



**CIV E MOTOMONDIALE**

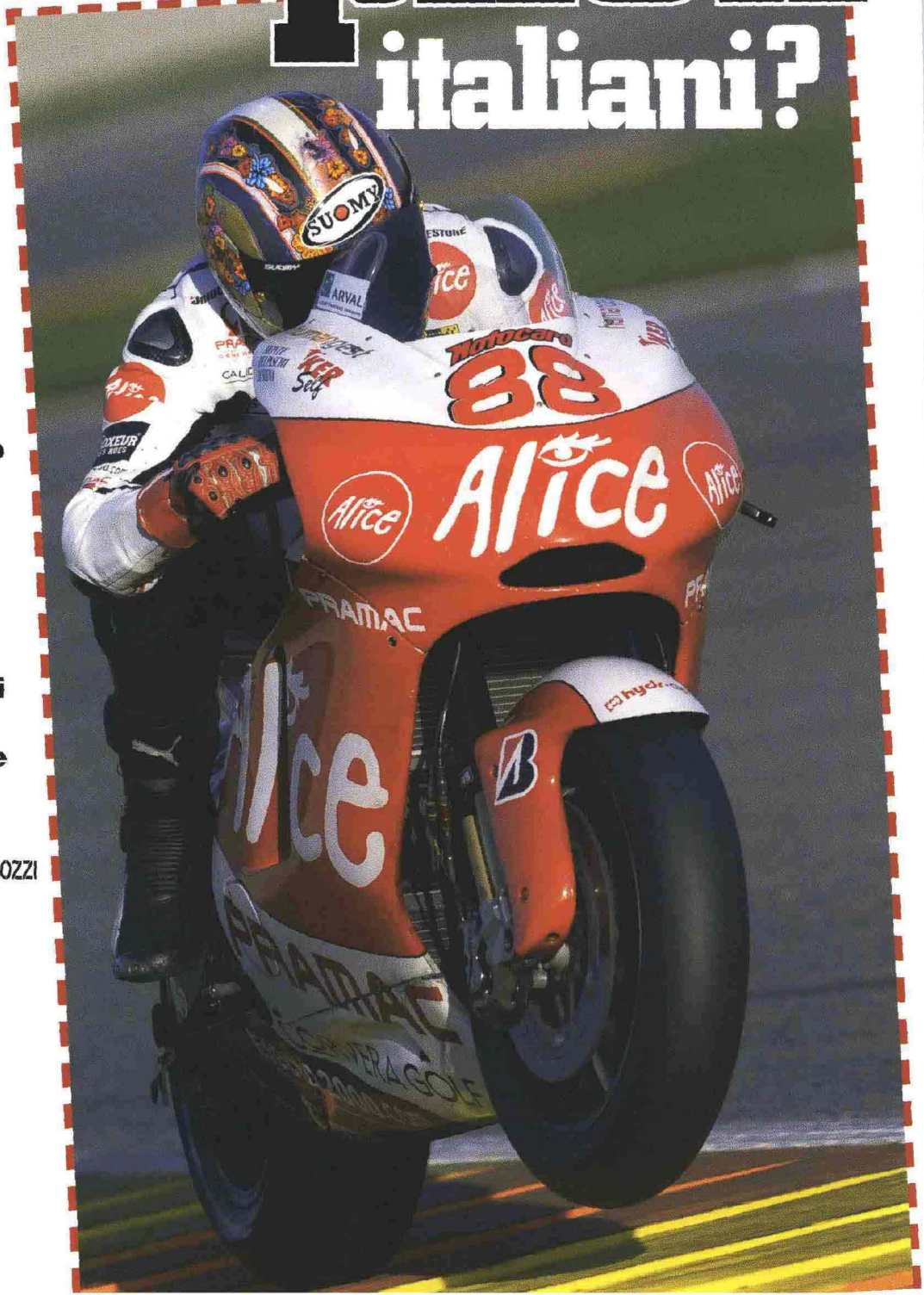
**Dove sono i piloti italiani?**

**Il futuro dei piloti italiani non sembra molto brillante, per trovare nuovi talenti occorre cercare all'estero. Ma un vivaio interessante esiste, ci sono pilotini che per scarsità di mezzi non riescono ad emergere: un gruppetto di ragazzi italiani è già pronto per le... scuole superiori**

**→ DI CLAUDIO PORROZZI  
- FOTO ZAC**



**106**



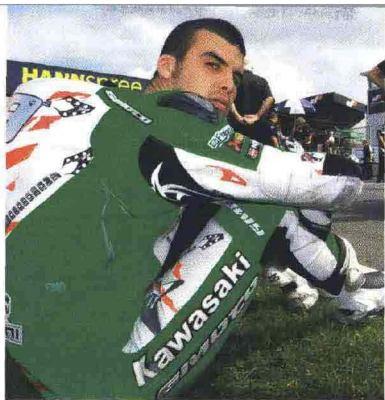
I percorso sportivo oggi fattibile in Italia è valido, considerato che un ragazzino che parte dalle minimoto può, passando per la Sport Production, arrivare alla 125 GP.

A questo punto però il discorso si complica perché molti giovanissimi sono buttati allo sbaraglio nel Mondiale da team manager non troppo attenti alle logiche di crescita e di maturazione dei piloti, nelle Superstock 600 e 1000 - categorie che potrebbero offrire molte possibilità a un emergente - sono altresì poche le strutture che consentono una crescita sportiva, anche se i risultati sembrano (e sono) ottimi. Troppo spesso nei confronti del pilota non c'è altro oltre la cura di una moto: pochi sono i team manager in grado di farlo crescere, di aiutarlo nei momenti difficili, di placarlo in quelli di esaltazione e soprattutto di insegnargli come diventare un professionista. Perché se non è difficile - per chi ha talento - andare forte con una Stock, è più complicato gestire una gara o addirittura un campionato. Basti vedere cosa è successo ad alcuni nostri piloti nelle ultime due o tre stagioni per rendersi conto che, se ben gestiti, alcuni avrebbero potuto magari centrare anche un titolo. Di piloti validi in giro ce ne sono ma ci vorrebbe una politica sportiva da parte di alcune Case attraverso il supporto di strutture minori che siano in grado di gestire e formare giovani talenti.

Questo lavoro non è ipotizzabile ai massimi livelli per la Federazione Motociclistica che non ha (salvo eccezioni) tecnici in grado di muoversi a livello di Mondiale. Va, quindi, svolto dalle Case che non debbono soltanto raccogliere frutti ma anche seminare. Ma siamo veramente messi così male in Ita-



**Niccolò Canepa (21 anni), Campione del mondo 2007 Superstock 1000 con la Ducati 1098 del Xerox Junior Team. Nel 2008 ha collaudato la Desmosedici e nel 2009 ha corso il Mondiale MotoGP con la Ducati Pramac.**



**Luca Scassa (27 anni), Campione italiano Superbike 2008 con la MV Agusta, nel 2009 ha corso il Mondiale Superbike con la Kawasaki del team Pedercini.**

lia per il futuro? Se pensiamo di avere altri due o tre Valentini, forse stiamo sbagliando tutto. Quanto abbiamo aspettato il Campione di Tavullia dopo il ritiro di Agostini? Se vogliamo parlare di massimi livelli non possiamo dimenticare che Melandri ha solo 25 anni e Dovizioso ancora meno (22), gli stessi del debuttante Simoncelli. Insomma abbiamo qualche carta ancora da giocare... E dietro? Non possiamo trascurare Pasini, sempre alla ricerca di una stagione costante al top, oppure Canepa - pilota troppo "pressato" agli inizi e oggi pronto ad una ripartenza dalla Moto2.

→ **MALATI DI ESTEROFILIA**

Nel Mondiale SBK ci sono piloti che hanno dimostrato di saper fare ma non hanno avuto la possibilità di crescere. Vogliamo parlare di Scassa? O di Corti? Non dico che potrebbero diventare sicuramente Campioni del Mondo ma sarebbe stato importante per loro avere un'opportunità. Ho condiviso la scelta dell'Aprilia di ingaggiare Camier ma in definitiva l'Inglese cosa ha fatto? Ha vinto nell'BSB 2009, un Campionato di piloti maturi, professionisti delle serie nazionali. Gli stessi che troviamo nel CIV e che si chiamano Borciani, Brignola, che corrono, vincono e battono su piste "mondiali" in Italia. La domanda allora è: perché Camier è un campione e Scassa no? Eppure ha corso e ha vinto con la MV Agusta, non certo una moto facile. I tempi erano significativi, le gare combattute... E allora?

Certo, anche i giovani dovrebbero fare la loro parte. "Oggi il grosso limite è la mentalità latina che non fa sentire i nostri piloti umili, parte di un gruppo. Troppo presto si considerano delle star anche se hanno vinto poco o nulla. Grandi potenzialità sono disperse per questo. Troppo codazzo! Spesso i nostri piloti si accontentano di essere "primi degli italiani" o "primi delle Ducati". Questo nasconde una mancanza di stimoli a volere di più: essere primi... e basta!".

Con questa dichiarazione (rilasciata a GPOne.com) uno che se ne intende, anche di giovani - Davide Tardozzi - svela un limite dei nostri piloti, che si unisce a un'ulteriore e inconcepibile mancanza, la scarsa conoscenza dell'inglese, che ha ridotto la possibilità di essere ingaggiati da squadre straniere.

Ma l'aspetto principale resta quello dell'umiltà, come ribadisce anche Fabrizio Pirovano: "I nostri ragazzi si impegnano poco, basta essere protagonisti, il campionato viene dopo. Vincono una gara e si sentono campioni".

La lunga esperienza federale mi permette di affermare che un vivaio interessante esiste e non è composto solo dai migliori in classifica: ci sono pilotini che, per scarsi mezzi, non sono emersi ma un gruppo di "ragazzi italiani" è già pronto per le... scuole superiori.

Insomma, più di tante parole ci vogliono - come sempre - fatti. E tutti dovrebbero fare la loro parte: le Case sostenendo i team nel CIV o nei Campionati STK 600 e 1000 della Infront; le squadre crescendo in qualità e tecnica e affiancando ai giovani piloti tecnici in grado di farli maturare (tecnicamente e sportivamente). I piloti dovranno smetterla con certi atteggiamenti divistici e mostrare più "fame" di vittoria e di risultati. Impossibile?

