

STUART BARKER



# VALENTINO ROSSI

LA BIOGRAFIA

 GIUNTI

**VALENTINO ROSSI**

**STUART BARKER**

# **VALENTINO ROSSI**

**LA BIOGRAFIA**

 **GIUNTI**

Titolo originale: *Valentino Rossi. The Definitive Biography*  
Text copyright Stuart Barker © 2020

Originally published in the English language  
in the UK by John Blake Publishing,  
an imprint of Bonnier Books UK Limited, London

The moral rights of the Author have been asserted

Tutti i diritti riservati.

Traduzione di Sara Panzera  
Immagine di copertina: © davectorman / Vecteezy.com

[www.giunti.it](http://www.giunti.it)

© 2021 Giunti Editore S.p.A.  
Via Bolognese 165 – 50139 Firenze – Italia  
Via G.B. Pirelli 30 – 20124 Milano – Italia

ISBN: 9788809953222

Prima edizione digitale: ottobre 2021



PRO.DIGI  GIUNTI  
FESTINA LENTE

*A mia mamma, Josie Barker,  
la più grande fan di Valentino*



# Valentino Rossi

È un onore per me che mi sia stato chiesto di scrivere la prefazione di questo libro su Valentino Rossi.

Lo conosco dal 1989, anche se credo di averlo incontrato di persona solo nel 1990 o nel 1991, quando siamo stati invitati a trascorrere una settimana di divertimento a Livigno, tra piste da sci e uscite in motoslitta. C'era un gruppo di piloti italiani di cui faceva parte Graziano Rossi, che aveva portato con sé anche un giovanissimo Valentino.

Avevo già visto correre il ragazzo con una minimoto su una pista di go-kart vicino a Misano, era un'endurance race e il suo compagno di squadra era conosciuto per essere molto più veloce di chiunque altro, eppure appena Valentino era salito sulla moto era stato chiaro a tutti chi fosse il più veloce in pista. Avevo pensato che fosse un tipo da tenere d'occhio, perché un'abilità così raffinata, a quella giovane età, era stupefacente. Non avevo alcun dubbio che se avesse deciso di correre un Gran Premio mettendoci tutto se stesso, avrebbe potuto diventare un campione.

Valentino è esploso sulla scena nel campionato mondiale 125cc poco dopo che io ho smesso di correre. Non seguivo molto le corse in quel periodo; quando mi sono allontanato dai motori, alla

fine del 1995, ho fatto del mio meglio per dimenticarli quasi del tutto perché non volevo avere la tentazione di tornare. Quindi non ci ho prestato molta attenzione fino al 2000, quando Rossi ha iniziato a correre nel campionato mondiale 500cc.

In quel momento ero di nuovo esaltato e avevo previsto che, se non si fosse scavato la fossa da solo nelle sue prime gare sulla 500, avrebbe vinto il campionato al primo tentativo. Invece è caduto troppe volte, mentre Kenny Roberts Jr faceva esattamente ciò che doveva fare per vincere il titolo. Ma l'anno dopo, Valentino ha assolutamente dominato la categoria. Il suo impatto sul Mondiale è stato enorme e immediato. È stato davvero un terremoto, ma credo che nessuno di noi ne avesse intuito la magnitudo fino a oggi, quando possiamo finalmente ammirare tutto ciò che ha realizzato.

Essere competitivo per così tanto tempo, e a questi livelli, è davvero sorprendente poiché si è dimostrato agguerrito nella maggior parte dei campionati in cui ha corso dal 1996. Non credo che esista un altro pilota che ha avuto una carriera così lunga.

È facile dire che siamo di fronte al campione più grande di tutti i tempi. Voglio dire, conosco Giacomo Agostini e Phil Read e conoscevo il defunto John Surtees, ma aver corso così a lungo come Rossi sulle cilindrato 125, 250 e 500 a due tempi, e su una tale varietà di MotoGP a quattro tempi da 800 a 1000, lo rende sicuramente il migliore di sempre per me. Forse non ha ancora eguagliato Agostini in termini di vittorie complessive nei Gran Premi e campionati, ma ha vinto in un ventaglio di categorie molto più ampio, questo è sicuro.

Forse l'impresa di Surtees è stata un po' più sorprendente perché poi è salito su un'auto di Formula 1 e ha vinto anche quel campionato.

Ho corso contro Vale sulle supermoto, in auto da rally, sulle moto da cross e ho corso con lui nel suo Ranch, e posso dire che, quando si mette in testa di farlo, qualunque cosa cavalca o guida, e su qualsiasi superficie, dallo sterrato all'asfalto, è sempre uno dei



più veloci. Ha anche dimostrato, in un test a Barcellona nel 2006, che può sedersi al volante di un'auto da Formula 1 ed essere veloce tanto quanto i migliori piloti. Se lui avesse vissuto in un'epoca, come Surtees, in cui era più facile ottenere un posto in Formula 1, cosa avrebbe potuto raggiungere sulle quattro ruote?

La prima volta che sono andato al Ranch di Valentino, ho girato in pista per una ventina di minuti prima che lui mi raggiungesse. Dopo qualche giro, a dire la verità, è caduto mentre mi stava dietro – non che io avessi un gran ritmo – aveva solo commesso un errore.

Alla fine, quando ha guardato il mio lap-timer – tutte le moto ne hanno uno – ha detto: «Cosa? Nessuno che viene qui per la prima volta fa tempi così».

Valentino è molto competitivo in queste cose: tutto per lui è una gara o una sfida – tutta la sua vita riguarda i tempi sul giro – e io ho pensato, *Come fa, all'età che ha, a essere così motivato e costante nell'allenamento e prepararsi per un'altra stagione di diciotto gare in MotoGP?*

Ho capito che dev'essere quella determinazione la spinta interiore che lo porta a battere tutti in ogni cosa che fa.

Dal canto mio, ho sempre faticato a ritrovare la motivazione dopo un paio di settimane di riposo natalizio. Non per andare in moto, perché quello è in assoluto il massimo del divertimento, ma erano tutte le altre cose – i viaggi, i media, la pressione, le conferenze stampa e gli altri eventi pubblici – che erano difficili da affrontare. Questa sua forza di volontà costante nel tempo dimostra che è un vero fuoriclasse.

Devono essere i ragazzi della sua accademia a mantenerlo così giovane, così in forma e così concentrato. Sarà bello vederlo quando smetterà di correre perché, ne sono convinto, sarà lì a spingere quei ragazzi ancora più forte di quanto abbia mai spinto se stesso!

Quando incontro Valentino alle corse ha sempre un migliaio di persone che lo seguono per tutto il tempo. Quando mi vede, accosta

la moto e si ferma a chiacchierare, facendosi sempre largo tra i tifosi. Non mi sembra per nulla che la fama lo abbia cambiato, trova sempre il tempo per tutti e si ferma a firmare autografi ogni volta che può. Né la ricchezza né la fama gli hanno dato alla testa.

Valentino è stato così fondamentale per lo sport – lui è quello che gli appassionati vogliono vedere. Marc Márquez ha un grande seguito ora, perciò alle gare si vede una marea di rosso nelle folle tra tifosi e spettatori, ma cinque, dieci anni fa c'era solo giallo a perdita d'occhio. Vale ha avuto di gran lunga il più ampio e appassionato seguito, al punto da renderlo quasi più grande dello sport stesso. Quando si ritirerà, sarà interessante osservare quanto le gare verranno seguite e quanto la MotoGP continuerà a essere popolare in televisione. Forse i piloti di Moto2 e Moto3 della sua accademia avranno raccolto a sufficienza il fascino del loro mentore, e anche un po' della sua bravura, e si spera che il supporto da parte degli appassionati continuerà. Ma si sentirà la sua mancanza? Assolutamente sì. Penso che ci vorranno alcuni anni perché tutti si abituino a non vedere il numero 46 là fuori, anche questo è certo.

Così come è certo che a parte i suoi successi in gara, il ricordo più significativo della sua bravura e di come la fama non lo abbia cambiato, e anche quello che mi è rimasto più impresso, è di quando io, Valentino, suo padre Graziano, Aldo Drudi e qualche altro amico di Vale eravamo insieme in un ristorante di Cattolica. Nel bel mezzo di una cena davvero ottima, questo ragazzo si avvicina, gli dà un colpetto sulla spalla e gli dice: «Valentino, potrei avere il tuo autografo?».

Se fossi stato io a cena tranquillo con i miei amici e la mia famiglia, avrei detto: «Assolutamente, sarei felice di farlo ma non in questo momento, ora mi sto godendo la cena con i miei amici. Se rimanete nei paraggi, dopo firmerò qualcosa e faremo una foto insieme».

Invece Vale si è alzato dalla sedia, ha firmato un autografo, si è fatto fotografare con il ragazzo e poi si è seduto di nuovo con noi,

come se quel gesto fosse parte della sua vita quotidiana. È stato allora che ho capito che lui riceve sempre questo tipo di attenzioni, ovunque vada. Ma le gestisce come un vero campione e ogni singola volta dimostra quanto sia davvero una persona con i piedi per terra.

*Kevin Schwantz, campione del mondo 500cc, 1993*  
Austin, Texas, maggio 2020

# Prologo

## Per chi suona la campana

La domenica è un giorno di culto nella piccola Tavullia. È un giorno per ringraziare, per gioire delle meraviglie della vita, per riunirsi con la famiglia, gli amici e le persone care. Un giorno in cui le campane della chiesa di San Lorenzo Martire in centro suonano a festa.

Dopo cinquantacinque anni di servizio, e alla veneranda età di novantacinque anni, don Cesare Stefani, il parroco locale, preme il pulsante per far suonare le campane più di quanto non abbia mai fatto. Le ha fatte rintoccare più del necessario: centoquindici volte di più, per essere precisi. Perché don Cesare non suona le campane solo per annunciare messa, per celebrare i matrimoni o ricordare le festività religiose; le suona anche ogni volta che un certo individuo tra i suoi fedeli vince un Gran Premio. C'è infatti un altro tipo di culto che si pratica a Tavullia: quello di un eroe sportivo locale che ha reso la graziosa, ma altrimenti irrilevante cittadina, famosa in tutto il mondo. È il culto di Valentino Rossi, il più famoso, popolare e amato pilota di MotoGP di tutti i tempi.

È il 25 giugno 2017, e don Cesare si fa strada nella chiesa che ha servito per oltre mezzo secolo per suonare le campane ancora

una volta. Valentino ha vinto il Gran Premio d'Olanda ad Assen e il parroco annuncia così l'ultimo successo agli abitanti del posto: le sue campane rintoccano tra le colline che circondando il borgo di origine medievale.

Lungo la strada principale c'è a malapena posto per stare in piedi. Ogni centimetro è occupato da migliaia di persone del luogo e di fan in pellegrinaggio – in più di duemila si sono riuniti per festeggiare fino all'alba quando Rossi ha vinto il titolo mondiale della 500 nel 2001 – che allungano il collo per assistere alla premiazione in diretta dall'Olanda su uno schermo gigante. All'età di trentotto anni Rossi torna in cima al podio, dopo aver battuto un'altra generazione di giovani piloti per conquistare la sua centoquindicesima vittoria al Gran Premio.

Il centro città è inondato di bandiere, striscioni, magliette, giacche, poster, sciarpe e cappelli, tutti decorati con il famoso numero 46 e del suo colore fortunato, il giallo. I fumogeni, gialli anche questi, soffocano l'aria mentre i fan siedono su ogni muretto, sbucano da ogni finestra, si accalcano nelle stradine e cercano di essere serviti nel bar pizzeria «Da Rossi», a pochi metri dallo schermo gigante. Era più di un anno che Rossi non vinceva una gara, per questo i cittadini sono in fibrillazione, così come don Cesare. L'anziano prete è così elettrizzato che si dimentica di spegnere le campane. Continuano a suonare, ancora e ancora e ancora. E a nessuno sembra importare. Anzi, innumerevoli clacson di auto e scooter e di trombette si aggiungono ai cori dei tifosi, le bottiglie di Nastro Azzurro tintinnano insieme e i festeggiamenti si sentono per chilometri attraverso i campi che si inclinano verso la costa adriatica.

Un suono gioioso mancato per troppo tempo. Don Cesare, elegantissimo nella sua veste da prete, dalla parrocchia raggiunge la folla esultante nella strada principale per condividere la loro gioia. Le campane continuano a suonare. Lo faranno per diverse ore.

Questa è l'altra congregazione di don Cesare: quella che si riunisce per diciotto domeniche, da marzo a novembre, per adorare un altro tipo di dio, un dio della velocità; un maestro senza eguali nella lunga storia del motociclismo. Per la sua ultima vittoria i festeggiamenti a Tavullia continuano fino a notte fonda.

Don Cesare conosce Valentino Rossi fin dall'infanzia e ha seguito ogni passo della sua illustre carriera: gli alti e bassi, i brividi, gli infortuni, le vittorie e le sconfitte, le polemiche, la fama crescente e la favolosa ricchezza che grazie a Valentino ha dato lavoro a tempo pieno a tanti abitanti della città: non solo alla pizzeria «Da Rossi», ma anche alla vicina sede del fan-club, il negozio VR|46 e al Ranch VR46, a pochi chilometri di distanza, che ha creato per formare una nuova generazione di talento motociclistico italiano.

Purtroppo, questa è l'ultima volta che don Cesare può godere di una celebrazione così memorabile del suo eroe di casa.

Poco più di un anno dopo, il 6 luglio 2018, l'anziano prete si spognerà all'età di novantasei anni, senza riuscire a vedere il suo ragazzo ottenere un'altra vittoria. Un'immensa folla si riunisce per dargli l'ultimo saluto, ma Valentino Rossi non è tra loro, anche se avrebbe voluto esserci. Non può perché è in Germania, per prepararsi alla gara, per gareggiare testa a testa con i più grandi motociclisti della Terra, per rischiare la vita ancora una volta alla ricerca della gloria – sia per se stesso che per la sua città –, per accrescere la sua leggenda e a dare alla gente di Tavullia un motivo in più per suonare le campane della chiesa di San Lorenzo Martire. E non c'è dubbio che don Cesare gli avrebbe dato la sua piena benedizione, magari con un occholino, un sorriso, una preghiera e qualche parola di incoraggiamento. «Vai avanti, figlio mio. Fagliela vedere! Fagli vedere chi sei. Io sarò con te. Forza Rossi!».

# 1

## Crescendo Valentino

*I primi ricordi di Valentino sono quelli del paddock e quando era a casa giocava con le moto invece che con gli altri giocattoli.*

Graziano Rossi

Per secoli il piccolo comune di Tavullia, in provincia di Pesaro-Urbino, è rimasto arroccato tranquillamente tra le dolci colline dell'Italia centro-settentrionale, in gran parte inosservato dal mondo esterno e di scarso significato per chiunque, tranne per coloro che hanno scelto di chiamarlo casa.

Ci sono stati momenti, nel corso della storia, in cui il comune si è trovato coinvolto nelle sorti del mondo esterno, in particolare durante le lotte preunitarie dell'Italia del XIX secolo e poi durante la Seconda guerra mondiale quando la zona è diventata culla della Resistenza italiana. Tuttavia, per la maggior parte del tempo, la vita a Tavullia scorreva tranquilla e, fino alla fine degli anni Novanta, in quel paese di poco più di settemila anime chiunque poteva farsi i fatti suoi con la certezza della quiete e dell'anonimato. Non era nemmeno una meta turistica: i turisti affluivano sulla vicina Riviera Adriatica, a Rimini e Cattolica per le spiagge, o a Urbino e San Leo per la

cultura e l'architettura, lasciando gli abitanti di Tavullia a vivere la loro vita indisturbati tra le colline.

Ma il 14 marzo 1954 la nascita di un bambino nella vicina Pesaro segna l'inizio di una catena di eventi che renderanno Tavullia famosa in tutto il mondo. Il bimbo, nato dall'unione di un ebanista e una casalinga, viene battezzato con il nome di Graziano Rossi. Il cognome è comune in Italia, ma col tempo sarebbe stato elevato allo status di icona. Tre anni dopo, nella stessa città, un'altra umile coppia – un camionista e un'infermiera – dà alla luce una bambina, si chiama Stefania Palma. La famiglia Palma è vicina di casa dei Rossi, così Graziano e Stefania crescono insieme, si fidanzano e, infine, si sposano nell'ottobre del 1978. Probabilmente avrebbero condotto un'esistenza normale se Graziano non avesse scoperto la passione per le moto e non si fosse ritrovato a viaggiare per il mondo per farle ruggire.

È facile dimenticare o sottovalutare i successi di Graziano Rossi nelle corse, visto quello che è successo poi, ma ciò significherebbe fargli un grosso torto: nessun pilota guadagna un posto nel primo campionato di motociclismo del mondo se non è incredibilmente bravo, anche negli anni Settanta, quando i piloti lottavano per i podi e le vittorie su mezzi di proprietà privata. Graziano Rossi trascorre i primi anni della sua carriera vedendosela con i grandi di tutti i tempi come Barry Sheene e Kenny Roberts Sr. È bravo, su questo non c'è dubbio.

Anima romantica e gentile quando non è su una moto (è un insegnante di scuola elementare prima della sua carriera agonistica), Graziano inizia a correre in motocross su una Maico 250 nel 1971, a soli diciassette anni. Quando indossa un casco Graziano mostra però un lato molto più selvaggio. Se nella vita di tutti i giorni è un uomo tranquillo e spiritoso, quando corre in moto è audace e temerario, un equilibrio che sembra funzionare bene, fornendo adeguati sfoghi per entrambi i lati della sua personalità.



Nel 1975, all'età di ventuno anni, Graziano fa il suo debutto su strada in sella a una Benelli 250 raffreddata ad aria al circuito di Vallelunga vicino a Roma, e da quel momento in poi la sua scalata alle classifiche delle corse su strada è tanto rapida quanto impressionante. Nel 1978 corre nel campionato mondiale 250, tradizionalmente noto come la seconda categoria più prestigiosa dopo la 500 (ora MotoGP). Nel suo secondo anno a livello mondiale, Rossi ottiene tre vittorie in gara sulla sua Morbidelli per finire la stagione 1979 al terzo posto assoluto, dietro a Kork Ballington e Gregg Hansford, entrambi su Kawasaki ufficiali. Le sue prestazioni sono talmente impressionanti da attirare l'attenzione dei capi team nella classe 500cc – l'equivalente a due ruote della Formula 1.

Durante la stessa stagione 1977, Rossi debutta in 500 grazie alle *wild card* su gare selezionate, ottenendo come suo miglior piazzamento il nono posto al Gran Premio motociclistico delle Nazioni a Imola, un circuito familiare per lui. Quando la Suzuki gli dà la possibilità di correre, sempre a Imola, su una delle sue RG500 ufficiali, Rossi batte sia Barry Sheene che Kenny Roberts Sr (entrambi campioni del mondo) e si guadagna un posto a tempo pieno nel più importante campionato di motociclismo del mondo. Nella stagione 1980, dotato di una Nava Olio Fiat Suzuki RG500, disputa una stagione completa nel campionato 500 finendo al quinto posto nella classifica mondiale. Graziano raggiunge ormai ufficialmente la prima categoria.

Steve Parrish ha corso contro Graziano in molte occasioni e ha passato molto tempo con lui nel paddock, ma è l'effetto dell'italiano sulle donne che ricorda di più quel periodo. «Tutte le ragazze andavano in estasi per lui, compresa la mia fidanzata dell'epoca» racconta. «Anche la moglie di Barry Sheene, Stephanie, era attratta da Graziano. Tutte le ragazze erano assolutamente in estasi per lui. Aveva i capelli lunghi fino alle spalle, le tute gli stavano sempre bene e aveva quell'atteggiamento adorabile e geniale. Era così italiano ed era un vero piacione. Era il belloccio del paddock».

Sempre veloce e sciolto su una moto, Rossi non è estraneo agli incidenti su quattro ruote: arriva alla stagione 1980 con un trauma cranico dovuto a un incidente in un rally prestagionale, in cui aveva subito una grave commozione cerebrale. «È stato un incidente da testa di cazzo» dice. «Colpa mia, completamente». Malgrado tratti l'incidente con leggerezza, negli anni successivi ci saranno enormi implicazioni per la sua carriera, tanto che indurrà in questo la fine della sua ascesa come pilota, credendo di non essere mai riuscito a riprendere la sua forma precedente. «Sono arrivato quinto alla fine del Mondiale, ma non avevo la stessa forma degli anni precedenti» ammette.

Rossi riesce comunque a conquistare due podi quell'anno, con il suo miglior piazzamento di sempre nella classe 500, un secondo posto, sul velocissimo circuito di Assen, nei Paesi Bassi. Finisce la stagione dietro Roberts, Randy Mamola, il suo caro amico Marco Lucchinelli e un altro pilota italiano, Franco Uncini. Lucchinelli conquista il titolo mondiale l'anno successivo e Uncini l'anno dopo ancora (Roberts, nel 1980 è già diventato tre volte campione del mondo), quindi è chiaro che Rossi corre in ottima compagnia e regge bene il ritmo, nonostante senta di aver perso la sua forma migliore dopo l'incidente con l'auto da rally. Questo porta a chiedersi quanto competitivo sarebbe stato Rossi se non avesse subito quel trauma cranico.

Don Morley, uno dei più famosi fotografi sportivi del mondo che ha lavorato a stretto contatto con Rossi negli anni Settanta, crede che il pilota avrebbe potuto raggiungere facilmente i più forti. «Graziano era un pilota assolutamente brillante» ha detto. «Era uno di quei piloti che, anche se a guardare le statistiche non lo si sarebbe detto, in realtà era maledettamente bravo – nella mia mente era uno dei quattro migliori corridori del mondo a quei tempi. Sono stato il primo a individuare e scrivere di Mike Hailwood, sono stato il primo ad accorgermi e a scrivere di Phil Read, e sono stato il primo a prevedere la dominazione america-

na dei Gran Premi che ha avuto luogo negli anni Settanta e Ottanta, e ho percepito lo stesso su Graziano Rossi – sentivo che era sicuramente abbastanza bravo per diventare campione del mondo nella classe 250, 350 o anche 500».

Rossi, però, ha l'abitudine di cadere quando non deve, come al Gran Premio di Gran Bretagna del 1979, quando nonostante un vantaggio di 2,5 secondi cade a sole tre curve dalla fine. O, almeno, è così che appare agli spettatori. Morley, però, insiste sul fatto che quel particolare incidente sia dovuto alla sfortuna e al fatto che Rossi si veda costretto a spingere al limite la sua Morbidelli, inferiore rispetto alle altre moto: «È stato terribilmente sfortunato nel corso degli anni e quel Gran Premio di Gran Bretagna è solo uno degli esempi. Kork Ballington e Gregg Hansford avevano le Kawasaki da 250 ritenute quasi imbattibili, eppure Rossi li ha raggiunti e addirittura superati con la sua Morbidelli gestita da una squadra composta da un solo uomo, senza rinforzi o altro. Se non avesse avuto quello stupido incidente mentre cercava di sorpassare un doppiato all'ultimo giro, avrebbe battuto Ballington e Hansford e penso che sarebbe potuto diventare campione del mondo proprio quell'anno. Mentre invece, così facendo, è arrivato terzo».

I molti incidenti e gli infortuni cominciano a farsi sentire e di conseguenza a compromettere la salute e la motivazione del pilota. «Fino ad allora, gli infortuni e il dolore erano per gli altri piloti. Non ho mai collegato le corse al dolore. Dopo i miei incidenti, la mia motivazione ne ha risentito e ho scoperto che non riuscivo più a impegnarmi come prima».<sup>1</sup> Scopre anche che la memoria gli gioca brutti scherzi; ancora oggi, Graziano ha bisogno che gli vengano “ricordate le cose”, come dichiara delicatamente suo figlio.

Ha corso nei Gran Premi della 500 per altri due anni, ma non ha mai superato l'undicesimo posto nel campionato. Poi, alla fine del 1982, Rossi si schianta alla variante Villeneuve a oltre 240 chilometri all'ora, alla guida una Marlboro Yamaha Yzr500 a

Imola, e in quel momento esatto capisce che il suo tempo è finito. «Sono rimasto in coma per mezza giornata, ma il dottor Costa ha fatto uno dei suoi primi miracoli e mi ha salvato la vita. Era giunto il momento di fermarsi».<sup>2</sup>

Costa è il medico italiano che ha fondato la Clinica Mobile, che ancora oggi segue ogni Gran Premio e assiste i piloti feriti. Considerato come un uomo dalle mani d'oro, che fanno veri e propri miracoli, Costa ha il merito di aver salvato la vita e la carriera di innumerevoli piloti nel corso degli anni. In una stagione, la Clinica Mobile fa circa tremila interventi nelle tre classi di gara, e, oltre a salvare la vita di Graziano, Costa assisterà anche il figlio di Rossi nel momento di maggior bisogno.

Parlando dell'incidente di Graziano, Costa dice: «Era morto. Graziano Rossi è morto in quella curva. Poiché quella curva era molto pericolosa, avevo piazzato lì un medico molto bravo che l'ha raggiunto in pochi secondi e lo ha rianimato».<sup>3</sup>

Forse non è morto, ma di certo l'episodio segna la fine della sua carriera, come spiega Don Morley: «Ha avuto quel terribile incidente nell'auto da rally ed era quasi morto. Ha subito gravi danni alla testa. Quando più tardi si è schiantato con la moto a Imola e ha battuto di nuovo la testa, gli è stato detto che se l'avesse fatto di nuovo sarebbe stato un uomo morto, così non ebbe altra scelta che smettere di correre. Senza quell'infortunio credo che Graziano sarebbe stato certamente un campione del mondo».

Così a Graziano Rossi viene data una seconda possibilità, una seconda vita. Ma cosa farne? Quando si ritira dalle corse, ha solo ventotto anni e ha ancora una vita intera davanti a sé. Continua a correre con le auto da rally per divertimento, mai professionalmente, ma per la maggior parte si concentra semplicemente sulla vita familiare e sulla crescita del suo bambino, di cui è chiaramente molto orgoglioso.

«Dopo essersi concesso del tempo per riprendersi dalla ferita alla testa, Graziano è tornato nel paddock per incontrarci tutti e

mostrarci il suo bambino» dice Morley. «Era immensamente orgoglioso di lui. Naturalmente, nessuno di noi poteva conoscere allora la portata di ciò che quel bambino avrebbe realizzato poi. Ricordo che Graziano mi ha salutato come un amico che non vedeva da tempo e ho scattato alcune foto di lui che teneva orgogliosamente in braccio il suo figlioletto. Quel bambino era Valentino Rossi».

\*

Ma spostiamoci a Urbino, città marchigiana cinta da mura medievali, a circa trenta chilometri a sud-ovest di Tavullia. Senza dubbio uno degli scenari più belli del panorama italiano, in cui si respira un'atmosfera elegante e colta, è patrimonio dell'Unesco e anche il luogo di nascita del grande artista rinascimentale Raffaello. Eppure il 16 febbraio 1979 Urbino dà i natali a un altro artista destinato alla fama e alla grandezza, anche se in un campo molto diverso.

Valentino Rossi nasce a Urbino solo quattro mesi prima che suo padre vinca il suo primo Gran Premio della 250. In molti pensano che Graziano e Stefania abbiano scelto quel nome per il loro primo figlio perché nato due giorni dopo San Valentino, ma non è così. La prima moto da cross di Graziano era stata costruita dal suo migliore amico, si chiamava Valentino. I due erano inseparabili in gioventù, facevano innumerevoli lavoretti per finanziare le loro ambizioni in motocross. Graziano resta devastato quando Valentino annega nell'Adriatico a soli diciotto anni, ma promette a se stesso che il nome dell'amico avrebbe vissuto in una nuova generazione. Non c'è mai stato alcun dubbio nella mente di Graziano che, se avesse avuto un figlio, l'avrebbe chiamato come il suo più grande amico: Valentino.

Graziano Rossi è un bravo ragazzo. Affabile, con i piedi per terra, intelligente e amante del divertimento, che per una casualità o per una precisa volontà riesce nell'impresa di trasmettere al figlio una selezione vincente di qualità caratteriali: e questo, più di ogni altro insegnamento sull'arte di correre in moto, è il suo più

grande contributo al successo di Valentino Rossi. Ereditare i modi di fare del padre, il suo fascino, così come il suo modo di vedere la vita, è una grande benedizione per Valentino, non solo quando si tratta di affrontare le inevitabili delusioni delle corse, ma anche quando deve avere a che fare con la pressione incessante della fama mondiale.

C'è anche un lato leggermente eccentrico, quasi hippy, di Graziano, e anche questo è affascinante. È il padre del più grande pilota di moto di tutti i tempi, ma preferisce raggiungere in macchina tutte le gare in Europa – soprattutto perché odia volare – e dormire nel retro del paddock. Per lui non esistono hotel a cinque stelle e rifiuta persino l'offerta del figlio di alloggiare nel suo lussuoso motorhome, perché Valentino raramente si ritira prima dell'una di notte e Graziano preferisce andare a dormire presto. «Vado in macchina e lì dormo quando arrivo» ha detto del suo comportamento apparentemente eccentrico. «Mi piace stare nel paddock perché mi piace vedere Valentino quando è rilassato alla fine della giornata. Non voglio farne una questione di soldi, ma mi sembra assurdo pagare per dormire... Ho una Bmw di proprietà e tutto quello che mi serve per una buona notte di sonno. Per me è comoda come qualsiasi letto».<sup>4</sup>

Nel 1982, quando in ospedale gli vengono rasati i capelli dopo il grave incidente a Imola, Graziano decide di non tagliarli più una volta ricresciuti. Li ha sempre portati lunghi, anche quando correva, e anche quando lo stesso Valentino ha iniziato a correre; i capelli del papà erano così lunghi da essere sempre legati in una coda di cavallo lunga fino alla vita. La taglia solo nel 2000 dopo che suo figlio vince il campionato mondiale di 500. Era quello l'accordo, la promessa, e Graziano era andato fino in fondo. «Non è una scommessa» dice all'epoca, «ma solo una dimostrazione di apprezzamento e di affetto».

Questo è il carattere del padre che avrebbe guidato il giovane Valentino Rossi negli anni della sua infanzia e, con il senno di poi,

il ragazzo non avrebbe potuto essere in mani migliori. Se Graziano è stato lo yang, mamma Stefania è stata lo yin: mentre lui è l'eccentrico hippy, lei è la parte più razionale e "normale", generalmente vista come la più tranquilla e sensibile dei due. Geometra per il comune di Tavullia, spera che suo figlio crescendo diventi un ingegnere o un architetto, professioni rispettabili.

La differenza tra mamma e papà dà a Valentino una personalità molto equilibrata e sfaccettata, più avanti celebrerà questi due lati di sé con il famoso disegno del sole e della luna nella parte posteriore del casco. Per Graziano e Stefania, tuttavia, quella differenza diventa forse troppo profonda e finiscono per divorziare nel 1990, quando Valentino ha solo undici anni.

Anche questa fase Valentino la vive all'insegna dell'equilibrio: abita con la madre nel paesino di Montecchio (apparentemente perché lei non gli dava filo da torcere come faceva invece Graziano quando il ragazzo tornava a casa tardi), ma trascorre altrettanto tempo con il padre che vive a soli sette chilometri fuori Tavullia. Non ci sono mai discussioni troppo accese o traumi troppo profondi e, cosa fondamentale per l'undicenne Valentino, non c'è la sensazione di essere diviso in due o di essere incastrato nel mezzo di una coppia ai ferri corti; i suoi genitori sono tuttora grandi amici e lui è libero di andare e venire a suo piacimento tra le due famiglie. «Eravamo tutti felici» racconta Valentino, «perché avevano ancora un buon rapporto e vivevano vicini».

Del divorzio, Stefania dice al biografo di Rossi Mat Oxley: «Penso che mi abbia sposato solo perché era confuso. Ci siamo incontrati in così giovane età. Penso sia questo il motivo per cui non ha funzionato».<sup>5</sup>

Anche se Valentino vive con sua madre, è a casa di Graziano che ci sono "i giocattoli" più interessanti, e per un ragazzo abituato al paddock, all'odore della pista e al rombo dei motori è solo questione di tempo prima che cominci a mostrare interesse per le moto. «I primi ricordi di Valentino sono quelli del paddock, e

quando era a casa giocava con le moto invece di altri giocattoli» dice Graziano a Michael Scott quando *Motocourse* inizia a mostrare un vero interesse per Rossi nel 1997 – pubblicato per la prima volta nel 1976, *Motocourse* è l'annuario definitivo di ogni stagione da allora. Valentino vi fa la sua prima apparizione nell'edizione 1980-81, fotografato mentre era ancora un bambino tra le braccia di suo padre. «Aveva tre anni quando ho finito di correre in moto. Aveva già iniziato a conoscere alcuni piloti, a guardare libri e foto e a parlare di moto». <sup>6</sup>

Steve Parrish racconta di un giovanissimo Rossi che si comporta da vera peste alle gare. «Mi ricordo che giocherellava nel paddock quando era un bambino, su uno scooter o una bicicletta, mettendosi tra i piedi di tutti. Era come i figli di tutti gli altri all'epoca, come anche i figli di Kenny Roberts Sr, era solo un altro bambino in giro che cresceva nel paddock».

Non passa molto tempo prima che il giovanotto del paddock decida di guidare e, a detta di Graziano, Valentino sale in sella alla sua prima moto prima ancora che su una *push bike*. Nel 1982, quando Vale ha due anni e mezzo, suo padre gli compra una piccola moto da minicross e il pilota in erba trasforma subito la casa paterna e il cortile asfaltato in una serie di piste improvvisate. La moto aveva lo stile di un mini chopper, e anche se né il padre né il figlio ricordano la marca, entrambi non hanno mai dimenticato che le ruote che la tenevano in equilibrio sono durate soltanto tre giorni prima di essere rimosse. Valentino ha sempre imparato in fretta.

Può sembrare troppo presto per salire su una moto, ma quasi tutti i campioni del mondo dell'era moderna hanno iniziato a guidare all'età di tre o quattro anni. Con il passare degli anni, niente può sostituire l'essere cresciuti su una moto. Padroneggiare sin da piccoli l'arte dell'equilibrio, lo slittamento della moto, il controllo sull'acceleratore, arrivando a percepire queste sensazioni quasi come innate, insomma prima le si impara meglio è. Eppure questa



tendenza è un fenomeno relativamente recente. Andando indietro di una generazione, scopriamo che arrivare al successo nelle corse era possibile solo iniziando a guidare a sedici anni. Oggi, per contro, i sedicenni vincono gare di campionato del mondo: chi inizia tardi non ha alcuna possibilità.

Il giovane Rossi è “un ragazzo brillante e educato”, secondo Graziano. Curioso, desideroso di conoscere, bonario e affabile, anche se poco incline allo studio: è la madre a leggergli i libri di scuola quando lui non mostra alcuna voglia di fare i compiti. Più interessato a suonare la chitarra e a giocare a calcio, Rossi non ha difficoltà a fare amicizia a Tavullia e la maggior parte dei ragazzini a cui si lega sono ancora oggi parte del suo affiatato entourage. Tra questi c'è Alessio “Uccio” Salucci, braccio destro di Valentino praticamente in ogni Gran Premio dal 1996; una sorta di confidente, un aiuto costante in un mondo in continuo cambiamento, come quello del paddock. È uno dei pochi che può trattare Valentino da pari perché lo conosce sin da bambino, molto prima che diventi ricco, famoso e vincente. Questo fatto da solo è molto importante: la sua presenza e la sua capacità di parlare onestamente con Rossi riescono a non fargli perdere il contatto con la realtà, il che è un valore inestimabile. «Vale è presente fin dai miei primi ricordi; i nostri genitori erano amici e siamo praticamente cresciuti insieme» dice Uccio nel 2011. «Siamo di un piccolo paese e abbiamo frequentato lo stesso asilo, le stesse scuole... siamo sempre stati molto legati. Mi ricordo che all'asilo i nostri amici giocavano spesso a calcio, ma noi andavamo in un posto che conoscevamo dove c'era una discesa e ce la facevamo tutta con il triciclo! È un ricordo ancora molto nitido nella mia mente – anche a quell'età correvamo grandi rischi!»<sup>7</sup>

Quando non fa lo spericolato sul triciclo, Rossi si diverte sulle quattro ruote, di cui ha una buona conoscenza dopo che suo padre all'età di cinque anni gli costruisce un kart con un motore da 100cc, montato su un telaio progettato per un motore da 60cc, una mac-

china infernale per un bambino così piccolo. Quando Vale inizia ad accompagnare Graziano e i suoi amici alla cava, dimostra ben presto di essere più veloce di tutti loro, a bordo di vecchie auto da rally malconce. E tra gli amici della “banda della cava” ce n'erano di davvero veloci, come per esempio il tre volte campione del mondo 125 e 250 Luca Cadalora – che in seguito avrebbe fatto da spotter per Valentino nei Gran Premi, con preziose osservazioni su come la moto di Rossi, e quelle dei suoi rivali, si comportavano nei diversi punti della pista – e il vincitore di alcuni Gran Premi nella 125 e nella 250 Loris Reggiani.

Valentino sembra avere un talento naturale sulle quattro ruote, impara a scivolare sul pietrisco ghiaioso della cava senza sforzo, un'abilità che gli sarebbe servita molto negli anni successivi. Tra questi passatempi e questa compagnia era inevitabile che prima o poi avrebbe desiderato correre seriamente con i go-kart e a nove anni esprime finalmente l'intenzione di correre a livello agonistico. Il problema è che, in Italia, bisogna aver compiuto dieci anni per gareggiare nella categoria dei mini-kart. Graziano tenta allora di falsificare i documenti utili per permettere al figlio di correre, ma quando il suo piano viene scoperto, Valentino non ha altra scelta che aspettare ancora un anno. Poco male, avrebbe comunque fatto un altro anno di pratica nella cava.

Il motocross è di solito la prima forma di motociclismo a cui si avvicinano i bambini appassionati di moto, perché non ha le stesse restrizioni di età rispetto alle gare su asfalto. Ma Rossi non mostra mai alcun desiderio di intraprendere questo sport, che di fatto lo porterebbe fuoristrada e non solo metaforicamente, poiché afferma di essere attratto “dall'asfalto della pista”.

Motivo per cui la carriera agonistica di Valentino Rossi inizia nel 1989 sui go-kart. Qui Vale diventa subito quello da battere: entro l'anno seguente vince la sua prima gara e alla fine del 1990 arriva primo nel campionato regionale, portandosi a casa un totale di nove vittorie. Il ragazzo è chiaramente un talento su quattro

ruote, ma, proprio quando comincia a dimostrarlo a tutti, il suo interesse è stuzzicato dall'ultima moda che sta spopolando in Italia: le minimoto.

Le gare di minimoto investono l'Italia, storicamente appassionata delle due ruote, come un uragano. Si tratta di versioni in scala ridotta delle vere e proprie moto da gara. Se gli adulti le guidano solo per divertimento, per i bambini diventano una vera e propria disciplina sportiva. Quando Rossi convince il padre a comprargliene una, arriva la svolta della sua vita. «È stato» racconta, «il momento in cui è iniziata la mia formazione come futuro pilota di MotoGP». Il 1991 è l'ultimo anno di Rossi sui kart e il primo sulle minimoto: passa al campionato nazionale italiano junior di go-kart, finendo la stagione al quinto posto, ma vince anche la sua prima gara di minimoto. Tanto basta per decidere che le due ruote sono ancora più divertenti delle quattro.

La prima vera gara di Rossi su due ruote si svolge al circuito Miramare di Rimini, insieme ad altri diciannove piloti. Tra loro non ci sono solo bambini – le minimoto diventano in breve tempo così popolari che nasce rapidamente la tendenza del noleggio a breve termine: chiunque cioè può prendere in prestito una moto e partecipare a una gara per poche decine di migliaia di lire. Eppure quella sera, sotto i riflettori del Miramare, nessuno di loro riesce a dare filo da torcere a Rossi. Conduce la gara in testa senza sforzo, ottiene la sua prima vittoria su due ruote e la rivendica con altre quindici vittorie nello stesso anno sulla moltitudine di mini circuiti sorti lungo la costa adriatica.

Il periodo passato a correre sulle minimoto è tanto cruciale quanto ricco di felicità, inoltre il gran numero di piloti coinvolti insegna a Valentino che gareggiare non significa soltanto andare veloce. La velocità da sola, infatti, non è sufficiente per arrivare in testa al gruppo – sono necessarie tattiche, ma anche gomiti larghi, aggressività e coraggio. Quando finalmente comincia a correre nel campionato Mondiale su moto da 125, Rossi applica la stessa stra-

tegia adottata sulle minimoto, con grande dispiacere di alcuni dei piloti più anziani e conservatori. Se gareggiare sui go-kart contro piloti che potevano contare su vetture migliori della sua gli ha insegnato ad accettare la sconfitta e guardare subito alla prossima gara – una caratteristica che avrebbe sempre mantenuto nel tempo – correre con le minimoto gli insegna a lottare per la vittoria, e Vale dimostra fin dall’inizio di essere molto bravo in questo.

«Sono un buon allenamento» dirà Rossi delle minimoto qualche anno più tardi. «Avere tanta potenza in un interasse così corto ti permette di fare impennate molto lunghe e di scivolare nelle curve».<sup>8</sup>

È in quel periodo che Graziano si rende conto che suo figlio preferisce commettere i propri errori anziché sentirsi dire come correre. Il papà sa bene che Valentino non è sempre così aperto ad accettare i consigli offerti, ma resta a disposizione per dare consigli. «L’ultima volta che gli ho dato un consiglio da pilota, aveva dieci anni» racconta alla giornalista Maria Guidotti nel 2015. «Eravamo al circuito di minimoto di Cattolica, vicino a Misano. Vale partiva dalla pole position e scelse di farlo dal lato destro della pista perché la prima curva era sulla destra. L’ho raggiunto sulla griglia di partenza e gli ho suggerito di partire dal lato sinistro in modo da poter passare all’esterno. Vale mi ha guardato da sotto la visiera e mi ha detto: “Papà, lascia fare a me!”».<sup>9</sup>

Valentino preferisce imparare a modo suo, anche se questo significa farlo nel modo più duro, ovvero commettendo errori. Come dice lui stesso: «Se devo sbagliare, allora che sbagli da solo». Ciò non vuol dire, però, che non prenda almeno in considerazione quello che dice suo padre. «Parlo molto con lui perché è intelligente e mi dà sempre consigli intelligenti» spiega Valentino, molto più tardi nella sua carriera. «Quando ho iniziato a correre, se lui mi diceva qualcosa non lo ascoltavo – perché ero giovane – ora invece lo ascolto di più. Penso che sia normale».<sup>10</sup>

Più o meno in quegli anni, l’immagine di Rossi, che sarebbe poi diventata famosa in tutto il mondo, inizia a prendere forma. Il

suo tradizionale numero di gara, il 46, è oggi persino più famoso del 7 di Barry Sheene, ossia il primo campione del mondo a rifiutare il numero 1 e a mantenere il suo quando vince il titolo nel 1976. Rossi sarebbe stato il secondo pilota a farlo, venticinque anni dopo, nel 2001: quel numero lo porta con sé sin dai tempi delle minimoto. «Ho scoperto che era lo stesso numero di mio padre, Graziano, quando ha vinto il suo primo GP, correndo con la Morbidelli 250 nel 1979, proprio l'anno in cui sono nato» spiega Rossi. «Ecco perché ho deciso di avere il 46 come numero per il campionato del mondo». <sup>11</sup>

A proposito di simboli e portafortuna, ce n'è un altro che è emblematico: il peluche di una Tartaruga Ninja attaccato con delle ventose alla parte superiore del casco; a testimonianza del fatto che, sebbene Valentino Rossi sia soltanto un bambino, è già molto veloce. Tuttora, la stessa Tartaruga Ninja (Michelangelo, per essere precisi), ormai sbiadita e logora, viaggia nella valigia di Rossi accompagnandolo a ogni gara. Ha fatto il giro del mondo circa venticinque volte. «È il mio portafortuna» spiega lui. «L'ho comprato alla Coop con mia mamma quando avevo dieci anni ed è sempre stato con me». Oggi la tartaruga non è più attaccata al suo famoso casco Agv, ma Vale se la porta tatuata sulla pancia. I piloti di moto sono molto superstiziosi e Rossi non fa eccezione: quando si vive sul filo del rasoio, ogni aiuto, anche il più piccolo, è utile.

E non a caso il casco che utilizza nelle gare dei primi anni Novanta è una replica di quello di Kevin Schwantz, perché l'americano dalla guida selvaggia, campione del mondo della 500 nel 1993, è sempre stato il suo eroe. Spesso il suo stile di guida è stato paragonato a quello di Schwantz, un paragone che senza dubbio ha fatto piacere a Valentino.

Indubbiamente gli ha fatto piacere anche sapere che Kevin Schwantz in persona, assistendo a una delle sue prime gare, si è stupito di quanto fosse bravo Rossi, anche agli esordi. «La prima volta che l'ho visto correre ero con Aldo Drudi (che sarebbe poi

diventato il designer dei famosi caschi di Rossi), era in sella a una minimoto in una pista di go-kart vicino a Rimini, forse Riccione. Aldo mi raccontava che quello era il figlio di Graziano e di quanto fosse veloce sulle minimoto».

L'evento in questione è una gara di endurance di due ore con altrettanti piloti per squadra che si alternano per ogni stint. Il compagno di squadra di Rossi è il primo a uscire e Schwantz rimane seriamente impressionato dalla sua velocità, ma è uno shock ancora più grande quando vede i tempi del giovane Valentino. «Il compagno di squadra di Valentino era molto più veloce di tutti gli altri in pista, ma quando hanno fatto il cambio pilota e Valentino è salito in moto, si notava ancora di più – forse quasi il doppio – quanto lui fosse più veloce. Era molto più veloce del suo compagno che a sua volta era molto più veloce di tutti coloro che avevano corso nel primo stint».

Nonostante Valentino sia soltanto agli inizi della sua carriera, Schwantz sa già di assistere a qualcosa di speciale. «Pensavo già allora che avevamo a che fare con qualcuno che, seppur così giovane, aveva trovato il modo di esercitarsi e affinare le sue abilità di pilota sull'asfalto. E in più, con un padre come Graziano, anch'egli pilota. Era solo una questione di tempo prima che diventasse abbastanza forte per disputare un Gran Premio ad alti livelli. Purché non avesse trovato qualcos'altro che gli piacesse di più delle moto – voglio dire, era difficile per me trovare qualcosa di meglio e sembrava che lo fosse anche per Valentino – sì, ho capito che era speciale la prima volta che l'ho visto correre».

Godendo del successo sia su quattro che su due ruote, Rossi deve decidere su quale disciplina concentrarsi dopo aver passato due anni a dilettersi in entrambe. Anche se il denaro è stato citato spesso come il fattore determinante che lo spinge a prendere questa decisione, pur non negando che esso abbia giocato la sua parte, Rossi insiste nel dire che la scelta è stata dettata più dalla sua grande passione per le moto. Anche se ha sempre preso sul

serio le gare di kart, forse perché il mondo del karting è molto professionale anche nelle categorie minori, Valentino ha sempre avuto una predilezione per le minimoto, che erano per lui più divertenti – «Per come la vedevo io, correvo con i kart e me la spassavo con le minimoto». Il puro piacere di guidare le moto non si è mai dissipato, anzi, è parte fondamentale del suo successo sin dagli inizi della sua carriera. Mentre molti altri piloti soffrono le enormi pressioni di correre in team multimilionari, in MotoGP, Rossi non ha mai dimenticato il motivo originale per cui ha iniziato a correre: perché si diverte. Si dice nel paddock che un pilota felice è un pilota veloce, e Rossi sembra esserne l'incarnazione vivente, è questo atteggiamento che gli ha permesso di rimanere all'apice di questo sport per molto più tempo di qualsiasi altro pilota. Quando abbassa la visiera e si allontana dalla corsia dei box in un qualsiasi circuito di MotoGP, è ancora quel bambino con la Tartaruga Ninja attaccata al casco.

Rossi ha sempre avuto una passione naturale per la velocità che, insieme a una curiosità altrettanto naturale su come far andare le cose sempre più veloci, si è rivelata una combinazione devastante. «Era immensamente curioso, ma i bambini sono così» racconta Graziano. «Gli piaceva portare a termine compiti molto difficili, ma a tutti i bambini piace. Ogni bambino ha un talento, a volte non sa di averlo, o forse non sa per cosa lo ha, ma Valentino aveva un grande talento. I padri fanno giocare i loro figli, prima di tutto con i giocattoli che piacciono a loro. Così Valentino ha sviluppato una grande passione per la velocità, penso che sia difficile non appassionarsi al gioco della velocità. E lui non solo aveva talento, gli piaceva correre e questa è diventata la sua vita».<sup>12</sup>

Come già accennato anche i soldi sono stati importanti nella decisione di Rossi di passare dalle quattro alle due ruote. Nel 1992 avrebbe dovuto debuttare nella classe 100 nel campionato nazionale di go-kart (fino a quel momento gareggia nella 60), ma il passaggio di categoria sarebbe costato alla famiglia Rossi cento

milioni di lire per l'intera stagione; sapendo dunque che avrebbe dovuto chiedere troppi soldi a sua madre e suo padre, Rossi sceglie di abbandonare i kart e concentrarsi sulle più economiche minimoto. «Per me non è stato difficile decidere» scrive Valentino nella sua autobiografia del 2005, *Pensa se non ci avessi provato*. «Le mie idee erano chiare. Sentivo che la mia passione per le moto cresceva». Poi aggiunge: «L'aspetto economico è stato influente, ma non certo fondamentale. Perché se avessi preferito le quattro ruote alla moto, avremmo trovato sicuramente una soluzione. Ma io amavo più le moto».<sup>13</sup>

Anche se Graziano e Stefania possono concedersi una vita abbastanza agiata, in parte grazie alla parsimonia di lui, non potevano certo definirsi ricchi e, nell'inverno del 1992, dopo aver vinto il campionato regionale di minimoto, Rossi prende la sua decisione, sancita da un'inaspettata domanda rivolta al padre mentre guidano tra Cattolica e Tavullia: «Perché non corriamo in moto?». Valentino intendeva quelle di grossa cilindrata, non le minimoto: nel 1993, infatti, avrebbe compiuto quattordici anni e finalmente avrebbe potuto guidarle. Sarebbe stato molto più economico che correre su quattro ruote e, grazie alle conoscenze di Graziano nel motociclismo, la strada sarebbe stata spianata. Per il Rossi adolescente tutto ha perfettamente senso, ma non è difficile immaginare la reazione di Graziano – da ex pilota di moto di alto livello, è sicuramente orgoglioso che suo figlio scelga di seguire le sue orme, dall'altra parte ogni motociclista è fin troppo consapevole dei pericoli che questo sport comporta. La decisione di Valentino potrebbe rivelarsi un'arma a doppio taglio. Bisogna incoraggiarla? Anche per la mamma è difficile: più volte accompagna suo marito alle corse, in un'epoca in cui gli incidenti in pista sono all'ordine del giorno, prima dell'avvento delle moderne misure di sicurezza; Stefania sa bene cosa potrebbe accadere in pista. Ma sa anche che suo figlio è prudente, non è



così spericolato come Graziano, e per questo sostiene Valentino nella sua decisione.

Niall Mackenzie, ex pilota di MotoGP e tre volte campione britannico di Superbike, ricorda bene il dilemma morale che ha affrontato quando i suoi figli, Taylor e Tarran, lo hanno messo al corrente della scelta di correre. Entrambi poi hanno vinto campionati nazionali, ma all'inizio non è stato facile. «Quando i bambini iniziano a guidare le minimoto possono correre tutto il giorno e cadere tutte le volte che vogliono e non si fanno mai male. Un grande divertimento. Ma poi ci prendono gusto e vogliono un po' di più e, prima che te ne accorga, ti ritrovi al muretto dei box al lato di una pista vera e propria e i tuoi figli ti sfrecciano accanto su vere e proprie moto da corsa». Niall e sua moglie non possono far altro che chiedersi se abbiano fatto la scelta giusta. «Ma a quel punto» continua lui, «è troppo tardi. Non si può dire loro che non possono più farlo. Ci siamo chiesti se avevamo fatto la cosa giusta. È stato allora che ho capito che, come genitori, in realtà siamo programmati per prenderci cura dei nostri figli, non per dar loro cose pericolose da fare! È stato allora che abbiamo avuto una seria conversazione con i ragazzi sui pericoli dello sport e sono sicuro che Graziano ha fatto la stessa cosa con Valentino. Finché sono consapevoli dei pericoli e li accettano, non puoi far altro che assicurarti che siano il più sicuri possibile. Tutti noi piloti conosciamo genitori che hanno perso i figli per le corse, quindi sappiamo che non è un gioco».

Il banco di prova decisivo per la carriera motociclistica di Rossi arriva a Misano, il circuito internazionale che si trova a pochi chilometri da Tavullia e che ancora oggi fa parte del Mondiale di MotoGP. Il piano di Valentino è di prendere in prestito da un amico un'Aprilia Futura 125 da strada per capire se è capace di guidare una moto di quelle dimensioni. Graziano conviene che sia una saggia strategia d'azione così i due si organizzano per parte-

cipare a un *track day* aperto al pubblico nel novembre del 1992. Quel giorno avrebbe cambiato per sempre il volto del motociclismo e avrebbe portato un ragazzino alla più grande carriera che gli appassionati di questo sport abbiano mai potuto immaginare.