

Speciale

Jarno Trulli, oltre i motori c'è di più

a cura di
Paolo Spalluto

Un nevosio pomeriggio engadinese, un caffè di Pontresina caldo e accogliente. L'incontro con Jarno Trulli è un modo piacevole per attraversare gli ultimi sedici anni della Formula Uno in compagnia di uno dei piloti perbene e con i piedi per terra, cosciente di quello che ha potuto dare al suo sport, consapevole di ciò che lo attende.

Jarno nasce nel luglio del 1974. Ha vinto una serie ininterrotta di gare nel kart, Mondiali compresi. Poi, nel 1997 fa il suo ingresso in Formula Uno con la Minardi. Nel 2012 inizia la sedicesima stagione con la Caterham, ex Lotus: mica male per uno che nel sito scrive che alla massima Formula non pensava neanche di arrivare. «Ho iniziato davvero per caso con il kart - spiega Trulli - grazie alla passione dei miei genitori e di alcuni amici, senza enormi disponibilità economiche, ma con molta voglia. Quando ero bambino per la comunione o il compleanno ricevevo un treno di gomme, un casco, una tuta, dei guanti. Sai, a quei tempi i sacrifici erano all'ordine del giorno. Ora invece al kart i giovani arrivano con i propri meccanici, accompagnati, già da ragazzini, dal preparatore personale».

Altri tempi, quelli dell'infanzia del pilota abruzzese nato a Pescara... «Io viaggiavo con il kart sul tetto della Fiat Uno di mio padre, spesso dormivo in macchina. È stata una gavetta che mi ha formato, sia come pilota sia come persona. Ho dovuto imparare a soffrire, a rinunciare. Davvero, alla F1 non ci pensavo mai. A me piaceva vincere e - lo dico con modestia - quello che ho vinto io nel kart non è riuscito a molti piloti. Ammetto che ci vuole anche fortuna. Mi sono trovato al posto giusto nel momento giusto e ho sfruttato sino in fondo le poche occasioni che mi si sono presentate».

Il passaggio alla F1 arrivò all'improvviso... «Fu grazie a Gabriele Rumi (fondatore della Fondmetal, scuderia italiana che corse in Formula 1 nelle stagioni 1991 e 1992, e che fornì nel 2000 i motori alla Minardi, ndr). Salii sulla Minardi e iniziai il mio percorso. Mi ricordo perfettamente la chiamata di Briatore (ai tempi suo manager, ndr) che mi propose la Minardi e mi prelevò. Non avevo esperienza, stavo addirittura pensando di correre in F3000».

Come giudica Trulli la Formula Uno di oggi? Come se la sente addosso, come la vive uno che se l'è guadagnata con la gavetta e il sudore e non è un pilota con la valigia piena di soldi alla ricerca di un sedile? Ti piace ancora questo mondo? «Sono cambiati i tempi, questo è il punto. Il fenomeno tipo Vettel lo riconosco ancora, anche oggi. Tuttavia credo che ci sia un rischio davvero grandissimo: il



Gavetta, lavoro e cuore

mondo delle corse è stato sempre una realtà per ricchi, oggi lo è solo per ricchissimi. Quando io iniziai a correre bastava acquistare un kart e il più era fatto. Certo, qualche costo c'era, ma oggi non è più così, già dalla base. I ragazzini hanno due o tre kart, due meccanici e via dicendo. Se faccio un paragone con me e con le condizioni alle quali gareggiavo io, sono portato a dire che il campione verrà sempre meno facilmente a galla. Ritengo infatti che la fatica e la

rinuncia siano la base per diventare una grande pilota o uno sportivo affermato».

La "fame", insomma, è un presupposto necessario. «Chi è diventato un "grande" è partito dalle rinunce, dall'aver poco. Quando finalmente ha incontrato "il qualcosa in più" lo ha sfruttato al massimo. Vettel è uno di quelli: è arrivato in F1, è saltato sulla macchina ed è andato subito forte. Vi dirò una cosa: quando un pilota impiega più di una stagione a mettersi in

Lo sguardo competente e un po' disincantato di Jarno Trulli sulla realtà della Formula Uno, nella quale il pilota abruzzese residente a Savosa si cimenta ormai da 15 anni, alternando ai motori altre due passioni. Il ritratto di un uomo che ha mantenuto una semplicità rara nel mondo ovattato dello sport ai più alti livelli

mostra, difficilmente sarà un campione. Certi piloti che arrivano da GP2 o GP3 giungono alla massima formula con i soldi, con sponsor, con interi Paesi che se li coccolano: difficilmente vinceranno molto, lo posso mettere per scritto. Prima, insomma, o avevi un po' di fortuna e talento o eri spaventosamente forte e dunque riuscivi a imporre, con tutti i numeri a posto».

In quanto a talenti c'è una regressione significativa. «Mi ero accorto ad agosto 2009 a Valen-

cia che saremmo tornati ad anni bui in materia di talenti: quell'anno vi fu il ritiro di Honda, BMW e Toyota, la macchina sulla quale correvo. Sapevo che sarebbero tornati i piloti con "la valigia" e che, grazie alla dote di qualche milione di dollari, si sarebbero presi il sedile. Questo perché ci sarebbe stata nuovamente la spaccatura tra i team ricchi e quelli poveri, conseguenza del ritiro delle grandi marche. Sono cosciente della crisi e dunque non giudico la

condotta di certi team, costretti ad agire così, prendendo i soldi che arrivano: la realtà, però è questa, tanto semplice quanto concreta».

Una valutazione sui circuiti che non esitiamo a definire "bidone", come la Corea, Abu Dhabi. Insomma, le nuove destinazioni inventate da Ecclestone e realizzate da Tilke... «Semplice: la F1 è un business, organizzare un GP costa anche 25 milioni di dollari, si va dove i soldi ci sono e dove il buon Bernie li può incassare. Punto a capo. L'India è stato un grande successo, c'era davvero molta gente in pista. In Corea, per contro, non c'era nessuno. Non ci sarà mai nessuno, per cui non durerà molto. Noi dobbiamo tornare a correre negli Stati Uniti (anche se il circuito di Austin in Texas è in difficoltà economiche e qualche dubbio sussiste sul futuro GP di New York, ndr). Va poi sottolineato un aspetto che proprio non capisco: ma perché quando disegnano i nuovi tracciati non coinvolgono anche i piloti per un consiglio? Com'è possibile sbagliare in modo grave l'ingresso dei box in Corea o l'uscita paddock di Abu Dhabi, o sempre nello stesso circuito, sbagliare il disegno e di fatto rendere impossibile i sorpassi (Alonso vi perse il Mondiale 2010 poiché non riuscì a passare Petrov, ndr)? Ci interpellano sempre dopo, quando ormai la frittata è fatta. È accaduto anche a me, e ho deciso di non rispondere alla richiesta, troppo tardiva. Devo riconoscere che sul piano della sicurezza il lavoro svolto sulle nuove piste è stato eccellente. Questo fattore, unitamente ai parametri di oggi molto diversi di quelli dei vecchi circuiti, ha probabilmente influenzato il disegno di Tilke. Posso tranquillamente dire che di tutte le piste cosiddette "nuove" mi piace solo Sepang in Malesia».

Il tuo futuro cosa ti riserva oltre all'attività di albergatore e produttore di vini (esporta in tutto il mondo, in un podere vicino a Pescara produce con il padre un milione di bottiglie all'anno)? «Intanto nel 2012 sono ancora in F1 con la Caterham, scuderia che lavora bene sull'aerodinamica. Grazie al Kers possiamo avvicinarci finalmente al centro dello schieramento. Spero poi che mi diano un servosterzo adatto alle mie caratteristiche. Più avanti vedrò. In giro ci sono formule che stanno crescendo e che mi intriggano. Le vorrei affrontare, anche per riassaporare il gusto piacevole della vittoria, finalmente. Di fare il nonnino "gentleman driver" non ho nessuna intenzione, davvero».

Si chiude così l'incontro. «Il senatore che non si sente tale» torna alla famiglia e agli amici, per concedersi un giro con gli sci di fondo. Perché campioni - come dice lui - lo si può diventare anche con naturalezza.

Un legame stretto e molto profondo con la Svizzera

Risiede a Savosa e a Davos gestisce lo storico hotel Meierhof

Per quanto protagonista all'interno di un mondo ricco e prestigioso, Jarno Trulli non si atteggia mai a "star", al contrario... «Sono sempre stato così: ricordo che quando vivevo in Inghilterra io ero l'unico "sfigato" che abitava in un paesino discosto e non a Oxford, come altri piloti. Venivo da Montecarlo, il tragitto aeroporto-casa era davvero rapido e dunque il mio paesino rispondeva a quella esigenza per me vitale. E poi quando tornavo a casa la sera dovevo allenarmi, restare concentrato. Dunque abitare vicino a Heathrow era fondamentale per me».

Nella sua vita Jarno ha di fatto "sposato" la Svizzera: prima viveva a Pontresina, poi si è spostato nel Luganese, a Savosa, per le scuole dei figli. A Davos ha acquistato e gestisce l'hotel Meierhof, un "4 stelle" di lunga tradizione. Cosa ti lega così tanto al nostro Paese? Sembra che vi sia un legame che va ben oltre gli stereotipi che si possono immaginare. «Il mio rapporto con la Svizzera nasce in realtà nel 1996, quando correvo nella F3 tedesca con un team di Alpnach, il KMS Kauf-

mann Motor Sport. La mia fortuna inizia lì perché Gianni Bianchi di Davos - allora direttore della squadra - mi mise sotto contratto come secondo pilota. Non avevo nulla e accettai di essere gestito da lui che era pronto a scommettere sul mio talento. Credo di averlo ripagato a dovere (ride...). Tre mesi dopo ero in F1. Quell'esperienza mi permise di conoscere molti svizzeri, spesso ero ospite a Lugano di appassionati di corse e amici. Sono poi venuto una volta in vacanza in Engadina e mi sono detto "prendo un appartamento piccolo qui e provo a viverci". Poi ci fu la casa più grande dove sono stato per quattro anni, mentre ora c'è il Ticino. Io vivo davvero in Svizzera, ho amici, conosco la gente, ci sto in modo naturale e facendo molto sport».

L'hotel Meierhof a Davos... «Fu un colpo di fortuna. Tramite conoscenze mi venne proposto di rilevare quell'hotel storico. Ci vado almeno una volta alla settimana. Economicamente il momento non è dei più felici, ma non mi posso lamentare. Mi sa tanto che mi devo applicare con il tedesco, però», chiude ridendo Trulli.



Tra gli sport praticati, anche il ciclismo: qui è al 'Gianetti Day'

La scheda

Jarno Trulli, nato a Pescara il 13 luglio 1974, inizia da giovanissimo (a 9 anni) nei kart vincendo diversi titoli italiani (tre consecutivi dal 1988 al '90) e quello mondiale (nel 1991). Nel 1995 corre nella F3 tedesca con la KMS, una monoposto svizzera, e nel 1996 viene messo sotto contratto da Flavio Briatore come collaudatore della Renault F1. Nel 1997 corre per la Minardi per poi passare dopo sette gare alla Prost con la quale per 37 giri fece gara in testa al GP d'Austria di quell'anno, segnalandosi al mondo degli appassionati. In seguito passò a Jordan, Renault, Toyota, Lotus (dal 2010). Nel 2012 guiderà una Caterham (ex Lotus). Il palmarès: ha disputato 256 GP, ha collezionato 1 vittoria, 11 podi, 4 pole position e 1 giro veloce in gara.