



## Quel gusto, talvolta amaro, di correre in moto (in pista)

**C**

hi te lo fa fare di fare il pilota, portando a casa incidenti e fratture. Non hai paura di morire? La recente scomparsa di Jason Dupasquier al Mugello ha ridato vita a questa domanda che tutti noi amatori della guida in pista ci siamo sentiti rivolgere infinite volte. E allora proviamo a rispondere, coinvolgendo anche

i più giovani appassionati che si incontrano in strada

Domenica 30 maggio. Autodromo del Mugello, Gran Premio d'Italia del Campionato Mondiale. I piloti della MotoGP si preparano per la gara, quando irrompe la notizia che Jason Dupasquier, il pilota 19enne caduto il giorno prima nelle prove della Moto3, è spirato all'ospedale Careggi di Firenze.

La società organizzatrice del Campionato tira dritto con il programma di gare, senza neanche consultare i piloti. Ci sono le televisioni, gli sponsor e i contratti da onorare: the show must go on.

Il giorno prima però, al momento dell'incidente, la telecamera ha indugiato molto sull'elicottero fermo sulla pista. Dupasquier era poco più che un ragazzino, con una faccia da bravo ragazzo. Sale l'onda d'emozione, che accompagna il diffondersi della notizia.

I piloti della Moto2 hanno corso senza sapere della morte del loro collega. Quelli della MotoGP invece sono a conoscenza del dramma. E si dividono: alcuni non sono d'accordo che si tenga comunque la gara, altri dichiarano di essere pronti a correre per ricordare e onorare il loro giovane collega.

Francesco Bagnaia, il pilota ufficiale della Ducati, dice senza mezzi termini che preferirebbe non correre. Però il programma va avanti, e anche lui prende il via. Di più, va in testa al primo giro, e cade subito, all'ingresso della



stessa curva dove il giorno prima è caduto Dupasquier. Al rientro ai box Bagnaia ha ammesso di essere caduto per deconcentrazione. Per questo nei giorni successivi è stato criticato. Peccato, i leoni da tastiera avrebbero dovuto apprezzare la sua umanità, e il fatto che ha ammesso di essere stato toccato dalla morte del giovane collega.

In questa situazione le cose più intelligenti le ha dette Valentino Rossi, uno che se ne intende. Pure Rossi ha ammesso di essersi chiesto che senso avesse correre quel giorno. Ma poi si è detto che anche gareggiare aveva senso, perché restare fermi non avrebbe cambiato nulla. Soprattutto considerando che anche il fine settimana successivo ci sarebbe stato un nuovo gran premio. Rossi quindi ha aggiunto che in quella situazione o scappi via o resti concentrato al massimo; altrimenti diventa tutto ancora più pericoloso. Mentalità da pilota.

Ci sono delle cose delle quali un pilota parla solo con sé stesso. La possibilità di morire per una sua scelta di vita, come correre in moto, ad esempio.

Credo che tutti i piloti ci pensino. Ma fra loro non ne parlano. Almeno a me, che ho giocato a fare il pilota a livello amatoriale, non è mai capitato di parlarne con altri colleghi. Ciononostante capita che il concetto di morte sia presente nei discorsi e nella nostra coscienza.

È un qualcosa che si sa che potrebbe capitare. Ma la vediamo tutti come un'eventualità remotissima, che si affaccia se si è proprio sfortunati, o se si fa un grosso errore. Questo ci si racconta. Anche se poi, in fondo, tutti sappiamo di averla accettata questa maledetta possibilità.

Vi state chiedendo perché la si accetta? Perché il rischio di morire correndo in moto in pista è realmente molto basso. Molto inferiore ad altri sport, che ci si creda o no. Per contro l'emozione che si prova è fortissima, variegata; e dura da quando inizi a preparare la trasferta ai giorni successivi alla gara.

Pura adrenalina? No. C'è della passione dietro. Per il mezzo meccanico, per l'ambiente delle corse e per la gente delle corse. C'è dietro quella febbre che Alessandro Baricco ha descritto benissimo nel suo libro "Questa storia".

E così si sceglie l'emozione. Si sceglie di vivere a fondo, mettendo da parte i timori per noi stessi e per le persone che ci vogliono bene. Un'operazione che non si fa mai a cuor leggero. Non è mai una scelta incosciente e poco ragionata. Anche perché cadute e fratture sono tutt'altro che inusuali. Insomma, c'è tempo per pensarci. E anche con una certa frequenza.

Dunque, una volta fatta la scelta si continua. E capita di prendere dei rischi. Perché nella vita di un pilota capitano situazioni antipatiche nelle quali ci si deve fare coraggio. Capita ad esempio di dover provare delle soluzioni di messa a punto molto estreme, che possono portare a cadere.

E quando si cade fa parte del gioco. Nell'arco di una stagione di gare, qualche caduta ci sta; ogni pilota lo sa. Se poi ci si fa male, la cosa migliore è risalire in moto prima possibile. Altrimenti capita che venga paura, che si perda "il ritmo", e allora sarebbe un guaio.

In questo contesto, che peso può avere razionalmente un incidente seppur tragico di un altro pilota? Pochissimo, perché non aggiunge nulla a quanto già si sapeva. Non aggiunge nuovi elementi alle valutazioni che ognuno ha già fatto con sé stesso. Può avere invece un peso emotivo, se l'emozione entra in gioco. Ma chi arriva a fare il pilota professionista, di solito, ha già superato anche questo scoglio.

Ecco, perché i piloti continuano a correre, nonostante tutto. Ed ecco perché anche il giorno della morte di uno di loro, lo spettacolo continua. Sicuramente con molta tristezza, ma continua.

Fermarsi una domenica sarebbe solo un po' ipocrita.

Sin qui ciò che vale per i piloti, quelli veri. E chi corre su strada? Qui la fenomenologia è molto più variegata, con infinite sfumature. La mentalità da pilota ce l'hanno sicuramente i vecchi "smanettoni", i vecchi lupi, dei quali ci siamo già occupati qualche anno fa con uno specifico articolo. Ma sono pochi, pochissimi; anche perché ormai sono vecchi.

Poi ci sono i nuovi smanettoni. I trentenni. Quelli che hanno saltato i passaggi formativi di una volta. Il motorino truccato, le impennate, le corse stupide intorno al palazzo. Sono arrivati alla moto rapidamente. E hanno nel polso destro molti cavalli. Spesso troppi per il loro senno.

Spesso hanno imparato a guidare sbagliando, magari accettando consigli dagli altrettanto improvvisati loro compagni di scorribande.

Che rapporto hanno con il rischio queste persone? Sarebbe interessante intervistarli per capirlo. La sensazione è che siano un po' carenti nell'elaborazione. Non foss'altro perché i piloti veri in moto per strada vanno piano. Difficile da credere, vero? La maturità del pilota emerge anche da qui, dall'aver scelto un ambiente protetto per sfogare la sua passione.

Ovviamente, lungi dal sottoscritto l'idea di generalizzare. Però a giudicare da quello che si vede in strada, sarebbe importante far capire a certi motociclisti che non si diventa piloti improvvisando e senza opportuna preparazione. Al contrario, i piloti sono ultraspecializzati; ecco perché hanno delle prestazioni fantascientifiche a confronto con quelle di un qualunque pirata della strada.

Questo articolo nasce anche con questo intento. Da una parte vuole essere una risposta alla domanda sin troppe volte sentita del "perché lo fate?". Dall'altra tenta di fare informazione sui giovani motociclisti appassionati che pensano di potersi sentire piloti in strada. Al di là di tanta stupida retorica sull'ardimento, sulle pieghe, le frenate e le impennate. In strada il motociclista bravo è quello che torna a casa alla domenica sera. ■

**\*Fondatore del portale *Motoskills.it***