

Speciale Paolo Sesti, Presidente FMI

di Stefano Saragoni

PRESIDENTE della Federazione Motociclistica Italiana da 16 anni o giù di lì (non ricorda bene neppure lui se è in carica dal 1996 o dall'97), Paolo Sesti punta all'ultimo mandato. Gli ultimi quattro anni prima di chiudere la sua lunga carriera al vertice della FMI. Perché con le regole di oggi, non potrà più candidarsi. Non lo si può più fare dopo tre mandati. Questa è l'ultima corsa. Se c'è stata campagna elettorale non ce ne siamo accorti, però c'è un

Il sogno nel cassetto del Presidente, che punta ad altri 4 anni di mandato, è una buona polizza RC moto

"io vi assicuro"

avversario, Sesti dovrà vedersela con Marco Tognoli, anche lui nel motociclismo da sempre (è il fratello di quella Daniela Tognoli che corse anche il Mondiale 125 negli anni 1993-94), anche lui appassionato di fuoristrada, anche lui bergamasco. Lo sfidante ha vent'anni meno del presidente in carica.

Le elezioni saranno domenica 16 dicembre. A votare, a scegliere chi guiderà la FMI nel prossimo quadriennio, saranno i 2200 club associati alla Federazione, i rappresentanti degli atleti e i tecnici federali (un centinaio).

Perché dovrebbero votare per Sesti?

«Senza presunzione, ho preso la FMI nell'96 o giù di lì. Non ricordo bene quanti erano allora i tesserati, ma ricordo bene il volume di affari, che era di circa tre miliardi delle vecchie lire. E l'ho portato a 21 milioni di euro. Sicuramente moltiplicando i tesserati e i licenziati. Abbiamo fatto un grande lavoro nella promozione sportiva, nel turismo, nelle moto d'epoca. Credo che insieme alla squadra con cui ho lavorato in tutti questi anni, abbiamo dato una svolta notevole alla FMI, che onestamente ci viene riconosciuta. Vorrei completare questo lavoro. Con le difficoltà del momento non sarà facile, ma sono convinto che quanti conoscono bene tutti i meccanismi di gestione di un ente come la FMI possano far meglio di chi questi meccanismi non li conosce. All'interno della Federazione bisogna tener conto degli appassionati della velocità, del fuori-

strada, dei turisti, degli appassionati di moto d'epoca. Un mondo molto variegato con interessi e aspettative molto diverse».

Perché iscriversi alla FMI?

«Credo che almeno in parte a questa domanda abbiamo risposto con i fatti. Cercando di dare servizi sempre migliori ai soci, una polizza assicurativa personale, la polizza assicurativa per le moto d'epoca, gli sconti per i grandi eventi sportivi. Basti pensare che con lo sconto sul biglietto del GP Italia ti ripaghi ampiamente la tessera...».

Tessera che costa?

«32 euro».

E dà diritto a?

«Dà diritto a tutta una serie di servizi. Dal 1 gennaio ce ne sarà uno dedicato agli appassionati di moto d'epoca, che al costo di 120 euro propone una polizza assicurativa che copre da uno a dieci moto. Naturalmente "guidatore unico"».

I soci quanti sono?

«Ad oggi 151.000».

Un bel numero.

«Un bel gruppo. Di questi circa 20.000 sono piloti, dal ragazzino delle minimootto fino a Valentino Rossi».

Fanno più impressione quei 131.000 che piloti non sono.

«Però magari tra questi ci sono tanti possessori della tessera sportiva che ti copre in allenamento, nelle prove libere in pista e fuoristrada. Basta un sms per far scattare la copertura».

Cosa fa la FMI in difesa dei suoi 151.000 soci e più in generale di tutti i motociclisti? Che i nostri governanti non hanno molto a cuore.

«Con le nostre piccole forze cerchiamo di tutelare il mondo delle due ruote. Lo facciamo attraverso la Commissione Fuoristrada, che si occupa di supportare i club organizzatori di manifestazioni a tutti i livelli e poi di fornire supporto normativo, perché la regolamentazione del fuoristrada è di competenza regionale e a questo livello cerchiamo di modificare le situazioni inique che troviamo in alcune regioni. Anche con un buon successo. Abbiamo risolto problemi in Piemonte e li stiamo risolvendo in Lombardia. Stiamo anche definendo un protocollo d'intesa con il Corpo Forestale dello Stato che si affiancherà a noi come corpo di consulenza e non di polizia. Il primo esempio di aiuto lo abbiamo avuto al Mondiale enduro a Castiglione Fio-

«Il Dipartimento
educazione
stradale ha fatto
molto per mettere
in sella i ragazzini»





**IL PRESIDENTE FMI PAOLO SESTI
NELLA NOSTRA REDAZIONE
IN OCCASIONE DELLA VISITA
A MOTOSPRINT, DA CUI
È SCATURITA QUESTA INTERVISTA.**

livello di utenza?

«Oggi il cellulare e tutto quel che è elettronico ha più appeal di tutto il resto; sembra però che i giovani si stiano riavvicinando alle 125. Se questa tendenza venisse confermata sarebbe positivo. Noi però non vendiamo moto, noi possiamo fare propaganda ma sono le industrie che devono avvicinare i giovani alle moto. Una volta lo facevano. Oggi hanno calato questo loro interesse all'avvicinamento dei giovani alla moto e all'attività sportiva in moto. Il nostro Dipartimento educazione stradale ha fatto molto, con i suoi 800 istruttori, per mettere in sella i ragazzini tramite l'ottenimento del patentino».

È vero che il patentino sparirà?

«Dal 19 gennaio del 2013. Non più patentino, ma patente. Con prova pratica. Di fatto è un mercato che andrà in mano all'ACI e alle autoscuole. Ci si adeguerà alla normativa europea».

La FMI, come tutte le federazioni, supporta anche l'attività agonistica. Costosa, nel nostro caso.

«L'avvicinamento dei giovani all'attività sportiva è importante. E il nostro è uno sport che prende, che appassiona. Dobbiamo avere la missione di cercare un nuovo Valentino Rossi, ma anche di allargare la base dei praticanti. Purtroppo la nostra attività costa decine di migliaia di euro...»

Sosteniamo lo sport di base, ma anche quello di vertice, in un certo modo, perché nel momento in cui li prendi e li inserisci in un progetto di crescita, se questi ragazzi sono bravi, si impegnano, hanno risultati, devi dar loro degli obiettivi. E i migliori li portiamo al campionato del mondo. Abbiamo messo in pista un progetto di crescita che ha portato tre o quattro ragazzi ai vertici della Moto3».

A proposito: la FMI è anche l'organizzatore del Campionato italiano velocità. Scelta giusta?

«Controllando tutto il sistema della velocità dal punto di vista sportivo, ci siamo resi conto che dovevamo controllare anche l'aspetto tecnico. Essere al centro del sistema ci permette però di avere sponsor che arrivano... Credo che la base si renda conto che c'è uno sforzo fatto come "sistema Italia". Non siamo in Spagna dove ci sono grandi sponsor che appoggiano l'attività. Noi però crediamo che la base capisca che stia-

mo lavorando per l'Italia. E continueremo a favorire l'attività di base, soprattutto nel fuoristrada».

Uno dei problemi è il costo degli autodromi. Si può fare qualcosa?

«È un discorso che stiamo cercando di affrontare, però gli autodromi sono aziende private che dipendono da grandi gruppi privati. Quindi il prezzo di mercato lo dettano loro. Non possiamo pensare di avere tariffe particolari per i tesserati. Possiamo pensare di dare a tariffe scontate nostri servizi a chi partecipa alle prove libere».

«Abbiamo voluto

la Sei Giorni 2013

in Italia per tutti

gli appassionati.

Che sono tanti»

Nuovi autodromi là dove non ci sono?

«Gli autodromi di Modena e Cremona sono in fase avanzata di costruzione. Sono già delle realtà. Non sono a conoscenza di altri progetti».

Nel 2013 la FMI sarà impegnata in un progetto importante: La Sei Giorni di Enduro.

«È un grande impegno che abbiamo voluto portare avanti. L'abbiamo voluto per tutti gli appassionati italiani, che sono tanti. Abbiamo scelto la Sardegna perché è il territorio che riteniamo più adatto a un evento di questo genere. Abbiamo già stabilito il percorso e stiamo selezionando tutti i club che ci potranno aiutare nell'organizzazione, che richiede 300 persone. Abbiamo bisogno di appassionati di tutta Italia disponibili a darci una mano. È un'operazione "pesante" dal punto di vista dell'impegno. Abbiamo un bel supporto della regione perché il volume d'affari si avvicinerà ai dieci milioni di euro tra traghetti, alberghi, ristoranti, e via discorrendo».

Un sogno nel cassetto?

«Quello di riuscire a creare la polizza RC per le moto. È un cassetto che si sta aprendo. Entro il 2013 vorremmo arrivare a definire qualcosa di concreto».

rentino, dove il percorso è stato definito e concordato con il Corpo Forestale dello Stato. Stiamo lavorando anche sul fronte del fenomeno folle dei pneumatici da neve. I "veicoli" devono intendersi "autoveicoli" ma una modifica che sembra semplicissima è andata per le lunghe. Siamo ormai al mese di dicembre, però ci stiamo arrivando».

Avremo mai una riduzione delle tariffe autostradali?

«Quando andiamo a battere su questo tasto, premesso che le due ruote rappresentano l'uno, due per cento del traffico autostradale, ci dicono che in caso di incidente i costi di intervento sono molto elevati. E per questo non ci pensano nemmeno. E comunque per avere un pedaggio diverso per le moto ci vorrebbe una legge; quindi è durissima».

Cosa pensa di fare la FMI perché i giovani tornino ad appassionarsi al motorino?

«Noi abbiamo una Commissione sviluppo attività sportive che va a prendere i ragazzini, li mette in un prato, noi ci presentiamo con delle motine Lem, i ragazzini girano con un istruttore e si avvicinano alle moto. Naturalmente con il coinvolgimento dei genitori. Andando avanti ci sono le scuole di avviamento al fuoristrada. Perché i giovanissimi non sai poi cosa faranno. È un progetto in collaborazione con HM Honda e Beta per il trial. Poi c'è la velocità».

Ok, questo a livello agonistico. Ma a