bella, devo dire occasionale perché non mi sono mai dedicato all'organizzazione delle gare propostami da mio zio che era il mio tutore.

Erano due fratelli che avevano sposato due sorelle: mio padre è morto quando io sono nato – io sono nato a giugno, lui è morto a novembre – ed era il titolare dell'azienda Romeo, mentre mio zio Alberto era un corridore dilettante che vinse anche una corsa, la Palermo-Messina-Catania, cose improbabili che si facevano all'epoca, 360-370 km.

La mia strada è nata in azienda, con l'appoggio della famiglia. Ho fatto il corridore, nel periodo bellissimo intorno all'Olimpiade del 1960. Quando avevo 14 anni mi mandarono con il mio amico del cuore in Sardegna perché avevano paura del traffico in una città come Roma. Una precauzione inutile perché i marciapiedi a Roma, soprattutto dove abitavo



OLIVERIA GARA
Intervista
a Renato Di Rocco
ADOLFO NOTO

COSTRUIRE PER CONOSCERE



Galleria della Meccanica, Torino 1898. La storia della bicicletta è strettamente legata allo sviluppo dell'industria meccanica. Nei mesi da aprile a ottobre, per commemorare il cinquantenario dello Statuto Albertino, ebbe luogo a Torino la Seconda Esposizione dell'industria italiana, che vide la partecipazione di circa 8.000 espositori, 43 congressi nazionali e internazionali e tre milioni e mezzo di visitatori.



io, in via Santacroce di Gerusalemme, erano larghi 10 metri! Giocavamo a campana, c'erano i percorsini con le biciclette. Tornando a Franco Mealli, insieme a Rimedio, a Claudio Magnani, segretario della Federazione, aprirono centri d'avviamento al ciclismo olimpico, i centri Coni: un'iniziativa bellissima, alla quale mi iscrissi anch'io. Devo dire che all'epoca lo sport non era molto considerato dai genitori e neanche dal mio tutore, per il quale bisognava privilegiare il diploma all'attività ciclistica, nonostante fosse uno zio corridore. Quindi sono entrato in azienda continuando gli studi, ho fatto il commesso viaggiatore del gruppo Chiorda che era un sottomarca della Bianchi nelle Marche, nell'Umbria, in Lazio, in Campania.

Un solido apprendista-tutto, insomma.

Un modo di dire di allora, che ripeto ancora molto spesso a chi collabora con me. Me lo ripeteva sempre mio zio: «intanto che ti riposi, vai a scaricare il camioncino». Non era un piccolo camion, ma una Fiat Topolino furgoncino, una station wagon, oggi si direbbe, dentro cui riuscivamo, con opera d'ingegno, a caricare dalle 12 alle 14 biciclette. Dovevamo togliere i pedali, mettere i cartoni. Mi ricordo che c'erano le corde elastiche, le prime fatte in Asia, per cui in curva rischiavi di ribaltare tutto, poi andavamo a spedire a Castro Pretorio. Per altro c'era il quadrangolo d'oro del ciclismo romano che in effetti era piuttosto stretto, perché noi avevamo un negozio a Via Torino, l'officina di alta specializzazione dedicata ai corridori a Piazzale Tiburtino; alle nostre spalle c'era l'Atala (per altro Cesare Rizzato, il Patron dell'Atala, è stato uno dei miei padrini di battesimo insieme a Tullio Campagnolo, produttore del primo cambio moderno per bicicletta); a Viale Manzoni c'era Lazzaretti (dei fratelli Romolo e Remo); e vicino alla Stazione c'era

Chiappini che era comunque forte su Roma. Per cui, tra questi quattro angoli, ci odiavamo tanto che con i figli di Lazzaretti non potevamo nemmeno giocare, me lo ricordo ancora. E adesso abbiamo un rapporto fantastico con il nipote di Remo Lazzaretti, Simone Carbutti, che ha il negozio a Via Bergamo 3: è uno dei negozi storici rimasti a Roma e ora mi rifornisco da lui sia per gli acquisti che per l'assistenza.

Dovevate salvaguardare le vostre quote di mercato.

Beh sì, c'era molta, molta concorrenza; lavoro non ce ne era molto, poi soprattutto c'era ancora la bicicletta artigianale e chi entrava al negozio sceglieva tutto a partire dal colore.

Stiamo tornando a costruire la bicicletta secondo le indicazioni del cliente, dal colore alla sella, a come viene confezionata. Come succede per la Ferrari: se vai in Ferrari oggi scegli il tessuto dei sedili, il modello, gli specchietti retrovisori, il colore, tutto insomma.

È il principio del grande artigianato di qualità. Per la bicicletta si parte dal telaio, ma poi tutto il resto va scelto insieme al cliente.

Noi avevamo una fabbrica molto piccola al Tuscolano, che per altro venne colpita in tempo di guerra; l'abbiamo spostata e poi, siccome era situata su terreno comunale, ce l'hanno espropriata per farne una scuola. Ricordo ancora il profumo degli acidi, delle saldature, tra l'altro fummo i primi a fare il grigio metallizzato. Avevamo dei corridori che correvano per noi, da Romano Scotti, papà dell'attuale commissario del ciclocross Fausto, che era l'unico, giù alla Garbatella, che poteva mettere la bicicletta fuori dal bar senza che nessuno gliela rubasse, era un idolo, a Vittorio Adorni, da Trapè, al fratello di Mealli, Bruno, il più giovane. Facevano il militare alla compagnia 3 dell'Aereo-



Il furgoncino di servizio della ditta Romeo nel quale venivano stipate le biciclette di riserva e quanto poteva servire a risolvere i problemi che si sarebbero presentati in gara.



OLIVIERO LA GARA
 Intervista
 a Renato Di Rocco
 ADOLFONOTO

nautica, in via Romagnoli, per cui venivano a casa nostra a cambiarsi per andare a prendere la decade, perché di fatto facevano i ciclisti a tempo pieno, per cui – io ragazzino – ho visto questi giovani atleti in casa. Avevamo una casa in campagna in Abruzzo che di fatto, così occasionalmente, diventava la prima foresteria perché andavano ad allenarsi per fare la quota, 700 metri, ed era molto bello avere questi corridori in paese, che accendevano anche gli interessi delle ragazze del luogo. Era emozionante, da piccolino vedevi molte sfaccettature, era molto bello, il ciclismo ce lo siamo portati dentro.

Presidente, scusi, lei è nato 1946, dunque subito dopo la fine della guerra, per cui ha avuto una fanciullezza vissuta in quell'ambiente impregnato di cultura e di storia del ciclismo, godendo dell'opportunità di cogliere l'ultima coda dell'epopea del ciclismo, nel dopoguerra.

Sì, ho "sfiorato" Fausto Coppi, poi da dirigente ho conosciuto bene Bartali.

Negli anni Sessanta il ciclismo manteneva un tratto eroico e una presenza fortissima nella società italiana, ancora superiore al calcio, perché la strada portava il grande sport professionistico ovunque. È in questo contesto che arriva la televisione, con nuove abitudini come il famoso *Processo alla tappa* di Sergio Zavoli, e cambia il ciclismo, offrendogli palcoscenici inediti.

Sicuramente lo fa diventare proprio un prodotto casalingo. Peraltro, all'epoca, la maggioranza delle donne italiane non lavorava, per cui dal punto di vista del marketing, i prodotti pubblicizzati in corsa dovevano colpire l'attenzione di un pubblico femminile di casalinghe che si trovava in casa quando il ciclismo veniva trasmesso dalle 15 alle 17. E siamo ancorati a quell'orario ancora oggi. Ecco perché tutti i grandi marchi di cucine sono passati da noi. Sono entrati da piccoli artigiani (parlo di Scic, di Salvarani) per poi diventare grandi aziende. Ancora oggi Mapei, che è l'ultimo prodotto di affermazione di marca che ha prodotto il ciclismo, lo riconosce: Mapei era già un colosso quando è entrato nel ciclismo, ma è con il ciclismo che ha moltiplicato gli interessi, soprattutto internazionali, allargando i mercati e ingrandendo l'azienda. Oggi ha undicimila dipendenti, quando è entrato nel ciclismo ne aveva, mi sembra, quattromila.

Il patron di Mapei, Sergio Squinzi, è oggi il presidente della Confindustria.

Però ancora oggi si mostra riconoscente e se deve dire un grazie al ciclismo lo dice, perché è lo sport che gli ha dato maggiore visibilità commerciale, fra le tante. Certo nel 2002 si scioglie la squadra da lui sponsorizzata e decide di investire nel Sassuolo calcio. Però deve dire grazie al ciclismo, perché come affermazione di marchio il ciclismo restituisce dodici volte gli investimenti, e non è poco.

In tutti gli sport si tende a esaltare le proprie origini, la propria storia, ad elencare i propri record, ma in maniera autoreferenziale, ignorando i contesti. Nel ciclismo è come se si coltivasse la coscienza che la storia non è solo racconto di sport, ma ricostruzione e comprensione di cosa è stata la società italiana del recente passato. La sua Federazione ha sul sito una parte che si chiama *Terza pagina*, dentro di essa vi si trova la storia della Federazione e ci sono altri link di riferimento. Insomma c'è da parte vostra l'idea di investire nella storia del ciclismo, come se si percepisse che questa storia sia differente: il ciclismo è stato il primo grande sport popolare di massa, prima del calcio, prima di qualsiasi attività olimpica.

Fino al 1967/68 sì. La prima pagina di un quotidiano sportivo, ma in alcune occasioni anche negli altri giornali, partiva con il ciclismo. Al novanta per cento era ciclismo. Solo in taglio basso si poteva leggere la notizia che riguardava il Milan o il Torino.

Sì, il calcio ha fagocitato il ciclismo successivamente, a partire dagli anni Settanta in poi.

Probabilmente c'è stato tutto un meccanismo differente: grossi interessi internazionali, la comodità delle riprese televisive... perché dobbiamo ricordare che man mano sono aumentati i costi e la concorrenza delle altre discipline. Per me il ciclismo è ancora oggi lo sport più popolare, perché il nostro tifoso è anche un tifoso attivo. Sulle nostre montagne, quando si scala lo Zoncolan, si trovano anche 250 mila spettatori.

Fra questi anche alcuni particolarmente originali, agghindati in modo estremamente fantasioso.



Originali, particolari, peraltro mai violenti. Poi, devo dire, è cambiato un po' tutto. Si sono affermati negli anni gli sport più comodi da seguire e più facili anche da riprodurre. Il calcio di fatto lo fai con un certo numero di telecamere e le angolature giuste, da noi per vedere le grandi imprese devi comunque muovere una carovana di mezzi mobili, motociclette, auto, camion, ponti mobili, attrezzature per palchi, trasmissioni varie e soprattutto gli indispensabili elicotteri. Tutto questo ha dei costi enormi. Per non parlare dei costi tecnologici. Si è tentato più volte di mettere piccole telecamere o telecamere in macchina, ma i nostri spettatori queste soluzioni di fatto le respingono, non le gradiscono. Vogliono invece vedere in alta definizione le immagini immediate della sofferenza del corridore, del rapporto fra il corridore e il pubblico in strada, perché la differenza qua si fa sulla fatica; il piacere di chi guarda sta nell'osservare da vicino, con drammatica partecipazione, le sofferenze di un corridore. Cioè per esempio la tappa di ieri [il riferimento è alla V tappa del Tour de France 2014, da Ypres ad Arenberg, percorsa sullo stesso pavé della mitica Parigi Roubaix. N.d.r.] è stata storica, ho rivissuto delle emozioni regalate dalla strategia tecnica che con l'uso degli auricolari, che tengono in costante contatto il corridore con i tecnici, si era persa. Oggi con il digitale di fatto vediamo le immagini con un ritardo che va dai 50 secondi al minuto e venti, e sull'automobile al seguito è la stessa cosa, per cui un tecnico deve dare un ordine a un corridore vedendolo cinquanta secondi dopo. E ieri, dalla caduta di Chris Froome alla decisione di cambiare strategia con la squadra, per me è stato qualcosa di inedito e lì si è visto che campione è Vincenzo Nibali [terzo all'arrivo e protagonista assoluto con la sua squadra, la Astana, della tappa e infine vincitore del Tour 2014. N.d.r.], che con coraggio ha rischiato e ci ha fatto vedere l'impresa. Poi ci sono i sassi, il pavé che dà maggior valore all'impresa. Sapete cosa c'è dietro al mantenimento di quel patrimonio paesaggistico della Francia? C'è addirittura un liceo superiore i cui ragazzi vengono formati per proteggere i sassi, per pulirli, per posizionarli bene: è una forma di lavoro, una cultura. Una cosa che in Francia e in Belgio è mantenuta ancora dai governi, mentre da noi questo non esiste, devi far fatica a inserire lo sport nella scuola.

In quei paesi, inoltre, c'è un vero e proprio ciclismo turi-

stico, non un cicloturismo, nel senso che c'è gente che visita la Foresta di Arenberg e i tratti di pavé come fossero monumenti, con l'aggiunta del piacere di percorrerli.

È la forza del ciclismo lento. L'Istat dice che uno straniero su cinque viene in Italia se riesce a vedere le bellezze paesaggistiche e artistiche in bicicletta. Tutte le Gran fondo nostre di oggi vanno a toccare il Gavia, lo Stelvio, il Pordoi... io stesso domenica mi sono fatto i Quattro Passi: li ho pedalati per il piacere di stare insieme; e la domenica precedente, addirittura, [ho fatto] un'esperienza che vi invito a fare: bloccano tutti e quattro i passi dalle 8.30 alle 15.30 alle moto e alle auto, [possono passare] solo biciclette: ne hanno contate 23.000. Si sono messi insieme il Consorzio della Val Gardena con il Consorzio della Val Badia, le provincie di Bolzano e Belluno. Ritornando alla storia del ciclismo, molto spesso le sorti del ciclismo hanno intrecciato quelle della storia politica: Bartali lo dimostra. Il fatto che nel 2013 lo abbiano riconosciuto "Giusto tra le nazioni" dal Museo dell'Olocausto d'Israele e onorato nel Giardino dei Giusti, insomma, è significativo. Per noi è un bagaglio culturale e, nel nostro piccolo, senza grossi investimenti cerchiamo di proteggere e mantenere il nostro patrimonio, che peraltro è alto. Ci sono diversi musei privati, noi ne vorremmo fare uno tutto targato Federazione in un velodromo coperto.

L'importante è trovare le giuste sinergie.

In provincia di Bolzano c'è un'attività pianificata dal punto di vista industriale sulla bicicletta. Il Trentino anche ha fatto politiche in questa direzione. C'è una pista ciclabile che passa nei vigneti da Innsbruck fino al Lago di Garda, e negli ottanta chilometri del Trentino sono passati in un anno da 800 mila a due milioni e cento passaggi. E si sono create in un anno cinque aziende di agriturismo e agroalimentari, che valorizzano specialità locali alimentari, come i formaggi saporiti. Si tratta di attività produttive e di posti di lavoro.

La Federazione dunque si occupa in maniera attiva del problema del cicloturismo. Avete in mente delle attività di vera e propria lobbying nei confronti degli enti locali, per esempio del Comune di Roma che ha delle ciclabili inesistenti, o comunque con le istituzioni centrali, o anche eventualmente con la scuola?



OLIVIERO LA GARA
 Intervista
 a Renato Di Rocco
 ADOLFONOTO

Guardi che, laddove trova l'insegnante attento, con il ciclismo si fa persino geografia. Stiamo cercando, e adesso è già il secondo anno, di lavorare con le istituzioni per attrezzare i nostri telecronisti con informazioni di carattere geografico e turistico, con nozioni sulle specificità locali, sulla storia. Certo, la nostra mission è quella dell'agonismo, però da qualche anno stiamo lavorando per ampliare i campi di intervento. Stiamo proponendo con forza il ciclismo come stile di vita e non come risultato di performance, che invece rimane il campo delle società sportive. Sempre l'Istat dice che ancora oggi il giocattolo più desiderato dai bambini per la promozione in scuola media rimane la bicicletta. Per cui dialoghiamo con i nostri comitati provinciali, con le stesse società sportive, dove si fa educazione culturale, educazione alimentare, educazione stradale, educazione ambientale: è il nostro progetto "Pinocchio" che si trova anche sul sito. L'abbiamo voluto fare con la Fondazione Collodi perché troppo spesso il ciclismo era ed è abbinato al doping, e allora ci sono momenti di criticità in cui bisogna fare ricorso alle risorse culturali.

Quando l'immagine è bassa è necessario crescere con la cultura. Tutte queste operazioni in parte vengono fatte spontaneamente, in parte devono essere stimolate. Per cui il nostro stile è questo: mettersi al tavolo con tutti, fare rete, fare sinergia, non occupare gli spazi degli altri, non fare ombra a nessuno. Se serve uno know how tecnico di come costruire piste ciclabili o spazi sicuri o segnaletiche nel regime europeo, che siano tutte uguali, noi ci siamo: abbiamo degli architetti, insomma. Con il Comune di Roma, con l'ex assessore mi sembra che sia stata fatta quella mostra al Foro Traiano e

adesso l'accordo con Bici Roma.

Con il Ministero dell'Ambiente nel 2011 avete organizzato la giornata mondiale della bicicletta.

Noi siamo stati uno dei soggetti. Non vogliamo imporci semplicemente perché vogliamo raggiungere lo scopo. Non vogliamo scontrarci con la Fiab [Federazione italiana amici della bicicletta, onlus. N.d.r.], che è più a vocazione cicloturistica ed è legata a una Federazione europea che ha sede in

Belgio, no, non ha senso. Cerchiamo di dialogare, di fare ognuno la propria parte, di fare rete, perché il dialogo con gli enti locali è sempre difficile.

In un suo documento programmatico stilato in occasione della sua rielezione si parlava di una svolta culturale nel 2011 con una mobilitazione degli stati generali del ciclismo italiano. Si ritiene soddisfatto di come ha proceduto il suo piano di ristrutturazione della Federazione, che avrebbe dovuto occuparsi di risanamento economico, riorganizzazione delle strutture operative, riforma della struttura tecnica, riordino delle commissio-

ni? Ritiene di aver avuto l'ascolto necessario all'interno della Federazione, fra le parti e che ne pensa del dialogo per esempio con la società?

Dunque, il percorso è stato molto difficile, però ci siamo attrezzati per superarlo. Nel senso che abbiamo affrontato un momento molto drammatico nel 2006, quando Ivan Basso venne coinvolto nelle indagini sul doping denominate Operación Puerto, ed estromesso dal Tour de France proprio alla vigilia. Quelle vicende sicuramente sono state il punto culminante



«Le grandi corse ciclistiche muovono vere e proprie carovane di mezzi mobili: motociclette, auto, camion, ponti mobili, attrezzature per palchi, trasmissioni varie e soprattutto gli indispensabili elicotteri». La foto testimonia un momento dell'inaugurazione del Giro del 2007, che si svolse sul ponte della portaerei "Garibaldi" in quanto quell'edizione venne dedicata alla celebrazione del bicentenario della nascita dell'Eroe dei due mondi.



della disaffezione del grande pubblico nei confronti del ciclismo.

Una crisi grave.

Eh, sì. L'abbiamo affrontata. Ci siamo messi attorno a un tavolo, ci siamo guardati in faccia, non abbiamo più concesso nulla a nessuno, con la consapevolezza che bisognava cambiare passo, sfidando i difensori, in senso negativo, della tradizione, cioè quelli ostili ad ogni cambiamento.

Una sfida piuttosto impegnativa.

Allora siamo partiti dalla punta, dalla parte più visibile del ciclismo, perché quando si pensa al ciclismo si pensa a Nibali, si pensa ai professionisti, quelli che fanno le grandi imprese, i grandi percorsi, le grandi classiche. Ma siamo ripartiti anche dalla base, riqualificando tutti i corsi di formazione dei direttori sportivi dei giovanissimi, cominciando a togliere le premiazioni ai giovanissimi, perché non vogliamo che i bambini facciano un ciclismo agonistico precoce, perché non era un modello da esportare, anche dal punto di vista culturale. Non sono stati pochi i soggetti e le società sportive che hanno rifiutato questo cambio di indirizzo. Mentre io dicevo «vietiamo

le premiazioni dei bambini con le miss, con il podio, e diamo invece un regalo a tutti», molte società sportive reagivano al contrario e se prima non ricorrevano a miss e podio, li introducevano di proposito. Io ho sempre sostenuto che fosse opportuno premiare la squadra, perché nella squadra c'è anche il bambino che non ha avuto la possibilità di fare il risultato, ma almeno così vive un momento di squadra, con l'inclusione, la partecipazione. In questo modo poi si aumenta la visibilità del gruppo sportivo ed è più facile trovare sponsor e

rompere di conseguenza l'indifferenza verso il ciclismo. Per cui si dà un momento di attenzione al gruppo e intanto si prosegue il recupero della dimensione ludica, affinché con la bicicletta il bambino giochi, si diverta, trovi i suoi compagni, venga difeso dalle pressioni dei genitori – perché come è noto quella è la cosa più grave in tutti gli sport, per cui la società deve garantire una rete di divisione tra i genitori e le attività sportive – e in questo modo costruiamo man mano questo nuovo percorso culturale. Per cui in definitiva grossi investimenti a livello formativo, con i corsi di formazione che

passano da dodici a quaranta ore e da lì arrivare alle sessanta. Un lavoro non semplice, perché quelli che operano in tutte le discipline sportive salvo il calcio sono volontari, che si devono pagare il corso (da noi messi a prezzi davvero popolari), pagare la tessera e sono soldi e tempo che tolgono alla famiglia.

Con il rischio di raccogliere risultati deludenti.

Però io sono abbastanza soddisfatto di quello che abbiamo fatto e lo sono anche per la risposta del nostro movimento nel complesso. Perché magari il ciclismo continua ad avere dei casi di doping, però ci ha messo sempre la faccia e ha squalificato anche i migliori. Il ciclismo ha fatto

qualcosa che gli altri non hanno mai fatto. Quello che c'è mancato è la comunicazione, i giornali anziché sostenerci in questa opera culturale continuano a demonizzarci. Prendiamo il caso di Alessandro Petacchi, quando nel 2008 si è fatto sei mesi di squalifica. Quest'anno Froome ha avuto lo stesso problema ma la Federazione internazionale ha detto «no, no: tutto a posto», perché nel frattempo, anche grazie al prezzo che noi abbiamo pagato, di fatto anche il mondo internazionale, la WADA ha dovuto aggiornare e tarare i regolamenti.



«Ancora oggi il giocattolo più desiderato dai bambini per la promozione in scuola media rimane la bicicletta. La Federazione si è giustamente assunta un compito educativo, per cui siamo contrari ad un ciclismo agonistico precoce e vietiamo le premiazioni dei bambini con le miss, con il podio, e diamo invece un regalo a tutti».



OLIVIERO TOSCANI
 Intervista
 a Renato Di Rocco
 ADOLFONOTO

All'epoca Filippo Pozzato si è giocato le Olimpiadi perché era stato accusato di frequentare un medico inibito dalla Federazione italiana, norma che è stata introdotta solo ora ed entrerà in vigore il 1° gennaio 2015. Perché? Perché abbiamo voluto precorrere i tempi e scrivere un percorso di formazione, di prevenzione, di sanzione antidoping che era il più avanzato di tutti gli altri. Oggi qualcuno ci dice grazie. La Federazione Internazionale di Atletica, perché ha sposato tutto il nostro percorso, con il passaporto biologico, eccetera. Il tennis, che ha preso le nostre procedure e le ha modificate nella maniera più conveniente. Nel tennis per esempio gli atleti si allenano tutti in Spagna e che succede quando qualcosa non va? Ricevono una telefonata nella quale gli si dice «tu nel prossimo mese non fai tornei». In questo modo la sospensione, il provvedimento preso, non viene fuori, non diventa di dominio pubblico come succede nel ciclismo. Pensiamo al caso Pantani: non era stato trovato positivo, ma con dei valori anomali, per cui gli venne consigliato di fermarsi quindici giorni. Il tennis sta facendo così, ma senza sanzioni scritte, tutelando c'è da dire comunque la salute degli atleti.

Un problema, forse, è l'eccessiva solitudine dell'atleta dopato. Possibile che sia lui l'unico responsabile? Possibile che all'interno delle società non ci sia un medico responsabile? Nei giorni scorsi Diego Ulissi, sospeso dalla sua squadra (Lampre-Merida) perché trovato positivo al solito salbutamolo [a gennaio del 2015 gli verranno comminati nove mesi di squalifica per assunzione negligente dei farmaci. N.d.r.], ha dichiarato che aveva preso Ventolin e Paracetamolo, che sono farmaci che prendono pure i bambini. Ma perché doveva prendere Ventolin e Paracetamolo? Chi glieli ha prescritti?

Questi prodotti farmaceutici servono molto spesso a nascondere altre somministrazioni; allora, il problema lì non è l'atleta. Certo ci sarà pure l'atleta che ha qualcuno al di fuori della squadra che gli fornisce le sostanze, però forse se ci fosse un principio di responsabilità oggettiva delle società, la Federazione potrebbe avere più margine di salvaguardia sia della propria immagine sia della salute dell'atleta, che è anche un patrimonio della Federazione stessa. Questa riflessione, naturalmente, non va a disconoscere l'enorme lavoro che voi avete fatto, una fatica di Sisifo, con la necessità di aggiornarsi costantemente.

Per questo dico che siamo molto soddisfatti, perché stiamo completando l'opera coinvolgendo anche tutto il mondo amatoriale. Ma veramente si tratta di una fatica enorme. Noi abbiamo aperto accertamenti su oltre cento medici sportivi. Da premettere che siamo gli unici ad aver imposto l'obbligo del medico sportivo in tutte le società dilettantistiche e in tutte le società juniores. Il ciclismo ha una banca dati enorme creata grazie all'attività di contrasto al doping, in cui investiamo circa un milione di euro l'anno. Noi abbiamo fatto ricerca su questo, perché abbiamo sempre riconosciuto che l'atleta è solo, fermo restando la presunzione d'innocenza e la volontà di capire caso per caso. Abbiamo squalificato dei medici, li abbiamo fatti radiare, abbiamo radiato dei faccendieri, che poi purtroppo ci ritroviamo a bordo strada, perché non abbiamo un potere coercitivo. L'ultima campagna che abbiamo fatto, perché siamo partiti dai professionisti e siamo passati ai giovanissimi, è stata di riqualificazione complessiva di tutti gli operatori nell'ambito della "responsabilità oggettiva": quattro anni fa abbiamo squalificato un'intera società, l'Ambra Cavallini Vangi, degli juniores, che è la fascia di entrata nel mondo internazionale, 17-18 anni, ma non perché usavano il doping, bensì per eccesso di medicalizzazione. Abbiamo messo l'accento su un concetto all'avanguardia: se il ragazzo sta bene non ha bisogno che tu gli dia vitamine o altro. Nel nuoto, purtroppo, abbiamo assistito a casi di somministrazione di ozono, a tredici o quattordici anni. E i genitori che si rivolgono al medico perché la figlia, oltre alla scuola, poi magari fa musica, catechismo o danza, e "ha bisogno di vitamine". Non è un fenomeno solo nostro, purtroppo è una certa mentalità. Quindi squalificare una società per eccesso di medicalizzazione è stato un segnale forte per tutti: state attenti, che non è vietato solo quello che è nell'elenco delle sostanze, è vietata proprio l'idea di dare medicinali, anche leciti, quando non ce n'è bisogno. Abbiamo messo sotto processo cento medici sportivi e ci siamo trovati la Federazione medico-sportiva contro, anziché assisterci e partecipare alle indagini e ai procedimenti.

Un medico sportivo accreditato presso una società sportiva degli juniores per due volte l'anno ci doveva aggiornare le schede mediche degli atleti sui valori che chiedevamo, mentre per i dilettanti, che oggi si chiamano under 23 élite, tre volte l'anno. Per fare questo il medico possedeva una password di



accesso personale alla propria banca dati, che spesso dava al direttore sportivo, venendo così meno al proprio codice deontologico. L'abbiamo messo sotto inchiesta e ci siamo trovati soli. Ancora a procedimento non concluso sembra che la Federazione medico-sportiva stia mettendo sotto inchiesta, lo dico ad alta voce perché sta partendo adesso una lettera, il presidente della commissione salute e il segretario della nostra federazione come ringraziamento per l'esimio lavoro che hanno fatto.

Presidente, sembra un lavoro molto meritorio ed effettivamente purtroppo il sistema dei media sportivi, centrato solo sul campionismo o sullo scandalismo, è quello che è, quindi di tutto questo non arriva niente.

C'è un altro aspetto che andrebbe sottolineato, di grande merito della Federazione nell'ambito delle relazioni internazionali. Mi riferisco alla grande frequenza con la quale noi ospitiamo i grandi appuntamenti internazionali. Si sono disputati in Italia i mondiali nel 1994, 1999, 2004, 2008, 2013, una frequenza che, se guardiamo ad altri sport, ha dell'incredibile. C'è un'autorevolezza della Federazione in Europa, ma c'è anche una certa capacità diplomatica?

Beh, sì, quella ce l'abbiamo onestamente, ma ce l'ha l'Italia come tradizione. Nel ciclismo siamo ancora una scuola di riferimento, che sforna talenti di ogni nazionalità, come il britannico Mark Cavendish o l'australiano Cadel Evans, o ancora Peter Sagan che è sloveno ma cresciuto in Italia. Sono corridori che cominciano da noi dagli juniores. Adesso ci sono degli albanesi che sono passati professionisti e sono cresciuti in Italia, dai 15-16 anni.

Anche i sudamericani, i colombiani.

Sì, i sudamericani, i colombiani sono tutti corridori nostri, quasi parlano toscano o veneto. Per cui, la scuola italiana è per fortuna ancora un punto di riferimento per chi voglia imparare come si fa il ciclista. Per la qualità dell'organizzazione siamo i numeri uno a prescindere, anche volendo prendere a confronto il Tour de France, che viene sostenuto fortemente dal governo francese in quanto loro evento nazionalpopolare per eccellenza. Il Giro d'Italia è altrettanto popolare, ma il governo se ne accorge a malapena che esiste un Giro d'Italia, mentre invece ha un impatto a livello

turistico di grandissimi numeri. Nel momento di maggiore conflittualità fra la Federazione mondiale e i grandi giri, il Presidente francese Nicolas Sarkozy è andato alla Parigi-Nizza e si è seduto sull'ammiraglia con il volto sempre ben visibile e si è fatto tutta la tappa, come a voler dire alla Federazione mondiale: «Attenzione, questo è patrimonio nostro». Di leader politici di governo italiani che si siano messi nell'ammiraglia con i direttori di corsa nel Giro dell'Adriatico non ne ho mai visti, come non li ho mai visti alla partenza o all'arrivo del Giro d'Italia. Quest'anno il Giro si concludeva a Trieste, il che voleva essere significativo, ma nessuno si è curato di sottolinearlo.

Tornando alle capacità diplomatiche:

Beh, le lobby internazionali ce le abbiamo. Un po' la lunga militanza: sono quarant'anni che sono nel ciclismo se non avessi fatto lobby sarei un pessimo dirigente. Abbiamo sempre lavorato molto con i paesi più deboli, nei Balcani, in Sudafrica. Abbiamo programmi con i quali aiutiamo i ragazzi a venire da noi, trovando sistemazioni tecniche, ma anche famiglie disposte a ospitarli e a farli studiare.

Una cosa che sfugge ai più è che con la stessa frequenza ospitiamo i campionati del mondo di fuoristrada, il ciclocross, che rappresenta il ciclismo del domani. Il ciclismo su strada andrà sempre avanti, perché è la nostra tradizione, ma quello fuoristrada, con percorsi sicuri, con la grande opera di valorizzazione ambientale che favorisce (perché la bicicletta è l'unica macchina veramente ecologica), ha un grande futuro. Molti parchi naturali sono un patrimonio pochissimo fruito, gli eventi ciclistici li fanno conoscere ad una potenziale e vasta utenza. L'accordo che abbiamo fatto con il WWF va proprio in questo senso: aprire i parchi una domenica al mese per accogliere eventi, perché la bicicletta non sporca. Sulle Dolomiti, sul Sellaronda (il percorso sciistico e stradale intorno ai quattro passi del Gruppo Sella), si sono provati tracciati per mountain-bike sulle piste da sci, che non danno fastidio all'agricoltura, ai campi che devono essere seminati, ma continuano ad allungare la vita turistica di quei luoghi. Così d'inverno sono quattro mesi con la neve, d'estate sono quattro mesi con la bicicletta. Il maestro di sci, e stiamo costruendo accordi con le regioni, che d'estate è costretto a fare il muratore o il pizzaiolo, con la nostra qualificazione fa l'accompagnatore turistico.



OLIVIERO GARA
Intervista
a Renato Di Rocco
ADOLFONOTO

Questa è un'idea molto brillante.

Il ciclismo fuoristrada oggi è cresciuto in misura enorme. Se tra le attività dei nostri tesserati il 5% è dedicato a quella giovanile e il 55% alla strada, il 40% oggi è fuoristrada. È una nostra politica, che non abbiamo potuto gridare perché le società di vecchia tradizione dicono «il Presidente è matto, vuole snaturare il ciclismo tradizionale».

Perché nell'immaginario collettivo il ciclismo è strada.

Ma l'uno non è in antitesi con l'altro, non sono due mondi alternativi. Anzi, comincio a vederlo e l'ho verificato con il Sellaronda, percorso in mountain-bike, che si svolge di sabato. Il giorno dopo, la domenica, c'era la chiusura per i Quattro Passi, cambio di bicicletta per andare su strada, a cui ho partecipato anche io, e in tantissimi fra i partecipanti indossavano la maglia del Sellaronda.

Beh, ciclismo totale.

Come se fosse un passaggio naturale, scendi dalla bicicletta mountain-bike, che è più difficile sia per la fatica sia per la guidabilità, in equilibrio precario, però lo fai in un ambiente che se cadi, cadi sulla terra, sul verde. È stato uno spettacolo unico, perché nella stessa gara di quattro ore sono passati sulla neve, sono passati nel fango, hanno fatto dei guadi, dei torrenti.

Non credo però che sia più pericoloso del ciclismo su strada.

No, più pericoloso no, perché cadi in ambiente protetto, ma è più faticoso, con la bicicletta più pesante. Però è pronto non dico il ricambio, ma la sinergia, nel senso che chi va in mountain-bike il giorno dopo si è preso la bicicletta da strada

e si è fatto i Quattro Passi su strada. Rispettiamo l'ambiente, è uno strumento ecologico, dobbiamo puntare su questo.

Presidente, visto che ha citato il fuoristrada, il cross, c'è un punto dolente invece, il declino della pista. La pista ha una grande tradizione, non solo, ma proprio in grande sinergia con la strada. Fra quelli che facevano l'inseguimento alla Moser o i velocisti alla Marino Basso c'è stata sempre sinergia. C'è qualche possibilità di rilanciare la pista? Non dico di vedere il velodromo all'EUR, ma almeno il Vigorelli di Milano.



«Il ciclismo su strada andrà sempre avanti, perché è la nostra tradizione, ma quello fuoristrada, con percorsi sicuri, con la grande opera di valorizzazione ambientale che favorisce (perché la bicicletta è l'unica macchina veramente ecologica), ha un grande futuro».

Guardi, io ero segretario ad Atlanta quando prendemmo sette medaglie, quasi tutte su pista, solo due su strada. Ma c'è stato un cambiamento strutturale, la pista abitualmente si faceva a fine agosto, come i mondiali su strada. Oggi tutta l'attività su pista è stata trasportata nei mesi invernali, per cui le coppe del mondo e i campionati del mondo iniziano ad ottobre e finiscono a fine marzo. Fine marzo significa escludere tutti gli stradisti vecchia maniera dal fare gli inseguitori, perché a metà marzo c'è già la Milano-Sanremo, per cui sia per il velocista che per il grosso

inseguitore e anche per la società sportiva, che paga lo stipendio, è la prima gara classica della stagione.

E chi ci guadagna da questo nuovo calendario?

Secondo me nessuno, però ci ha guadagnato se vogliamo riconoscerlo la globalizzazione del mondo ciclistico, perché all'epoca su pista, a parte gli australiani, vi erano tutti Paesi europei. Eravamo 32-35 paesi, mentre oggi abitualmente ce ne sono 75 che gareggiano su pista, quasi tutti con legittime aspirazioni a raggiungere la zona medaglie. Nel calcio, nel nuoto e nell'atletica si cita sempre un numero sproporzionato



di paesi partecipanti, ma restano pochissimi quelli che raggiungono una medaglia.

Sono sempre gli stessi, mentre nel ciclismo no.

Nel ciclismo si è passati dai 12-13-14 che erano nei momenti dell'epopea, ai 30-32 di oggi. Per cui, la globalizzazione ci ha guadagnato. Paesi che non avevano la cultura della pista, come Venezuela, Colombia, Argentina, oggi sono paesi competitivi e vincono anche le Olimpiadi. Ci hanno perso le Federazioni o le nazioni che rappresentavano la storia e dove non ci sono stati più investimenti, l'Italia prima fra tutti. Le faccio

un esempio: quando Parigi si è candidata insieme a Roma per le Olimpiadi del 2004, tutte e due le candidature erano supportate da ottimi progetti. A Parigi sono andati avanti nel progettare il futuro sportivo, a Roma si sono fermati tutti con il fallimento della Città dello sport di Tor Vergata. Parigi il 18 gennaio di quest'anno ha presentato il progetto della Città della bicicletta. A 18 km da Parigi, dove c'è il quinto velodromo coperto, un investimento da 70 milioni di euro, con dentro il velodromo coperto, una pista di BMX coperta, la sede

della Federazione ciclistica, una foresteria per 60 posti, il centro permanente dell'attività femminile, un percorso fisso di mountain-bike disegnato come quello che ci sarà a Brasilia alle Olimpiadi prossime, e 18 km di percorso per l'utenza quotidiana. Proprietà dell'impianto è dei 5 comuni confinanti. Hanno due scuole nazionali di ciclismo, una di velocità e l'altra di pista, di proprietà e responsabilità dei comuni, tutto, dalla manutenzione, alla sorveglianza, ai tecnici, tutti pagati dalla comunità locale.

A vivere il confronto con queste realtà ci si potrebbe demoralizzare; noi andiamo avanti. E nella pista, nonostante tutto, devo dire che siamo bravi.

In pista però non siamo più tanto bravi e non siamo bravi neanche più nello sprint, perché la scuola dello sprinter è la pista.

Era la nostra vocazione, ma perché? Perché c'era un gruppo di militari che lo faceva, di forestali, oggi si sono un po' dispersi anche i gruppi militari. Noi c'abbiamo la forestale che soprattutto qui a Roma è storica, e dava uno stipendio come guardia forestale, come fanno le guardie carcerarie con le fiamme azzurre. Quindi era una garanzia e all'epoca riuscivamo ad obbligare i corridori a fare la pista, a fare il

quartetto e lavorare sei mesi su dodici su quegli atleti. Però l'atleta purtroppo non si dedica alla pista perché il fascino è nella strada e il contratto lo garantisce la strada. E il gruppo sportivo della strada non impone agli atleti di fare la pista. Anche se in inverno vengono a prepararsi da noi dove fanno un'attività di mantenimento. Prendiamo Elia Viviani, che è uno dei migliori nostri, l'unico che si è qualificato per la pista ai Giochi di Londra: l'inverno se lo fa con noi e d'estate va a vincere. Davide Cimolai fa lo stesso.

Lo fanno per scelta personale,

perché sanno quanto è utile la pista per le volate, ma non perché glielo chiedi la società sportiva. Ma sui dilettanti abbiamo ripristinato un vecchio concetto, per passare professionista non devi portare le cambiali di tuo padre nella squadra che ti fa il contratto – perché succede questo! ti do il minimo di 26.000 euro ma ci sono altrettante cambiali del padre, è uno scandalo che stiamo combattendo a voce alta – ma non passi professionista se non fai tre anni da dilettanti e non ottieni un punteggio. Senza casi e deroghe.

Te lo devi meritare, insomma.

Te lo devi meritare, ma soprattutto il tuo fisico deve essere



«Per me il ciclismo è ancora oggi lo sport più popolare, perché il nostro tifoso è anche un tifoso attivo. Sulle nostre montagne, quando si scala lo Zoncolan, si trovano anche 250 mila spettatori».



OLIVIERO GARA
 Intervista
 a Renato Di Rocco
 ADOLFONOTO

maturato per poter fare certe cose e non altre. E non a caso Fabio Aru, lo cito perché è un esempio, terzo al Giro d'Italia, ragazzo con la testa, diplomato al classico, è uno dei pochi corridori che io ricordi ad aver rifiutato un contratto per il passaggio a professionista. Ha detto: «Grazie, lo accetto se me lo riproponete il prossimo anno». Lui ha fatto un anno in più da dilettante per fare ancora il Giro dei dilettanti, che aveva già vinto ma lui sapeva che aveva bisogno ancora di tempo.

Speriamo che abbia una carriera...

Ha carisma, fisico, una squadra con dei tecnici bravi. Mi si potrebbe chiedere perché ho scelto Cassani? Perché è comunicativo, perché è un tecnico bravo. Ma se io avessi dovuto scegliere un tecnico avrei preso Beppe Martinelli, che è stato tecnico di Pantani, tecnico di Nibali e Aru, però l'ho chiamato e gli ho detto: «se devo scegliere un tecnico scelgo te. Però siccome in mano attualmente hai il nostro patrimonio futuro, hai Nibali, hai Aru, ti chiedo un sacrificio, ti dico grazie e mi prendo Cassani», perché è comunicativo, è uno che ha fatto televisione, uno che era il regista storico delle squadre di Alfredo Martini, sa di ciclismo, è ben voluto da tutti e sa comunicare, ha l'esperienza fatta in televisione. Ha tutti i giornalisti amici che servono per tradurre i progetti che sta facendo. Però come vede, abbiamo messo mano a tutti i meccanismi che servivano per riprodurre un ciclismo sano, credibile e sostenibile, come si dice oggi. E rispettando le regole di una volta.

Presidente, a questo proposito le cito le presidenze di Adriano Rodoni (1944-46/1955-1981) e Agostino Omini (1981-1995). Vuole ricoprire la carica di presidente per più tempo di loro? Con Rodoni forse è impossibile, Omini già ci siamo.

Sono cambiate tante cose: io ho avuto la fortuna di lavorare con Rodoni e con Paccianelli, che è stato un segretario straordinario. Sono stati i primi che hanno capito che bisognava aprire al mondo il ciclismo italiano, mentre gli altri erano un po' gelosi del sistema. Con Rodoni ho lavorato e ho capito che quel modo di essere presidente oggi non è più possibile. Omini lo sento ancora ogni due o tre giorni. Poi sono andato oltre quello che mi hanno insegnato loro, perché mi piace lavorare.

Certo. Era una battuta per dire che la sua lunga militanza nella Federazione ciclistica e nel Coni e nel mondo dello sport a me è balzata agli occhi. Lei è a tutti gli effetti quello che potremmo definire un funzionario del Coni, nel senso che è un dirigente di alto livello da vari decenni del Coni, ma, questa chiacchierata lo conferma, mantiene fermo ancora lo slogan di suo zio «Mo' che ti stai riposando vai a scaricare il camion».

Sì lo ricordo così.

È quindi un approccio di tipo più imprenditoriale che burocratico.

Dico solo un dato: nessuno mi obbliga, ma lo scorso anno sono stato in Giro 283 giorni, e nella stessa giornata riesco a partecipare anche a 4 eventi. È una tradizione del ciclismo che le squadre che chiudono la stagione fanno la cerimonia di chiusura e premiano i ragazzi, i tecnici e lo staff; quando iniziano la stagione fanno la presentazione della nuova squadra e della nuova stagione sportiva. La stessa cosa fanno gli organizzatori: per cui abbiamo una miriade di inviti, e molto spesso in Veneto e in Lombardia – dove l'attività, ovviamente, è maggiore – alle 10.30, 12, 14, 17, 20 e riesci a essere presente in 4 o 5 luoghi nello stesso giorno. Quasi trecento giorni a parlare con i professionisti. E in questo momento di crisi economica l'unica cosa che possiamo dare alle società è una pacca sulla spalla, andare a dirgli «grazie, il ciclismo è una famiglia e vi è grato per la continuità, la costanza che date». Prestando la massima attenzione soprattutto a quelli che si impegnano nel mondo giovanile. Molti di questi sono genitori che hanno il figlio in attività e poi smettono quando il bambino smette. Però ci sono tanti altri che lo fanno a prescindere dal rapporto con i propri figli e questa per me è attività sociale, non è semplice attività sportiva.

Come ha già detto, esce spesso in bicicletta.

Lo faccio volentieri. Mi piace andare in salita, con le precauzioni mie, cioè, con gli strumenti della bicicletta, con un 32 dietro, con gli strumenti di oggi la bicicletta ti consente veramente di andare in paradiso: piano piano e conoscendo il mestiere, l'alimentazione, la metodologia e il resto. La tecnologia di oggi ti aiuta e ti sprona. L'importante però è conoscere i propri limiti.