

Se saltasse l'intera stagione il "buco" per il Circus a due ruote sarebbe spaventoso

di Mirco Melloni

Non siamo ai 400 miliardi di euro della manovra presentata da Giuseppe Conte all'inizio della settimana, ma anche la Dorna ha già messo sul piatto le proprie cifre per cercare di rispondere all'emergenza. Perché se in prima battuta c'è ovviamente la salute pubblica, non può essere dimenticata la successiva fase di emergenza, quella economica, che sarà su due piani differenti per chi partecipa al Motomondiale. Chi è parte di una casa costruttrice - i team ufficiali di Honda, Yamaha, Ducati, Suzuki, KTM, mentre l'Aprilia è una sorta di "ibrido" con la gestione affidata a Fausto Gresini - ha le spalle più coperte. Ma si parla di dieci piloti sull'ottantina di iscritti per il Mondiale 2020 tra MotoGP, Moto2 e Moto3. E sentire proprio Gresini, dall'alto della ventennale esperienza di proprietario di team, dire che «purtroppo dovremo perdere anche dei team, specialmente nelle classi minori», rende l'idea della gravità. I team satellite si reggono sugli sponsor, aziende che alla ripresa avranno altre priorità rispetto alla pubblicità.

Per questo, la Dorna ha già messo in atto una manovra "salva-team" per il trimestre aprile-giugno: per ciascuna scuderia satellite, il promoter del campionato ha stanziato 250.000 euro mensili, mentre per Moto2 e Moto3 sono 50.000 al mese per quei team che schierano due piloti. Il tutto, con la consapevolezza che un prolungamento dello stop porterà a ulteriori

**Ezpeleta studia un campionato quasi per intero in Europa pur di partire**



I piloti della MotoGP impegnati sul meraviglioso circuito di Phillip Island, in Australia  
L'ESPRESSO

# SENZA MONDIALE 307 MILIONI IN FUMO

contributi da versare.

**TRIPLO INTROITO.** Per fronteggiare la situazione gli azionisti che detengono quasi l'80% della Dorna - i fondi Bridgepoint e Canada Pension Plan Investment Board - sarebbero pronti a versare 80 milioni di euro. Al momento, sarebbe questa la cifra pensata per lo scenario più sfavorevole, anche se in realtà ogni previsione può essere smentita nel corso delle settimane. E il discorso legato alle penali sui contratti dei

**Ogni GP in meno ne costa 6-12, poi calano gli introiti di sponsor e Tv. Gli azionisti che controllano la Dorna pronti a versarne 80 per dare ossigeno al sistema**

diritti TV non potrà essere liquidato in un istante, perché le cause di forza maggiore spargono ogni situazione.

Di certo, per arrivare alla cancellazione dovranno diventare impossibili anche i GP a porte chiuse, soluzione che cancellerebbe una delle tre fonti di introito per il Motomondiale: quella legata al pubblico. Lo scorso anno, nell'arco di 19 GP il Mondiale sfiorò i tre milioni di spettatori in pista, un numero che per la Dorna ha una ricaduta legata alla quota che il singolo prom-

ter paga per ospitare il GP. Una cifra che non è fissa, e che viaggia in uno spazio tra 6 e 12 milioni di euro a edizione.

Disputare le gare senza la presenza di pubblico permetterebbe però di salvare le pubblicità "fisse" in pista (il secondo intro-

ito). E salverebbe il rapporto con i network televisivi, il terzo introito, nonché la principale fetta della torta, anche perché si tratta di rapporti pluriennali.

**STOP ALLA CRESCITA.** Su questo sistema virtuoso, la Dorna - che nel 1993 acquistò da Bernie Ecclestone la Two Wheel Promotion salendo al vertice del Motomondiale - ha costruito un'ascesa progressiva, con un fatturato di quasi 307 milioni di euro nel 2018, 115 in più rispetto a soltanto cin-



Il Mondiale 2019 parti con la vittoria di Dovizioso e Ducati in Qatar ANSA

**MARCIA INDIETRO DELLA DORNA**

## «Il Mondiale è a rischio, anzi no»

A forza di lanciare messaggi votati alla prudenza, la Dorna e Carmelo Ezpeleta hanno capito di aver probabilmente superato il limite, trasformando la cautela in allarmismo. Anche per questo ieri l'organizzazione che gestisce il Motomondiale ha gettato acqua sul fuoco, spiegando in una nota ufficiale che la cancellazione della stagione 2020 sarà l'estrema ratio. «Perché disputare le gare è la nostra priorità».

Nelle ultime settimane, Ezpeleta aveva parlato con una trasparenza che altri top manager al comando di competizioni internazionali - come per esempio chi gestisce la Formula 1 - non avevano mostrato. Passando dalla disponibilità a correre in condizioni particolari (porte chiuse, due gare nello stesso weekend, per non parlare di un GP «anche a Natale») ai contri-

buti versati ai team satellite e delle classi inferiori. Fino all'ammissione degli ultimi giorni: «Non possiamo escludere la cancellazione della stagione 2020». Parole dettate dalla consapevolezza del momento delicato, e dalle difficoltà generate anche dall'aspetto economico e quello logistico, ma probabilmente premature, dato che da qui al prossimo GP teoricamente in calendario - Germania, 21 giugno - ci sono ancora due mesi e mezzo.

**MESSAGGIO.** Ieri il CEO della Dorna è intervenuto per correggere il tiro. «La pandemia del coronavirus continua, e ha già costretto a modificare il calendario 2020 della MotoGP. Alla luce di questa continua incertezza, Dorna Sports ci tiene a riaffermare che le gare sono la sua più grande priorità nel 2020.

La Dorna resta in contatto continuo con FIM, IRTA (associazione team), MSMA (associazione costruttori) e i promoter dei GP per monitorare la situazione. Lo scopo di ogni parte coinvolta è correre non appena le condizioni saranno sicure». Prima di aggiungere: «L'obiettivo numero uno è sempre stato e rimarrà quello di provare a disputare la stagione con il maggior numero di GP entro la fine del 2020. Agendo però in linea con i consigli di sicurezza provenienti dai governi e dalle autorità

**Prudenza presa per allarmismo: «Disputare le gare resta la priorità»**

preposte alla salute. Se la pandemia dovesse continuare a mettere a dura prova le nostre vite e lo sport per un tempo maggiore rispetto a quanto preventivato, e se le restrizioni di viaggio dovessero restare in vigore, Dorna Sports discuterebbe con FIM, IRTA e MSMA la cancellazione della stagione, ma soltanto come ultima soluzione».

**SBK.** Infine, un accenno anche al Mondiale Superbike, virtualmente ignorato negli ultimi tempi, e che si appresta a rinviare l'appuntamento del 9-10 maggio a Imola: «Il nostro obiettivo per il Mondiale Superbike è lo stesso: disputare la stagione 2020 con il maggior numero di round. La priorità, per tutti e in modo sicuro, è dare ai fans ciò che amano: le gare».

m.m.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**500**

milioni di euro la cifra che la Dorna deve pagare per lo sfruttamento dei diritti di MotoGP e Superbike per i prossimi vent'anni

que anni prima, con un utile di 54 milioni. Di questi 307 milioni, oltre il 70% proviene dalle Tv, con il Mondiale trasmesso in 207 Paesi, sponsor e contributi degli organizzatori locali. Lo stop per la pandemia fermerà tale crescita, e ora sono altre le cifre all'ordine del giorno: sono quasi 500 i milioni che la Dorna si è impegnata a pagare per lo sfruttamento dei diritti di MotoGP e Superbike (altra creatura di un gruppo predominante nel panorama delle due ruote) per i prossimi

due decenni.

Per questo, è facile capire perché Ezpeleta sia pronto alle acrobazie del calendario - con un Mondiale in gran parte europeo anche per favorire gli spostamenti di team, piloti e materiali come le gomme della Michelin, attualmente in fase di chiusura forzata - ma qualora venissero superate le attuali restrizioni per i viaggi, resterebbe una domanda: cosa accadrebbe in caso di contagio all'interno del paddock?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**«I contratti dicono che dobbiamo fare un Mondiale di almeno 13 gare, in condizioni normali Sarei felicissimo se ne facessimo 10»**

Le parole di Carmelo Ezpeleta a La Razón, domenica, che hanno finito per mettere in allarme l'intero Motomondiale



**«Fino a quando non ci sarà un vaccino, sarà dura organizzare un GP Possibile che non ci sia la stagione ma sopravviveremo»**

Il timore espresso martedì dal Ceo della Dorna, dopo l'annuncio simultaneo del rinvio dei GP d'Italia, Spagna, Francia e Catalogna

**L'INTERVISTA**

L'ex campione è attivo con le sue squadre in tutte le classi: anche nella nuova MotoE

**Gresini: «Temo l'onda lunga E i team minori salteranno»**

di Serena Zunino

Gresini Racing, il team fondato da Fausto Gresini, ex pilota iridato degli anni Ottanta, è onnipresente nel paddock del Motomondiale. Infatti lo troviamo in tutte le quattro classi: dalla Moto3 alla MotoGP, passando dalla Moto2 alla neonata classe elettrica, MotoE. Gresini si è dovuto rimboccare le maniche davanti all'epidemia del coronavirus che ha temporaneamente bloccato il campionato 2020 e la situazione è critica.

**Come prevede che andrà quest'anno?**

«Speriamo che questa pandemia possa essere messa al più presto sotto controllo, per avere meno gente che soffre. Noi facciamo parte di uno sport che catalizza tanti Paesi e credo che saremo tra gli ultimi a partire. Siamo un piccolo paese che si muove in tutto il mondo».

**In che percentuale pensa che la stagione possa saltare?**

«Mi auguro che si possano fare almeno dieci o dodici gare, sulle venti previste, sperando di tornare in pista in estate. Il minimo sindacale per poter dire che non è andato tutto così male. Ora non si possono fare programmi, tutta Europa è ai domiciliari. Noi abbiamo bisogno del nostro sport. È un momento di difficoltà, tante aziende hanno sospeso i pagamenti, non essendoci i gran premi. Ovviamente sono preoccupato per questo, la mia azienda conta 70 persone. La cosa "bella" è che c'è Dorna, una grande organizzazione e Carmelo Ezpeleta è sempre molto attento alle esigenze dei team».

**Come pensa influirà questa situazione sul 2021? È peggio l'oggi o il domani?**

«È peggio oggi perché non corriamo, ma domani comunque non sarà più facile. La considero un'onda lunga che ci colpirà in futuro, anche se faremo le gare. Ci vorrà tempo per trovare un equilibrio. Purtroppo dovremo perdere anche dei team, immagino, specialmente nelle classi minori. Io stesso ho mandato una e-mail a Ezpeleta per fornirgli il nostro punto di vista, per poter

**«Ezpeleta ci aiuta, ma oggi il rischio è scendere da 100 a zero. Dieci GP andrebbero già bene»**



Andrea Iannone, 30 anni, discutibilmente fermo per un caso-doping, è il pilota di spicco del Team Gresini ANSA

fare regole migliori, più di sostegno per il futuro. Questo momento ci deve servire anche a riflettere e a trovare nuove energie».

**Quanto perde a livello di percentuale un team?**

«Oggi un 70 per cento. Noi siamo arrivati organizzati e pronti per cominciare, spendendo il nostro budget per riorganizzare molte cose. Si comincia a incassare solitamente a marzo, quando si parte, ma non siamo partiti».

**E quanto può perdere Dorna nella peggiore delle ipotesi?**

«Fatico a dire quanto, ma certamente se non ci sono i GP non possono percepire i diritti televisivi, il gettone della nazione ospitante e gli sponsor non pagano. Potenzialmente fatto 100 puoi anche andare quasi a zero».

**Quanto costa un team di MotoGP a oggi?**

«La mia realtà, con Aprilia, non

è quella di un team ufficiale. Noi abbiamo dei benefici, ma una stagione va dai 10 ai 14 milioni di euro».

**Considerando la situazione quanto possono calare gli stipendi di un pilota medio della MotoGP?**

«Il contratto di un pilota è fatto di diritti di immagine sportiva e di GP. Va tutto riproporzionato in funzione alle gare che si corrono. Se di gare se ne fanno la metà va tutto alla bontà delle case costruttrici».

**Nei prossimi anni l'idea di Dorna**

**«Se riusciremo a correre, anche senza pubblico, sarà un successo per tutti»**

**sarebbe stata quella di aumentare sempre più il numero dei GP, sarà ancora possibile?**

«Lo show c'è, piace e in tanti Paesi viene richiesta la nostra presenza. Il programma era di fare 21 o 22 GP, magari questo numero potrà essere leggermente modificato».

**In questo momento il grado di timore è più per il rischio di contagio o per lo stato economico del futuro?**

«In prima battuta la salute delle persone è la cosa più importante per tutti. Ovviamente subito dopo c'è la preoccupazione di non poter fare il nostro lavoro. Dal nostro punto di vista l'importante è ripartire, anche senza pubblico eventualmente. Quando torneremo in pista sarà come dire che tutti abbiamo vinto, e non è poco».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**MOTONAUTICA**

**Morto Tullio Abbate: volava sull'acqua**

È morto al San Raffaele di Milano dove era ricoverato da qualche giorno, vittima del coronavirus, Tullio Abbate, 76 anni, noto costruttore di motoscafi e campione di motonautica, una figura simbolo per questo sport. Figlio di Guido Abbate, uno dei pionieri della cantieristica nautica sul lago, Tullio ha

ottenuto in carriera 250 vittorie tra cui Mondiali, Europei e la Centomiglia del Lario, e svariati record, tra i quali sono rimasti famosi i 223 km all'ora toccati nel 1997. Ha fatto correre sull'acqua tantissimi campioni soprattutto di Formula 1, portandoli nell'abitacolo con sé: da Gilles Villeneuve ad Ayrton Senna, da Niki Lauda a Michael Schumacher, ma anche Maradona conobbe l'emozione di fargli da copilota. Abbate aveva iniziato l'attività cantieristica nel 1969, producendo quasi diecimila

barche. «Su quegli scafi - si vantava - ho avuto l'onore di mettere anche motori Ferrari, Porsche, Lamborghini». Tra i suoi clienti, oltre ai personaggi sopra citati, Piquet, Prost, Pironi, Matthäus, Vialli, Mancini, Agostini, Ickx, Borg, Vittorio Emanuele di Savoia, Stefano Casiraghi e Carolina di Monaco, Sylvester Stallone, Madonna. Tre anni fa Tullio aveva perso il fratello Bruno, anch'egli protagonista nella motonautica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tullio Abbate, 76 anni