



A close-up, high-angle photograph of a person's ear and the back of their neck. The person is wearing a white t-shirt. The background is a solid dark blue color. The lighting is soft, highlighting the texture of the skin and the shape of the ear.

IL MORBIDO APPESO A UN FILO

IL VETERANO PESARESE, REDUCE DA UNA SECONDA PARTE DI STAGIONE 2017 MOLTO POSITIVA, RISCHIA DI NON POTER PRENDERE PARTE AL NEONATO CAMPIONATO WTCC PER PROBLEMI DI NATURA ECONOMICA. MORBIDELLI È RIMASTO SORPRESO DALLA FUSIONE TRA WTCC E TCR INTERNAZIONALE, EVIDENZIANDO IL PROBLEMA DEL CONTENIMENTO DEI COSTI

Alessandro Bucci

Che per i piloti italiani gli ultimi anni siano stati particolarmente duri sul fronte economico, non lo scopriamo certo oggi. Senza ombra di dubbio, però, colpisce al cuore sentire i nostri talenti dover rinunciare a proseguire le rispettive carriere per motivi legati al "vil denaro". Gianni Morbidelli, ex pilota di Formula 1 e pluricampione Superstars Series, si trova ora a dover affrontare una situazione assai spinosa, dopo tre anni spesi con convinzione e buoni risultati nella creatura di Marcello Lotti denominata TCR internazionale. Il "Morbido", autore di una seconda parte di stagione 2017 molto convincente e forte di un ottimo rapporto con il team svedese West Coast (con il quale Gianni corre dal 2015), rischia di diventare una delle prime vittime della fusione tra il WTCC e il campionato TCR international, dal momento che i costi richiesti per poter affrontare la nuova stagione sono sostanzialmente improponibili per molte delle squadre che hanno emozionato gli appassionati in queste ultime tre stagioni della serie dominata dallo svizzero Stefano Comini. Nonostante le chances risicate per Morbidelli di prendere parte alla stagione 2018, il pesarese è determinato a giocarsi tutte le sue carte, pronto a tornare in pista qualora si presentasse una nuova opportunità.

Gianni, iniziamo ripercorrendo la stagione 2017 del TCR che hai affrontato con il team West Coast, il tuo terzo campionato con la scuderia svedese. La seconda parte di campionato è stata davvero un'iniezione di fiducia...

"Sì, anche se purtroppo non sembra aver portato grandi frutti. Siamo ormai a metà gennaio e, al momento, c'è una forte possibilità che io, a malincuore, debba abdicare. Potrei dover interrompere la mia carriera. Non per volontà mia ribadisco, ma per la mancanza di possibilità e delle condizioni per poter proseguire. Tornando allo scorso anno, la seconda parte di stagione è stata senz'altro molto positiva. Un punto cruciale è stato capire la macchina, attraverso i test abbiamo trovato la chiave giusta per essere competitivi. Da Salisburgo, quinto appuntamento del campionato, sono il pilota che ha fatto più punti e quindi, se nelle prime quattro gare avessimo avuto la stessa competitività, forse potevo essere della partita per giocarmi il titolo. Lo dico con dispiacere, ma anche con soddisfazione per me e per West Coast, dal momento che abbiamo disputato una seconda parte di campionato davvero buona. Ci aspettava una stagione non facile, essendo passati alla vettura Volkswagen Golf, una macchina che non conoscevamo e che sulla carta sarebbe dovuta essere facile da gestire. In realtà non è stato così, ma a favore della Volkswagen va detto che la macchina è stata molto affidabile, un fattore che ci ha permesso da metà stagione di essere sul pezzo e ottenere buoni risultati".

In Germania, a Oschersleben, hai regalato spettacolo vincendo entrambe le gare. Ripercorriamo quel grandioso weekend?

"Quello è stato davvero il weekend più bello per noi. Nelle prove libere 2 ho realizzato il miglior tempo, poi in qualifica ho ottenuto la pole e in entrambe le gare ho vinto registrando il giro più veloce. Il circuito era sicuramente adatto alla Volkswagen, ma anche nelle gare dove avevamo la zavorra, come quella cinese o quella a Dubai, ho ottenuto dei piazzamenti importanti. Paradossalmente, ho avuto più zavorre io di Vernay (sorride, ndr), per cui subentra anche la fortuna in queste circostanze. In più di un'occasione, dopo aver ottenuto buoni piazzamenti, mi sono ritrovato con una zavorra significativa. Abbiamo sempre limitato i danni comunque da metà campionato e, ribadisco, il fatto di aver ottenuto più punti di tutti da metà anno in poi è stato davvero soddisfacente".

I test che avete disputato ad Adria sono stati davvero importanti, concordati?

"Forse siamo partiti con un po' di presunzione, credendo che il passaggio da Honda a Volkswagen fosse più semplice in virtù dell'affidabilità e delle caratteristiche della vettura. La gestione in realtà si è rivelata più complicata del previsto e alcuni ritardi e problemi di organizzazione, non ci hanno aiutato. Dal test fatto a Barcellona, le gare si sono susseguite una dietro l'altra e non abbiamo avuto possibilità di fare test privati, occasioni in cui puoi lavorare con criterio. Scoprire la macchina nei weekend di gara è sempre molto difficoltoso: se in quei 30 minuti che hai a disposizione imbocchi la strada sbagliata, perdi un turno. E così via. Ad Adria, comunque, abbiamo ricavato dei risultati molto importanti nell'arco della due giornate di prove. Cercando di capire la macchina, abbiamo effettuato delle scoperte che nei fine settimana di gara non sarebbero mai emerse. Trovare il bandolo della matassa, in realtà, è stato più semplice del previsto".

Se dovessi elencare i punti di forza della categoria TCR e della vettura che hai pilotato lo scorso anno, da quali fattori partiresti?

"Innanzitutto, le macchine sono economiche. In un periodo di gravi

problemi economici a livello globale, le vetture TCR hanno costi abbordabili per chi può investire e, oltretutto, queste vetture ti danno la possibilità di competere in giro per il mondo. Puoi portare la stessa macchina in una gamma di gare che vanno dall'Asia per arrivare al Medio Oriente ed ai paesi europei. Le vetture TCR, oltre a poter essere utilizzate in altri campionati della categoria, possono essere anche rivendute, a differenza delle macchine del WTCC. Queste ultime costavano più di 500.000 euro oltre al leasing del motore e, una volta chiuso il campionato, ti ritrovi una macchina che non puoi impiegare altrove. Dunque, la forza del TCR, è proprio la polivalenza delle sue vetture. Un team ben organizzato può anche disputare due o tre campionati della categoria in giro per il mondo nell'arco dell'anno e tutto questo è stato possibile grazie al genio di Marcello Lotti, soprattutto in questo momento dove, il mondo del motorsport, soffre parecchio dal punto di vista economico. Un altro punto di forza del TCR è l'equilibrio che esiste tra i vari brand iscritti alla categoria, proponendo sempre grandi battaglie e fornendo spettacolo per il pubblico. A quest'ultimo non interessa vedere macchine cinque secondi più veloci rispetto a quelle della passata stagione, ma piuttosto è attirato dall'incertezza che regna nel campionato. Realizzare una categoria decisamente costosa, dove solo pochi privilegiati possono gareggiare e doverla chiudere dopo qualche tempo per la mancanza di forze in campo che possano permettersi simili investimenti come avvenuto per il WTCC, non credo sia positivo. Sono piuttosto stupito dalla fusione che è avvenuta ultimamente, intendo il WTCC. I cambiamenti sportivi che sono stati apportati richiedono un aumento dei budget richiesti".

Ti ha appassionato la stagione 2017 del WTCC? Mi riferisco in particolare al duello tra Thed Bjork e Norbert Michelisz?

"Ti dirò, secondo me il TCR ha offerto molto più spettacolo e momenti vivaci rispetto al WTCC. Certo, le macchine del WTCC sono più accattivanti rispetto a quelle del TCR, ma l'aspetto fondamentale è sempre la sopravvivenza di una categoria. Se non si riescono a contenere i costi, non puoi aspettarti piloti e team in griglia".





Pensi che il Balance of Performance verrà modificato molto? L'ingresso della FIA dovrebbe permettere l'utilizzo di attrezzature più sofisticate per valutare il livello delle vetture?

"Non saprei. Sicuramente, chi svolge il lavoro del Bop ha dinanzi a sé un lavoro alquanto delicato e difficile, perché le vetture hanno caratteristiche diverse e mettere d'accordo tutti è praticamente impossibile. Con l'arrivo della FIA ci saranno molte più persone in grado di portare idee molto utili frutto di esperienze maturate in diverse categorie, ma le caratteristiche delle vetture sono molto diverse tra loro perché si tratta di vetture nate con concezioni di-



verse, sebbene siano tutte macchine dotate di trazione anteriore. Confido, comunque, che la FIA riuscirà a trovare un buon bilanciamento delle performance. I test pre stagione, invece, penso lascino decisamente il tempo che trovano. Mi riferisco, in particolare, a quelli che vedono i piloti saltare da una macchina all'altra. Tali tipi di accorgimenti, come gli interventi realizzati da persone che hanno esperienza nel GT grazie all'esperienza maturata nel tempo, sono senza dubbio più credibili e utili".

Sei d'accordo con la limitazione a 26 vetture in griglia? Potenzialmente, avremmo potuto contare addirittura su 40 piloti in alcuni weekend?

"Credo si tratti di una limitazione naturale. La vedo davvero dura che una quarantina di piloti possa essere in griglia per il WTCR. I costi saranno molto diversi da quelli che richiedeva il TCR, praticamente questi sono raddoppiati e quindi penso che molti piloti non saranno in grado di poter prendere il via. Non capisco davvero le modifiche che sono state apportate alla serie: il TCR funzionava molto bene e questo aumento dei costi porterà delle conseguenze significative. A trarre un vantaggio netto saranno i piloti che facevano parte del WTCC, rispetto a quelli che gareggiavano nel TCR e questo lo trovo strano. Non ho notizie di piloti come Vernay e Comini ad esempio, mentre so che molti driver del WTCC sono praticamente già pronti per correre".

Mi sembri piuttosto perplesso e amareggiato riguardo questa fusione tra WTCC e TCR...

"Guarda, io sono un grande sostenitore del lavoro svolto da Marcello Lotti, non fraintendermi. In un momento di grande difficoltà ha tirato fuori dal cilindro un'idea fantastica, il campionato che vanta più serie al mondo. Ho sempre creduto molto nel progetto di Lotti e posso affermare tranquillamente di essere stato uno dei suoi primi sostenitori, se non il primo, ma il campionato che ho disputato in questi tre anni non c'è più. Il WTCR lo definirei un WTCC con macchine diverse per intenderci. E così, invece di far fronte a certi tipi di budget, i team che erano coinvolti nel TCR si trovano costretti a fronteggiare budget per loro impossibili".

Il calendario 2018 del WTCR prevede l'inizio a Marrakech passando a Budapest nell'arco di un mese. Un bel contrasto! Quali piste ti intrigano di più tra quelle in programma?

"Anche in questo caso, torna in ballo il discorso del contenimento dei costi. Le gare che sono in calendario Vila Real, Marrakech, Macao e il Nurburgring ad esempio, sono pericolose per via delle loro caratteristiche tecniche e quindi stiamo parlando di tracciati costosi, perché non puoi non tenere conto dei probabili danni alle vetture cui andrai incontro per via di incidenti, uscite di piste, eccetera. Parlo, chiaramente, dal punto di vista di chi ha affrontato il campionato TCR. Mi sembra assurda l'attuale situazione: il WTCC è morto perché non c'era più nessuno intenzionato a spendere determinati soldi, se ora trasformiamo il TCR internazionale in un nuovo WTCC, beh, allora davvero non capisco dove stiamo andando. Per chi faceva il WTCC potrebbe esserci una riduzione dei costi, ma per chi faceva il TCR, c'è invece il problema opposto. Chi non potrà essere della partita nel WTCR, molto probabilmente, sarà obbligato a disputare i campionati nazionali del TCR. Concludendo, tutto ruota intorno ai soldi, a quello che è il budget a disposizione. Se hai una Casa alle spalle che è disposta a mettere giù i soldi necessari, allora puoi fare tutto. In caso contrario, rischi di diventare un noleggiatore di vetture. I soldi o li porta il pilota attraverso uno sponsor, oppure li devi trovare come team, ma non vedo segnali incoraggianti all'orizzonte".