

L'ARRIVO A BRESCIA



Mozzi-Biacca, un'altra coppia Mille Miglia Trionfo sotto la pioggia tra due ali di folla

BRESCIA La coppia Mozzi-Biacca si è aggiudicata la Mille Miglia 2011 dopo un'intera giornata di testa a testa con i bresciani Ferrari-Ferrari, arrivati secondi. Conclusasi ieri sera sotto un diluvio in viale Venezia, questa edizione della corsa della Freccia Rossa è stata baciata dall'entusiasmo del pubblico da Brescia a Roma e ritorno, in un intenso viaggio lungo l'Italia reso più suggestivo dalla coincidenza con il centocinquantenario dell'Unità.

Tedoldi e Galesi a pagina 8 e 9

BRESCIA & PROVINCIA



Mozzi-Biacca coppia Mille Miglia

L'imprenditore e la moglie hanno preceduto il bresciano Ferrari in una gara combattuta fino all'ultima prova speciale. Terzo gradino per l'argentino Scalise

Dall'inviato
Marco Tedoldi

Qualcuno dalle sue parti lo ha già ribattezzato il nuovo «mantovano volante». Ma se è fin troppo ovvio che ogni paragone con il grande Nivola è improponibile, Giordano Mozzi ha avuto ieri il suo giorno di gloria insieme alla moglie Stefania Baccà. E così dopo Canè-Galliani l'anno scorso, un'altra coppia si impone alla corsa più bella del mondo. E le loro gesta su un'Aston Martin Le Mans del '33 rimarranno scolpite nella storia della Mille Miglia. Dopo il quarto posto nel 2010, l'imprenditore virgiliano ha trionfato in una gara che fino all'ultima prova ha tenuto tutti con il fiato sospeso, con il bresciano Bruno Ferrari che, alla guida della sua Bugatti, soltanto per un pelo non è riuscito nell'impresa del «sorpasso». Ma il suo terzo titolo alla Freccia rossa, ne siamo certi, è solo rimandato.

Sotto la pioggia a tratti dell'arrivo (che novità!) Mozzi ha così coronato il suo sogno tra gli applausi sportivissimi del pubblico. Un sogno che ha iniziato a prendere forma già sui pendii del monte Carpegna, nella seconda tappa, quando il mantovano aveva preso il comando provvisorio. E sempre al comando si era presentato ieri ai nastri di partenza dell'ultima tappa Roma-Brescia. Da quel momento è stato costantemente incalzato dal nostro Ferrari e da Claudio Scalise, l'esperto argentino che correva con l'Alfa Romeo 6C 1.500 GS, il cui volante sarebbe dovuto essere impugnato dal compianto Luciano Viaro, ricordato da tutti con commozione. Proprio il sudamericano era riuscito a balzare in testa a Monghidoro, nel Bolognese, salvo poi accusare un calo che gli è costato carissimo. Ma per tutta la giornata di ieri

sono sempre stati pochissimi i punti che distanziavano fra loro i primi tre equipaggi, capaci di dar vita a una gara a colpi di cronometro che ha tenuto tutti con il fiato sospeso fino all'ultima prova di Fiorano. Decisamente sotto le aspettative invece la performance di Giuliano Canè, che nonostante una grande rimonta nell'ultima tappa, è giunto soltanto quinto al traguardo, preceduto anche dall'argentino Manuel Elicabe. A sorpresa il piazzamento al 59esimo posto dell'attore britannico Rowan Atkinson. Mister Bean, all'esordio nella Mille Miglia, ha condotto la sua gara restando sempre entro le prime 100 posizioni. L'accoglienza della città all'arrivo, nonostante l'acqua caduta, è stata degna della sua fama. Dopo la conclusione del Ferrari Tribute, che ha fatto da apripista, alle 22.40 sono apparsi i primi fari in viale Venezia. E subito è scattata la festa impreziosita dalle bollicine Franciacorta. Davvero grandissima la soddisfazione dei vincitori, una coppia che da poco si è appassionata alle corse d'auto d'epoca, ma che nonostante ciò ha saputo condurre la sua vettura al primo posto, anche a fronte di un coefficiente tutt'altro che favorevole: soltanto 1,65 contro l'1,70 di Ferrari e addirittura l'1,80 di Scalise.

Quella di Brescia è stata ancora una volta una festa meravigliosa. Peccato unicamente che a Manerbio, sulla Statale per Cremona una Fiat 124 (che nulla c'entrava con la carovana della freccia rossa) guidata da un uomo in stato di ebbrezza sia uscita di strada e abbia travolto due persone che si trovavano a lato della carreggiata per assistere al passaggio della Mille Miglia. Una donna di 58 anni è rimasta ferita in modo grave ed è stata ricoverata all'Ospedale di Manerbio.



L'arrivo dell'equipaggio bresciano Ferrari-Ferrari ieri sera sul palco allestito in viale Venezia. Il loro secondo posto è giunto al termine di una corsa entusiasmante

I VINCITORI TRA FESTA E INCREDULITÀ

«Un grande recupero la chiave del successo»

«Non ci crediamo ancora. E abbiamo capito di aver vinto soltanto dopo l'ultimo controllo orario di Borgosatollo». Queste le prime parole a caldo della coppia Mozzi-Biacca non appena salita con la loro Aston Martin sulla pedana di viale Venezia. «Il primo giorno - rimarcano - non eravamo partiti molto bene. Da allora è stato un continuo recupero, che rappresenta la chiave di un successo per molti versi inaspettato. Ma è stata una gara bellissima, tirata fino all'ultima prova». Anche Giuliano Canè, il grande favorito alla vigilia, dà onore al merito: «Sono stati davvero troppo bravi. Io ho fatto il possibile, ma mi

hanno penalizzato un imprevisto alla prima tappa, e una brutta seconda giornata. È andata così, pazienza. Ma sono comunque molto colpito per l'affetto e l'accoglienza della gente: davvero eccezionale». «Mozzi ha fatto una gara strepitosa - ha aggiunto Bruno Ferrari affiancato dal figlio Carlo -. Noi abbiamo disputato una buona gara. Non sono affatto rammaricato per il secondo posto, avrei firmato anche per il gradino più basso del podio». «Un'esperienza bellissima, e abbiamo raggiunto l'obiettivo di arrivare in fondo», commenta invece l'ex campionissimo del motociclismo Giacomo Agostini.

tedo

LA CLASSIFICA

- 1) Mozzi-Biacca (49)
Aston Martin Le Mans (1933)
- 2) Ferrari B.-Ferrari C. (20)
Bugatti Type 37 (1927)
- 3) Scalise-Claramunt (57)
Alfa Romeo 1500 GS (1933)
- 4) Elicabe-Gessler (56)
Aston Martin Le Mans (1933)
- 5) Canè-Galliani (86)
Bmw 328 Mille Miglia (1939)
- 6) Sisti-Bernini (50)
Aston Martin Le Mans (1933)
- 7) Gamberini-Nobili (136)
Healey N Series (1951)
- 8) Scio E.-Scio F. (61)
Alfa Romeo 6C GS (1931)
- 9) Salvinelli-De Marco (18)
Alfa Romeo 6C GS (1930)
- 10) Riboldi A.-Riboldi R. (72)
Morettini Fiat 500 S (1936)
- 11) Cibaldi-Costa (106)
Cilco Fiat 1100 (1948)
- 12) Takemoto K.-Takemoto J. (26)
Bugatti Type 35 A (1926)
- 13) Guasti F.-Guasti A. (25)
Bugatti Type 35 (1926)
- 14) Puglia-Buselli (23)
Bugatti Type 35 (1925)
- 15) Keil-Perbellini (177)
Jaguar-Biond Special (1950)





Gara d'immagini

Nella foto grande, la coppia Mozzi-Biacca festeggia la vittoria. Qui sopra, il transito di una vettura al Passo della Futa. Nella pagina a fianco, in alto a sinistra il busto di Nuvolari saluta gli equipaggi a San Quirico d'Orcia, a destra il passaggio a Siena (foto Reporter/Campanelli e Favretto - fotogallery complete su www.giornaledibrescia.it)

nuove
collezioni primavera estate 2011
GIANCARLO
www.giancarloabigliamento.com
via a. papa 21 - 25121 brescia tel. 030 9141208

La tappa più dura illude nel Chianti e stronca sulla Futa

Partenza in silenzio da Roma, nobiltà toscana e curve rabbiose verso Bologna, prima di Brescia

MISTER BEAN
Si nega ai bimbi,
ma poi (forse)
si scioglie e saluta



Rowan Atkinson

«Hai visto Mister Bean?». Tutti lo vogliono, tutti lo cercano. Complice un cartone animato, anche i bambini lo conoscono. E sono loro a cercarlo a Buonconvento, durante la pausa ristoro. Lo chiamano, lui non alza lo sguardo dal piatto. Una ragazza gli chiede un autografo. «Adesso sto mangiando» risponde. Viene quasi da ammirarlo per la fiera antipatia mostrata nei giorni della Mille Miglia. Senza cedimenti, a partire dal primo giorno, quando si è negato in piazza Loggia alla punzonatura. Rowan Atkinson, possibile che non abbia un cuore? Quando attraversiamo Firenze, però, la sua auto è dietro la nostra. Lo vediamo guidare in città, il pubblico dietro le transenne lo applaude e lui alza la mano, saluta, addirittura sorride. Magari è un'illusione ottica. Oppure, ogni tanto, anche i più spigolosi si lasciano andare. Un po' di nascosto.

Dall'inviato
Emanuele Galesi

Per lasciare Roma, bisogna farlo in silenzio al mattino presto. Dopo i clamori della serata capitolina, il congedo è in punta di piedi su frizione e acceleratore con tocchi di freno accorti per disegnare le curve sinuose che accompagnano a Viterbo e oltre. Fino alla fine del Lazio. Lungo il percorso è impossibile non chiedersi quale sia il rapporto che intercorre tra i tre laghi aggirati, Bracciano, Vico e Bolsena. Fratelli o amici che siano, regalano segnali di luce riflessa tra qualche sintomo di nebbia e nuvole basse.

Da lontano si inizia a intravedere una torre: è Radiconfani, prima sorpresa della giornata più lunga delle Mille Miglia. Non raggiunge gli ottocento metri d'altezza, ma garantisce un cielo blu sopra la pietra delle case. Il piccolo paese è già pieno di pubblico seduto sulle scalinate della chiesa. Nelle viuzze, metà delle persone ha in mano una macchina fotografica, l'altra metà sgranocchia focacce. Si devono per forza assaggiare mentre sfilano le prime auto d'epoca, cinque OM che omaggiano anche Brescia manifatturiera.

Il trasferimento successivo è tanto breve che quasi non si nota, perso com'è nella Toscana che si fa nobile ed elegante. San Quirico d'Orcia è solo un suggerimento, la tappa si ferma a Buonconvento per il ristoro dopo oltre quattro ore di guida per fortuna ancora delicata. Il paese accoglie gli equipaggi, i ferraristi scatenati, i tecnici, gli accompagnatori, gli organizzatori, i

giornalisti, i fotografi e le loro migliaia di immagini già in memoria. Un ultimo pranzo in famiglia che prevede come dessert il passaggio nel centro di Siena, fin dentro il circuito venerato di Piazza del Campo. Fosse tutta così, la giornata sarebbe un idillio. Anche perché in seguito si deve attraversare il Chianti, in cui ci si può illudere di cogliere le promesse nascoste lungo i filari. Questo è il premio per chi sale e scende colline e monti in maniera ipnotica. Si perde il senso del tempo e dello spazio.

Firenze è un risveglio a base di traffico cittadino lungo le vie che portano a costeggiare

IL PUBBLICO
Tutto il tragitto
è accompagnato
da chi ammira
le auto
e incita i piloti
lungo le curve
quasi ipnotiche

Ponte Vecchio. La città è penalizzata dai chilometri già fatti, si cerca soprattutto di passare oltre perché poi si affronta la Statale della Futa in direzione Bologna. Fino al passo Raticosa è un trambusto di moto in cerca di curve e brividi, oltre ad auto che si inseriscono

nella carovana per la gloria. Si vedono un paio di incidenti sull'asfalto affollato, già risolti senza troppi danni, nei quali non vengono coinvolte le vetture della Mille Miglia. Difficile tenere il ritmo di curve e sorpassi, ma la costante presenza del pubblico ai lati riporta il sorriso. Anche perché è dal mattino che ogni chilometro percorso è stato affiancato da sguardi e voci d'incanto. Magari si tratta di una coppia di signori che si tiene per mano, oppure di un gruppo di amici caciaroni. Ma spinge lo stesso fino a Bologna, Modena e Brescia per lavarsi nel finale in una pioggia amica, vera, puntuale. Come ogni singolo equipaggio esausto al traguardo.

tergicristallo

La Mille Miglia si fa «hi-tech» tra wi-fi, smartphone, gps e altre diavolerie

di Ambra Craighero

La «Corsa più bella del mondo» compie 84 anni. Un traguardo da leggenda, il cui fascino è rimasto quello di un tempo. Anche se oggi l'evoluzione della gara passa dalla tecnologia, che ha cambiato la kermesse. Mille Miglia è anche convergenza, fruizione e condivisione dell'evento. L'hi-tech assume un ruolo di primo piano, ridefinendo le figure di pilota e co-pilota.

«La Mille Miglia e la tecnologia vanno di pari passo e questa per noi è un'altra sfida - dice Paolo Binelli, ad di Mac Group e vicepresidente del Comitato organizzatore della Mille Mi-

gla - che si muove tra il reale e il virtuale ed è importantissima l'implementazione di linguaggi nelle piattaforme di distribuzione dei contenuti. Privilegiamo le applicazioni su smartphone con aggiornamenti in tempo reale. Va poi segnalata l'introduzione del Transponder, il dispositivo di cronometraggio che è stato applicato su tutte le vetture prima della partenza come nella Formula 1». Non solo: c'è anche l'On Board Unit, uno speciale Gps consegnato a tutte le vetture per una maggiore sicurezza. «Obu individua velocità dell'auto, posizione, soste e guasti», racconta Steve Chetcuti, manager della Loqus, l'azienda che si occupa dei servizi di sicurezza della Mille Miglia.

La vera sorpresa sono stati i concorrenti, dotati di sistemi all'avanguardia per raccontare e condividere la propria gara a ogni fine tappa. È il caso di Guido Nola, co-pilota della Fiat Ottovù del 1955 e bancario romano di 38 anni che vive a Londra, o Giustino De Sanctis, pilota della Lancia Aurelia B20 SVI serie del 1956 e ad della Sisvel, un'azienda piemontese che si occupa della licenza di brevetti dei file musicali MP3 a livello mondiale. «Navigatori, telecamere e tripmap con visore satellitare 3D - dice Guido Nola - sono strumenti ai quali non sappiamo rinunciare e che ci permettono di condividere la nostra esperienza in tempo reale». «Mi sono portato 600 giga di memoria - sottolinea Giustino De Sanctis -, dovrebbero bastare».



La Mille Miglia si «corre» anche su smartphone