



BETTEGA RIVALUTA LA FORMULA CHE LO HA LANCIATO NEL MONDO DEI RALLY



«Devo tutto alla 112»

La Fiat lo ha rigettato nella mischia del campionato italiano per dar manforte a Vudafieri. E lui, Bettega, alla prima uscita in Garfagnana ha fatto centro. Pochi giorni prima era giunto terzo nel mondiale in Grecia. E adesso tutti lo danno favorito al prossimo appuntamento tricolore in Romagna. E' il pilota italiano del momento.

Attilio Bettega, allora con Bernacchini, nel Sanremo dello scorso anno (Belle Epoque)
Attilio Bettega, in that period with Bernacchini, at the Sanremo of last year

E' senz'altro il miglior pilota italiano del momento, ma anche quello di cui si parla meno. Lui, Attilio Bettega, trentino garbato e pacioso, non se ne crea un problema e diagnostica che la stampa spesso tende a parlare di chi necessita di spinte ed aiuti perché sta attraversando momenti difficili, limitando invece allo stretto necessario i commenti su chi vince senza problemi. Un ottimismo sereno, tipico di un personaggio sempre in pace col prossimo, che contrasta non poco con il panorama degli altri piloti italiani spesso più noti per le polemiche che per i risultati. E dialogando con Attilio Bettega sorge subito spontaneo il confronto con un pilota che gli è simile nel carattere e nelle abitudini: Walter Roehrl, il campione del mondo che vuole essere conosciuto solo per i propri traguardi sportivi.

— Attilio, una vittoria in un rally discusso ed inquinato come il Ciocco è un risultato da ricordare o da dimenticare?

«Io sinceramente penso di essermi meritato questa vittoria, anche se mi è rimasta un po' di amarezza per come ha concluso la gara Lucky, che era davanti a me. Diciamo che il tifoso, in quanto appassionato di rally, non dovrebbe andare a distribuire chiodi o cose del genere, ma non si può fare a meno di pensare che per una squadra forare sei gomme su otto in una prova è più di una coincidenza. Purtroppo in questo modo si rischia di comporre una catena senza fine. Non dimentichiamo che anche Vudafieri si è trovato la ghiaia in una curva e che se gli

fosse capitato in posto più veloce avrebbe potuto farsi male. Quando io sono partito per la seconda tappa, confesso che ero un poco preoccupato: erano state dette molte cose, diversi animi si erano scaldati, io ero in testa e ho temuto qualche gesto sconsiderato. Da tempo non frequentavo i rally italiani e l'ambiente del mondiale è davvero agli antipodi. Là ho imparato a correre con un altro spirito ed è per questo che sento di avere meritato il risultato del Ciocco. Anche se avrei preferito giocarmelo fino all'ultimo sul campo con Lucky».

— Secondo te nelle corse conta di più il talento o l'esperienza?

«Un po' di talento ci vuole (se uno è negato non emergerà mai). Ci vogliono un minimo di talento e molta esperienza per raggiungere i massimi livelli nei rally».

— Il Bettega di oggi quanto deve all'esperienza?

«Tutto. Guarda le mie gare di campionato mondiale dello scorso anno: non sono stato positivo al cento per cento. Facevo dei bei tempi in qualche speciale e poi, per un motivo o per l'altro mi sfuggiva il risultato. Quest'anno, se sono stato più positivo lo devo alle passate esperienze. Comunque sono stato anche fortunato nella mia carriera: ho avuto la fortuna di vincere proprio il primo trofeo A112 e poiché questo trofeo doveva essere lanciato, mi sono stati dati grandi aiuti da Lancia e Fiat per giungere dove sono ora».

— Ad un pilota è più utile l'intelligenza o il carattere?

«Bisogna avere il carattere adatto. Uno che è portato ad abbattersi di fronte alle minime difficoltà non è all'altezza di diventare un grande pilota. Non per niente i migliori sono per lo più nordici, uomini proverbialmente freddi. I piloti latini sono più estrosi, riescono a fare cose eccezionali, ma troppo spesso si lasciano condizionare dagli avvenimenti che vivono con troppa passione e si abbattano. Il carattere è molto importante perché è importante la situazione psicologica in cui ti trovi. Nell'80 Roehrl iniziò con il piede giusto e si mantenne un gradino sopra agli altri per tutta la stagione, al contrario di Alen che mostrava invece di soffrire l'ascesa di Roehrl. Quello stesso Alen che invece quest'anno è partito con lo spirito giusto e così ha continuato».

— In Fiat hai avuto vicino sia Roehrl sia Alen. A quale dei due ti senti più simile?

«Sono due grandi piloti dal carattere molto diverso. Markku è più aperto, espansivo, con lui hai un rapporto immediato. Quindi è più facile andare d'accordo con lui che oltre tutto parla decentemente italiano. Walter è più chiuso ed io avevo qualche difficoltà a spiegarmi con lui perché parlavo poco tedesco e lui parlava poco italiano. Come personalità, però, Walter mi piaceva molto perché il suo carattere si avvicina maggiormente al mio: è un uomo che si fa i fatti suoi, corre per divertimento e dice spesso e volentieri quello che pensa».

— Ti ha aiutato correre con loro? Hai ricevuto consigli?

«Consigli mai, forse perché eravamo a due livelli diversi ed io ero considerato il «pivello» della squadra... E poi c'era sempre il problema della lingua.

— Il giorno in cui il "pivello" ha iniziato a viaggiare con tempi vicini ai loro, se non migliori, che cosa ha provato?

«Assolutamente nulla. In un rally non conta ottenere il miglior tempo in una prova speciale. L'ho imparato da parecchio tempo. L'importante è essere costanti nel rendimento e giungere in fondo alle gare. Inizialmente è meglio sacrificare qualche punta velocistica, ma portare a termine la corsa».

— Quando una gara va male, come reagisci?

«Al momento non ci faccio caso. Ci ripenso a casa, e allora un po' di rabbia c'è sempre. Però dimentico facilmente. Dopo pochi giorni sto già pensando alla riscossa nella gara successiva. L'importante è non cadere in una serie negativa».

— Che cosa chiedi ad un copilota?

«Dal punto di vista del carattere non sento differenza fra un copilota ed un altro. Se lui fa bene il suo lavoro e sa assecondarmi, non gli chiedo altro. Certo che se fra noi si forma un'amicizia e c'è un dialogo più ampio è meglio per entrambi».

— Qual è il maggiore difetto di Attilio Bettega?

«Devo dirlo io? Come pilota credo il non cercare di essere un personaggio alla Markku Alen. Del resto i rally non sono la formula 1. Fino allo scorso anno piloti come Mikkola correvano con la tuta bianca. Nel nostro mondo è difficile vendere un personaggio e trarne grandi ricavi».

— Eppure molti sostengono che per essere un grande dello sport non bisogna disdegnare il palcoscenico...

«Sì, per fare piacere al pubblico. Bisogna farsi notare, rendersi simpatici. A me però non interessa darmi un lato esteriore. Corro in auto e credo che finché sarò un pilota valido avrò comunque il mio pubblico. Per correre in una squadra ufficiale essere attore non basta. Bisogna fare dei tempi ottenerne dei risultati. Se poi uno è anche divo, tanto meglio, perché una Casa trae vantaggi pubblicitari maggiori da chi sa rendersi simpatico. Però, ripeto, io ho iniziato a correre per divertimento, mi sono trovato coinvolto in questo giro ed ormai mi sento integrato. Mi sono anche abituato a stare via da casa al punto che quando sono a casa da un po' sento il bisogno di ripartire. Però non mi interessa diventare un personaggio da copertina. Mi fa piacere se si scrive o si parla di me, ma non è una cosa che cerco espressamente».

— Sei tranquillo, sereno, non ti lasci coinvolgere dalle polemiche, quanto devi questo carattere alle tue origini "nordiche", trentine?

«Non so fino a che punto l'essere trentino ha influito sul mio temperamento. Forse è meglio dire che, a parte il periodo scolastico, ho sempre abitato lontano dalle grandi città. Sono un ragazzo semplice, che non si crea problemi, va d'accordo con sua moglie e si trova benissimo in famiglia. Non sento il bisogno di trovare altri sfoghi, anche verbali. Sono pienamente appagato dalla mia vita».

— Com'è la tua vita fuori dalle corse?

«Ho un albergo che mi impegna molto. E' aperto solo due mesi all'anno, ma è una costruzione vecchia, che richiede continui lavori di manutenzione. Ogni anno rinnovo qualcosa, perché un lavoro generale sarebbe troppo costoso. Quando guadagno qualche soldo lo investo nell'albergo».

— Segui diete particolari?

«Il mio fisico assimila molto, quindi cerco di non mangiare pane e pasta. Diversamente ingrasserei subito. Non sono però un maniaco delle diete. Cerco di mantenere il mio peso forma e non appesantirmi».

— Sei pignolo?

«Assolutamente no».

— Superstizioso?

«Assolutamente no».

— Religioso?

«Mi sono sposato in chiesa, vado a messa a Natale. Soprattutto per fare piacere a mia madre. Però ancora non ho sentito il bisogno di dare più spazio alla religione nella mia esistenza. Può darsi che quando sarò più maturo cambierò in questo».

— Che cosa trovi insopportabile nella vita?

«Amo dire le cose come stanno e mi disturba molto non poterlo fare, o dover dire qualcosa che sia diverso da quello che penso. D'altra parte, quando corri per una squadra ufficiale devi fare anche attenzione a come ti esprimi».

— Felicità è...

«Una gita in moto in un posto dove non sono mai stato. Andare in barca a vela. Vivere in mezzo alla natura. Poi le soddisfazioni date dal lavoro. Un cliente che mi dice che si è trovato bene nel mio albergo, che ho saputo accontentarlo».



Attilio Bettega, un pilota estremamente freddo e calcolatore: un uomo semplice e cordiale

Attilio Bettega, an extremely cool and wary driver; a simple and good-natured man

— C'è un sogno da realizzare nella tua vita?

«Non più. Volevo diventare pilota da rally e ci sono riuscito. Ora non ho altre ambizioni. Sono un uomo felice».

— Quando hai scoperto i rally?

«A dodici anni. Allora i rally erano praticamente sconosciuti ed io cercavo le foto di auto da rally e pensavo che mi sarebbe piaciuto appena in età per avere la licenza, disputare il San Martino di Castrozza. E così è stato».

— Sei stato ostacolato in famiglia?

«Ho perso il papà quando avevo sedici anni. Sono rimasto solo con la mamma e due sorelle e questo mi ha creato una particolare situazione in casa, perché oltre a studiare dovevo lavorare in albergo. Godevo di una certa indipendenza economica e tutti mi riconoscevano il diritto di divertirmi come meglio credevo. Ecco quindi che con l'auto che usavo ogni giorno, attrezzata del minimo indispensabile, ho iniziato a correre».

— Chi sono i tuoi migliori amici nel mondo delle corse?

«Innanzitutto i miei amici veri non fanno parte di questo ambiente. Nelle corse il dialogo migliore penso di averlo con i meccanici della Fiat. Mi trovo bene con loro, rispetto ed apprezzo il loro lavoro e credo che loro mi vogliano bene. Per il resto, non essendo portato alle polemiche, credo di non avere nemici. Lo escludo».

— Hai già pensato al dopo-corse?

«No, perché vivo alla giornata, non sono un pianificatore. Comunque non intendo fossilizzarmi in questo ambiente, vorrei un giorno dedicarmi ad altro e non restare legato alle corse per tutta la vita».

Roberta Gremignani

E ADESSO PARLIAMO DI PUBBLICITÀ

L'anima (nera) dei rally

Lo avevamo previsto. Il tema «pubblicità nei rally» è una pentola in ebollizione e aprirne il coperchio può essere pericoloso. Ora qualcuno, quella pentola l'ha voluta aprire e dovrà sopportarne le conseguenze. Purché non siano i rally e i piloti a pagarne lo scotto. Sarebbe la fine.

Il bubbone è scoppiato per contrasti personali e in una lotta in fin dei conti meschina rischia di essere trascinata tutta la specialità, coinvolgendo, e peggio ancora stancando, gli sponsor che — è inutile nasconderselo — sostengono questo sport.

La crescita a livello professionistico dei rally ha portato con sé l'inevitabile componente della pubblicità. Fin qui nulla di cui scandalizzarsi. A tempi moderni, sistemi moderni. La F. 1 insegna che correre costa, costa molto, costa sempre di più. E organizzare dei rally altrettanto.

Quindi le due componenti delle gare, piloti ed organizzatori, si sono rivolti alla pubblicità per reperire il sostentamento. Intanto, nel momento in cui le Case si impegnano per ottenere una «crescita» di immagine, si instaura il professionismo esasperato e la spirale dei costi aumenta. E gli organizzatori, pur con tanta passione, non sono certo figli di mecenati e non praticano la filantropia per sistema. Da un paio d'anni a questa parte poi, si son trovati, specialmente se automobile club — per il passaggio dell'ACI al parastato con le complicazioni burocratiche immaginabili — nella necessità di affidare, o meglio appaltare ad organizzazioni professionali, la gestione amministrativa dei rally.

La situazione si fa più ingarbugliata quando le due componenti si intersecano. Esempio: una organizzazione pubblicitaria che gestisce gli interessi del rally e quelli dei piloti che vi prendono parte.

Primo rischio. Chi gestisce la parte tecnica del rally, per quanto incorruttibile, può essere almeno parzialmente, o psicologicamente condizionato.

Secondo rischio. Nonostante le norme abbastanza chiare che indicano la pubblicità da apporre sulle vetture, si crea una certa discriminazione economica tra i concorrenti. Infatti, chi non accetta la pubblicità imposta dall'organizzatore è tenuto al pagamento della doppia tassa di iscrizione. E qui sta l'errore di base. Se l'organizzatore percepisce un lauto contributo dallo sponsor, la norma dovrebbe consentire al pilota che accetta di apporre la pubblicità richiesta, il pagamento di una tassa d'iscrizione ridotta rispetto a quella normale. Si dirà che è solo un modo diverso di rigirare la frittata. Ma è anche vero che per mantenere le attuali tasse d'iscrizione sarebbe allora necessaria l'approvazione di nuove tabelle (e saremmo curiosi di vedere quale esecutivo avrebbe il coraggio di fissare in 400/500.000 lire la tassa base).

Terzo rischio. Il pubblicitario che gestisce il rally sul piano amministrativo, logistico e operativo (parte tecnica esclusa) ha potere sull'ufficio stampa, e di conseguenza sulla scelta e sull'operato dei giornalisti addetti a tale servizio. Una forma di controllo della stampa, anche se indiretto, tanto più se il rapporto è continuativo.

Ed è proprio dalla frattura tra due rappresentanti delle parti in questione nell'ultimo caso, che è sorta la polemica, preannunciata al Rally delle 4 Regioni, preparata al Rally della Lana ed esplosa al Ciocco. Con sbandieramento di lettere, contratti ed accordi che non fanno onore a nessuno dei firmatari, con manovre subdole di ricatto morale e contraccolpi di esposti che in fin dei conti non interessavano a nessuno se non ai diretti protagonisti della vicenda. Con il rischio di gettare ombre, discredito e sfiducia generalizzate sulle categorie, in funzione di un contesto limitato.

Gli aspetti più deleteri della vicenda sono da un lato il probabile ripensamento di qualche «sponsor» prima di investire capitali nell'arcipelago dei rally, e dall'altro il fatto che la campagna sia stata condotta in nome e per conto dell'ANCAI, l'associazione dei piloti che peraltro, almeno nei rally, rappresenta comunque una minoranza (e sarebbe anche interessante determinare quanti di loro siano o fossero d'accordo). Qualcuno che vigili ci vuole. I piloti devono essere certi che ogni adempimento legale è stato sostenuto e che non è lecito nutrire dubbi (ciò che invece si è verificato con il questionario distribuito a Biella e nel quale si chiedeva loro se, dopo aver stigmatizzato il sistema, fossero disposti a cedere ad altra organizzazione la cura degli stessi problemi).

I rally hanno bisogno della pubblicità, ne hanno bisogno i piloti, altrimenti si torna indietro. E questo non lo vuole nessuno. Ma si deve uscire dal compromesso, dall'approssimazione.

Renato Ronco