



Lorenzo Fabiano – Matteo Fontana

IL DUELLO

Absolutely Free Editore, 2017, euro 15,00

L'episodio al centro di questo libro è ormai entrato nella leggenda del ciclismo: 10 giugno 1984, ultima tappa del Giro, cronometro da Soave a Verona. Laurent Fignon, maglia rosa, deve difendersi dall'ultimo attacco di Francesco Moser, secondo in classifica. Moser trionferà nella cronometro e vincerà il Giro d'Italia dopo tanti tentativi falliti.

Ma il lavoro di Lorenzo Fabiano e Matteo Fontana, racconta molto di più che non la storia di quell'ormai mitico Giro: ricostruisce la storia ciclistica di Moser e Fignon ma ci fa rivivere anche il ciclismo degli anni '80 con le sue vicende e i suoi tanti protagonisti.

FRANCESCO MOSER ...



Come si legge su Wikipedia: *“Professionista dal 1973 al 1988, è stato*

soprannominato Lo Sceriffo per la capacità di gestire il gruppo durante la corsa; in carriera ha vinto un Giro d'Italia e diverse classiche, tra cui tre Parigi-Roubaix, due Giri di Lombardia, una Freccia Vallone, una Gand-Wevelgem e

una Milano-Sanremo, oltre ad un campionato del mondo su strada ed uno su pista nell'inseguimento individuale. Con 273 vittorie su strada da professionista risulta a tutt'oggi il ciclista italiano con il maggior numero di successi, precedendo Giuseppe Saronni (193) e Mario Cipollini (189); è inoltre terzo assoluto a livello mondiale alle spalle di Eddy Merckx (426) e Rik Van Looy (379) e davanti a Rik Van Steenbergen (270) e Roger De Vlaeminck (255).” Fabiano e Fontana ricordano questa enorme carriera ma concentrano la loro attenzione soprattutto sugli avvenimenti del 1983. Moser aveva vinto molto ma sembrava in declino specie dopo il ritiro al Giro di quell’anno ed era ritenuto da molti vicino alla pensione. A quel punto – scrivono gli autori - “si fa avanti la pazza idea. Il record dell’ora è vecchio di dodici anni da quando nel 1972 il Cannibale Eddy Merckx, senza una preparazione specifica percorse sul velodromo olimpico di Città del Messico la distanza di 49,431 chilometri ...”

L’idea, in realtà, era stata della Enervit, una società che produceva, e produce, integratori sportivi. La Enervit voleva lanciare i propri prodotti, innovativi per quegli anni, e aveva bisogno di un “evento” e il vecchio record del mondo di Merckx era giudicato adattissimo allo scopo. La Enervit aveva organizzato una vera e propria task force con alcuni dei migliori e innovativi specialisti nel settore della preparazione sportiva come il professor Francesco Conconi, che aveva già inventato il test ormai famoso con il suo nome, il suo assistente, l’oggi famigerato dottor Michele Ferrari, il professor Enrico Arcelli, il professor Antonio Del Monte, il dottor Aldo Sassi ed altri.

Come ricordano gli autori, lo staff della Enervit aveva individuato

un altro corridore come il più adatto a battere il record di Merckx, lo svizzero Daniel Gisiger che però declinò l'offerta. La "seconda scelta" era Moser che accettò con entusiasmo.

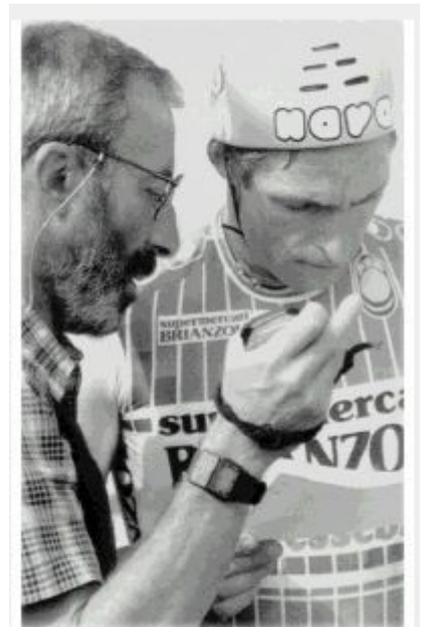
Moser uscì trasformato sia fisicamente che mentalmente dai mesi in cui fu sottoposto alle attenzioni dello staff Enervit. Almeno apparentemente il vero "cambio di passo" avvenne nella scelta dei materiali e, soprattutto, della bicicletta, ideata da Del Monte, che fece scalpore.

Il ciclismo superò l'atletica nella corsa al futuro tecnologico.

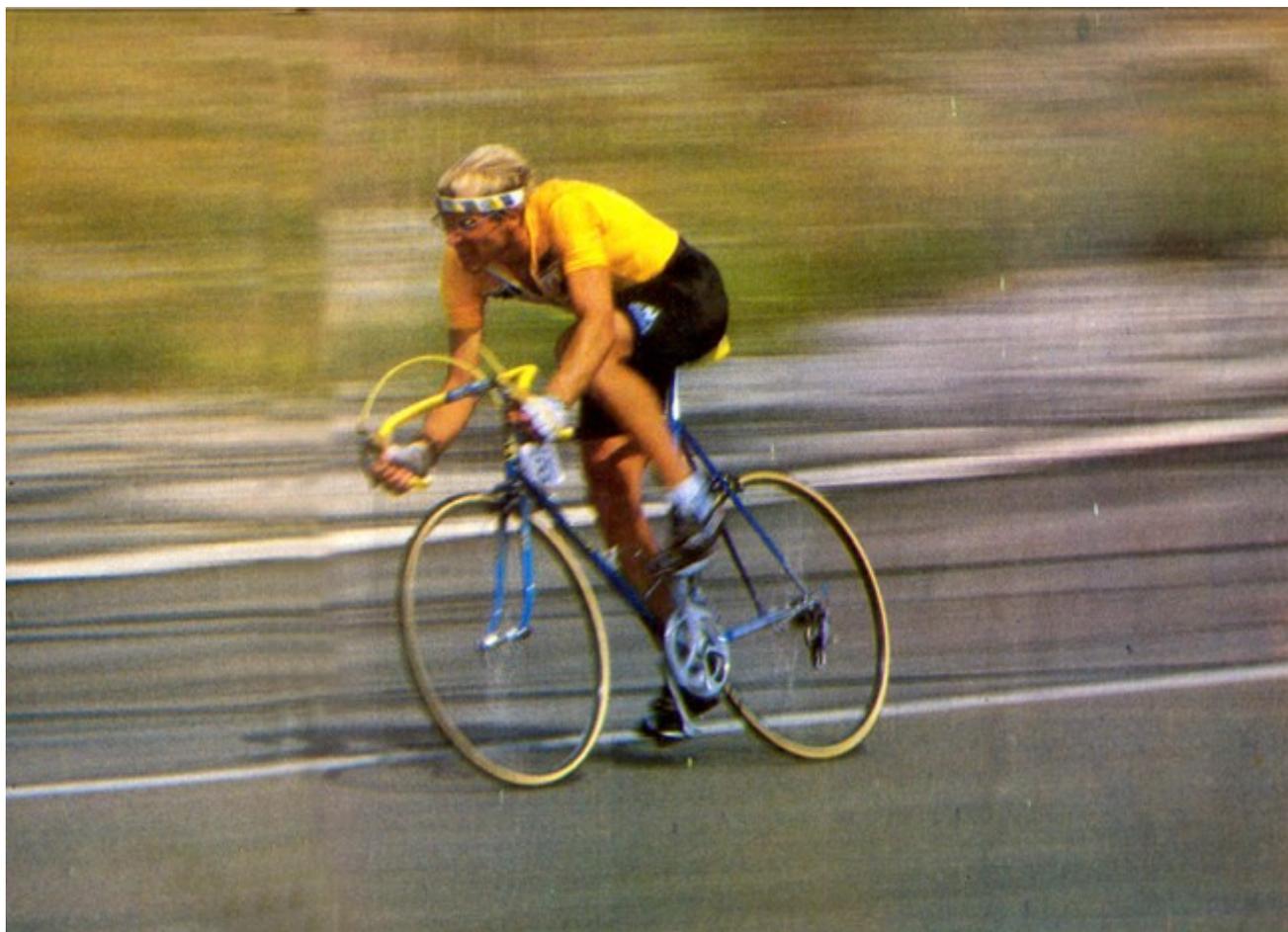
Tutti sappiamo che il 19 gennaio 1984 Moser battè il record dell'ora (50,808 km) ma tutti sappiamo anche come un corridore considerato ormai finito seppe rilanciarsi e raggiungere nuovi e importanti obiettivi. Nel 1984 Moser vince la Sanremo ma soprattutto il Giro. Nel 1985 arriva secondo al Giro dietro Hinault ed è ancora sul podio del Giro nel 1986, quando arriva terzo, dietro Visentini e Saronni.

“Moser [in quegli anni] inventerà il ciclismo moderno, fatto di preparazione su tabelle specifiche di allenamento, alimentazione studiata ad hoc, nuovi tessuti di abbigliamento, biciclette rivoluzionarie e l'attenzione per ogni minimo dettaglio: niente lasciato al caso”.

Bisogna aggiungere che Moser cambiò in ciclismo ma non è detto che questo cambiamento fosse sempre positivo: Conconi (nella foto con Moser) e Ferrari sono stati successivamente coinvolti in fatti di doping che ne hanno incrinato l'immagine.



... LAURENT FIGNON ...



“Si mise in luce” scrive Wikipedia “tra i grandi del ciclismo nel 1982, al primo anno da professionista, vincendo il Critérium International. Appena ventiduenne, e all'esordio nella corsa, trionfò l'anno seguente al Tour de France, approfittando anche dell'assenza di Bernard Hinault, il dominatore della scena ciclistica di quegli anni. Si confermò tuttavia l'anno seguente, questa volta sconfiggendo il titolato rivale e mettendo a referto ben cinque vittorie di tappa, due in salita sulle Alpi e tre a cronometro; sempre nel 1984 conquistò inoltre il secondo posto, dietro Francesco Moser, al Giro d'Italia, corsa a tappe che

vincerà poi nel 1989. In quello stesso anno, dopo una lunga assenza per infortunio, si classificò secondo al Tour de France, a otto secondi di distanza dall'americano Greg LeMond, il minor distacco mai registrato al Tour tra primo e secondo. Corridore in grado di essere competitivo anche nelle "classiche", si impose nella Freccia Vallone nel 1986, nella Milano-Sanremo del 1988 e 1989, ancora una volta nel Critérium International del 1990.” Fignon, professionista dal 1981 al 1993 e morto prematuramente nel 2010 per un tumore, fu dunque un gran bel corridore capace di vincere grandi giri e classiche monumento, ma fu anche un corridore che seppe essere determinante per alcune vittorie del suo capitano Bernard Hinault, il dominatore del ciclismo degli anni '80. Non fu molto continuo e per certi versi non seppe mantenere le promesse del suo folgorante inizio di carriera. Però come Moser anche Fignon ha contribuito a cambiare il mondo del ciclismo: nel 1985, quando la sua squadra,

la Renault, decise di uscire dal mondo del ciclismo, lui e il suo manager, Cyrille Guimard, si inventarono un nuovo sistema per gestire i team professionisti. Fino



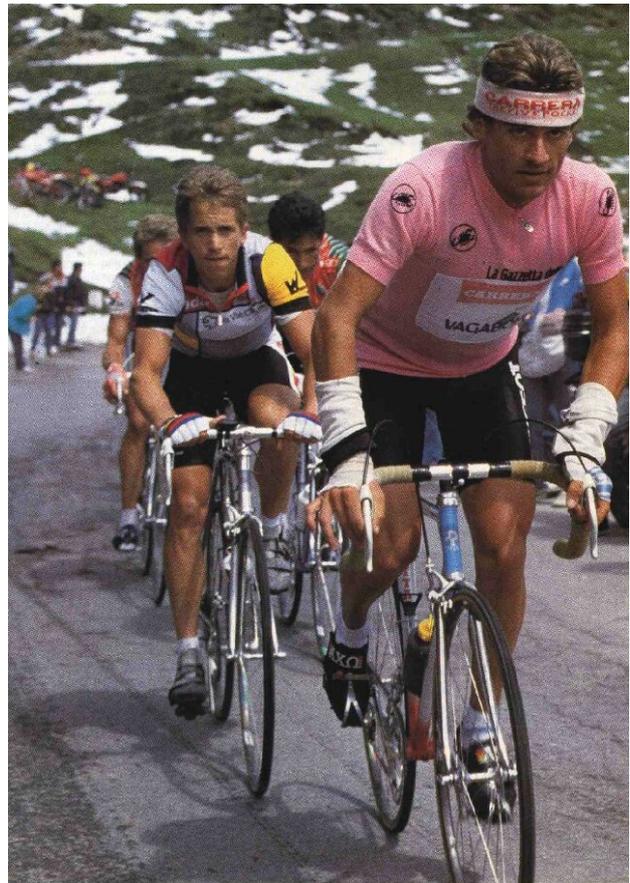
ad allora le squadre appartenevano allo sponsor e di fatto sparivano quando questo decideva di non proseguire l'attività. Invece,

Guimard e Fignon crearono una propria azienda per gestire la squadra e possederne le risorse, vendendo spazi pubblicitari sulle maglie a uno sponsor principale. Oggi le squadre ciclistiche professionistiche sono gestite in questo modo.



... E GLI ALTRI

Gli anni '80, come d'altra parte tutta la storia del ciclismo, sono ricchi di personaggi ed episodi che rimarranno nella memoria degli appassionati di questo sport. Il libro di Fabiano e Fontana ha il pregio di ricostruire le storie di quegli anni spesso con schede anche brevi sui corridori, sui manager e su certi personaggi come l'imprenditore francese Tapie,



lo sponsor della squadra “La vie claire”, una formazione che fece scalpore in quegli anni. Questa ricostruzione ha forse il difetto di non essere molto lineare e questo crea un po' di confusione nel lettore che non è pratico del ciclismo di quegli anni. La rivalità Saronni-Moser, le figure di Battaglin, Baronchelli, Argentin, Visentini (nella foto davanti a Lemond), Chioccioli, Roche, Kelly, Lajarreta, Breu, Hampstein, Pollentier, Freuler, Fuente e, soprattutto, Lemond (uno dei “giganti” di quegli anni), quella del grande e furbo direttore sportivo di Hinault, Fignon e Lemond, Cyrille Guimard, gli episodi ormai epici come la tappa del Gavia al Giro del 1988 e il famoso “tradimento di Sappada” (Giro del 1987) ... il libro li tratteggia in modo godibile a fianco del protagonista assoluto: il duello Moser – Fignon al Giro 1984.

IL DUELLO

La sessantasettesima edizione del Giro si svolge dal 17 maggio al 10 giugno 1984. Parte da Lucca con un prologo e arriva a Verona con l'ormai celeberrima cronometro. I favoriti della vigilia sono Fignon, reduce dal trionfo al Tour del 1983, Saronni, vincitore del Giro 1983, Moser, fresco recordman dell'ora, Visentini e Baronchelli.



Il libro ci fa rivivere quel Giro in modo puntuale, narrando le vicende ciclistiche ma anche le numerose polemiche. Fu infatti un Giro pieno di polemiche. Si cominciò con la bicicletta da crono di Moser, con le sue ruote lenticolari (vedi foto sotto).



Franco Cribiori, DS dell'Atala, lo disse chiaramente: *“Le ruote lenticolari non sono in commercio e quindi non sono a disposizione di tutti. Moser le ha e gli altri no”*. Cribiori non ha tutti i torti visto che l'UCI non si era espressa sull'argomento proprio fino al Giro del 1984. Da quel momento tutti potranno utilizzare le ruote lenticolari che ormai sono divenute “normali” nelle gare a cronometro. Ma la vera grande polemica è quella relativa alla tappa dello Stelvio. Moser, si sa, non è uno scalatore e



e molti prevedono che Fignon sullo Stelvio gli rifili un distacco capace di chiudere la sfida. Lo Stelvio però è impraticabile per la neve. Lo si paventa fin dalle prime tappe e quando

l'organizzatore del Giro, Torriani, annuncia che lo Stelvio non si farà per molti è la certificazione che in “alto” hanno deciso che Moser deve vincere. Il più duro è Visentini: *“Se volevano far vincere il Giro a Moser, tanto valeva dircelo subito”*.

Comunque sia, polemiche a parte, a tanti anni di distanza si può dire che: - 1) lo Stelvio era effettivamente impraticabile; - 2) questo colpo di fortuna favorì Moser; - 3) Moser nelle altre tappe di salita si difese come un leone limitando i danni e arrivando alla cronometro di Verona con un distacco da Fignon non abissale, appena 1'21".

Polemiche finite? Neppure per sogno. I francesi accusano Moser di aver ricevuto spinte organizzate durante la tappa di Arabba e poi, ciliegina sulla torta di un Giro senza pace, Fignon ha sempre sostenuto che durante la tappa a cronometro di Verona l'elicottero della RAI si mise dietro Moser in modo che lo spostamento d'aria provocato dalle pale favorisse il campione trentino! In realtà è vero che Moser era ampiamente sostenuto da quello che Gian Paolo Ormezzano definisce *“un eccesso di zelo nazionalistico in alcune componenti del Giro d'Italia”*. In altre parole: c'erano evidenti interessi economici che spingevano per una vittoria di Moser al Giro!

Detto questo rimane però il fatto che Moser vinse l'ultima tappa perché era uno specialista delle cronometro e perché le ruote lenticolari gli davano un oggettivo vantaggio sull'avversario.

Concludo la segnalazione di questo ottimo libro con una nota autobiografica. Gli autori sostengono che alla vigilia della Soave-Verona tutta l'Italia sportiva era al fianco di Moser. Non è vero. A parte il fatto che non credo che i sostenitori Saronni fossero così entusiasti della vittoria dell'acerrimo nemico del loro beniamino, uno sportivo italiano che non faceva il tifo per Moser c'era. Ero io. Fra Moser e Fignon, fra lo "sceriffo" e il "professore", io scelsi quest'ultimo. E, come mi capitava spesso quando sceglievo i campioni ciclisti per cui tifare, persi. (*Maurizio Zicanu*)

Tour d ' Italie 1984



Laurent Fignon