

MORTE A IMOLA. La Federazione vara tre misure ridicole, i delegati italiani rilanciano

«Meno veloci o a Monza non si corre»

La Federazione internazionale di automobilismo vara i primi, timidi provvedimenti dopo la tragedia di Imola: velocità e rientri ai box controllati. Ma i rappresentanti italiani ribattono: abbassate la potenza o salta il Gp di Monza.

GIULIANO CAPECELATRO

Da Parigi una mezza vittoria. Con la minaccia di far saltare il Gran premio di Monza di settembre, se la federazione internazionale non renderà effettivo l'unico provvedimento sensato: la riduzione di potenza dei motori della F1. Rosario Alessi, presidente dell'Acf, e Marco Piccini, presidente della Csa, pressati da un'opinione pubblica scossa dalla tragedia di Imola e debitamente sollecitati anche da alcune personalità politiche italiane, hanno sudato sette camicie per strappare a Max Mosley, presidente della federazione internazionale, un brandello di concretezza in mezzo ad un pacchetto di provvedimenti più che altro folcloristici.

Una valvola, sul tipo della pop off che limita i motori turbo, o comunque un marchingegno analogo, dovrebbe ridurre i consumi di benzina e, di conseguenza, la potenza dei motori, divenuta ormai incontrollabile. Una misura che Mosley, *longa manus* di Bernie Ecclestone, presidente dei costruttori, vedeva come il fumo agli occhi e che ha tentato di minimizzare e rinviare. Alla fine ha ceduto, presentandolo all'assemblea insieme ad altre tre misure quasi comiche. Sperando, magari, che le difficoltà tecniche e il tempo lo facessero cadere nell'oblio. Ma Piccini e Alessi hanno rilanciato. Se la misura non verrà effettivamente adottata, sia pure solo a partire dal Gran premio d'Italia, a Monza non si corre.

Le altre misure escogitate da Mosley, e che entreranno in vigore già a Montecarlo la prossima settimana, sono poco cosa. Un pacchetto striminzito che si potrebbe definire «Semaforo giallo». Un invito alla prudenza, a moderare la velocità in prossimità dei box. Un invito pacato. L'estremo insulto alle memorie di Ayrton Senna e Roland Ratzenberger. Così articolato: 1- Entrate ed uscite dai box saranno ristrette in modo da obbligare le vetture a rallentare al massimo. Non si tratterà di una vera e propria chicane, ma di un dispositivo di rallentamento. 2- Sarà proibito a chiunque sostare sulla pista dei box, tranne a coloro che debbano lavorare, stiano lavorando o abbiano lavorato su una vettura. 3- La

Fia prevede un'estrazione a sorte o un altro sistema per decidere l'ordine di sosta delle vetture ai box, in modo che ogni pilota ed ogni scuderia sappiano prima della corsa in che momento potranno fermarsi. Le soste non programmate costituiranno dei casi estremamente rari.

Se voleva dare al mondo l'impressione che la tragica fine di Ayrton Senna e Roland Ratzenberger, morti ad Imola appena quattro e cinque giorni fa, aveva provocato una presa di coscienza nel Gotha dell'automobilismo internazionale, la Fia di Mosley ha scelto il modo peggiore. Se l'è presa con tutti: con i piloti, accusati di pensare solo al proprio tornaconto, con la stampa, accusata di aver sollevato un inutile scandalo, con i tifosi di cui molti potrebbero essere chiamati a rispondere. Non ha palesato dubbi su eventuali responsabilità della sua federazione: la Fia è il migliore dei mondi possibili.

Il pacchetto «semaforo giallo» è un placebo. Che, sorvolando su tutte le analisi fatte da domenica pomeriggio, sembra additare in maniera esclusiva i box come fonte di pericolo. Certo i box, in specie i box di alcuni circuiti affollati di non addetti ai lavori, sono pericolosi. Ridurre la velocità era un atto obbligato, ma era proprio il minimo indispensabile.

Il problema, però, sarà vedere a cosa e dove potrà realmente servire. Il circuito cittadino monegasco è, già per sua natura, un circuito lento; negli ultimi anni, aumentate le dimensioni delle vetture, è diventato anche un circuito stretto, dove sorpassare è pressoché impossibile. Ci riusciva Ayrton Senna, anche lui con non poca fatica. Un atto dovuto è anche la seconda misura. Sul filo della demagogia pura corre la terza misura. Estrazione a sorte; cui si potrebbe anche aggiungere, perché no?, abbinare una ricca lotteria. Per decidere l'ordine di entrata ai box dei piloti, senza tener conto delle effettive esigenze e necessità. Ma quello che contava era dare una mano di vernice, far vedere che la sicurezza sta a cuore anche ai vertici dell'automobilismo. Ed ora, tutti in pista, tra matite ritate e lutti incombenti.



Flori in memoria di Senna all'ingresso della Williams a Diddcot in Inghilterra

Un milione di brasiliani per salutare il «Tricampeão»

L'impressionante silenzio di un'enormità di brasiliani (c'è chi parla di oltre un milione di persone) col gruppo in gola ha accolto all'alba di ieri mattina la salma di Ayrton Senna nell'aeroporto internazionale di San Paolo. Tutti hanno atteso per ore, in una fredda e umida notte autunnale, l'arrivo da Parigi alle 06.18 locali dell'MD-11 della compagnia di bandiera brasiliana Varig, con a bordo il feretro del «Tricampeão». Quattro televisioni brasiliane hanno trasmesso in diretta il ritorno di Senna in patria. Per più di 45 minuti il maggiore aeroporto dell'America Latina è rimasto bloccato. La bara di Senna, coperta da una grande bandiera brasiliana, è stata trasportata a braccia da sei soldati della guardia dell'aeronautica a passo lento, tra le due file di un picchetto d'onore. In quel momento almeno diecimila persone piangevano in silenzio dietro alle recinzioni del terminal internazionale. «Il Brasile intero - ha affermato con la voce rotta dalla commozione il telecronista della TV Globo - sta assistendo ad una delle scene più tristi

mai trasmesse dalla nostra tv. Il feretro di Senna, sempre coperto dal giallo-verde-blu della bandiera brasiliana, è stato issato su un camion dei pompieri che quindi ha preso la strada dell'Assemblea Legislativa, nel centro di San Paolo, dove è stata allestita la camera ardente. Trenta chilometri di applausi e bandiere hanno fatto aia al suo procedere, prima attraverso le favelas della periferia della seconda metropoli del pianeta, e poi fra i grattacieli grigi del centro. Il cielo, normalmente offuscato da una cappa di smog in questo periodo dell'anno esposto al fenomeno dell'inversione termica, era invece incredibilmente limpido e sereno. Migliaia e migliaia di persone a piedi e in bicicletta prima, e una colonna interminabile di auto e taxi poi, hanno composto un corteo del quale neppure dagli elicotteri delle televisioni in diretta si è riuscito a vedere la fine già all'uscita dell'area aeroportuale. Gruppi di tifosi si sono disposti a forma di cuore e di lettera «A» (per Ayrton) per farsi inquadrare dall'alto dalle telecamere aeree.

Inchiesta: c'è il giallo «camera-car»

Per ora si indaga sulle vetture e la pista: lo ha precisato il titolare dell'inchiesta sulla tragedia di Imola che ha disposto anche accertamenti tossicologici sulle due salme. Intanto scoppia il caso della camera-car di Senna...

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GIGI MARCUCCI

BOLOGNA. Un controllo sui test: in pratica un antidoping «post mortem» sui resti del povero Ayrton Senna. L'accertamento tossicologico è stato disposto dal pm Maurizio Passarini, il magistrato che indaga sul week end nero della Formula 1. Nemmeno l'ombra di un indizio ha trincerato l'immagine dell'eroe, ma evidentemente la procura di Bologna ha deciso di sgombrare preventivamente il campo da dubbi, interrogativi, veleni che si affollano intorno a quello che potrebbe trasformarsi in un processo alla Formula 1.

Troppo grandi, gli interessi in gioco; troppo diffuse e insistenti le voci che già attribuiscono all'«errore umano» le tragedie di Imola costate la vita a Senna e Ratzenberger. Sarà una sentenza a dire se la colpa sia stata dei piloti, delle macchine o di chi ha costruito la pista. Ma intanto un gascromatografo accerterà se le vittime abbiano assunto sostanze eccitanti o stupefacenti prima della gara. Un'ultima «offesa» alla memoria di chi non si può difendere, ma inevitabile per l'accertamento della verità.

Il pubblico ministero di Bologna non sembra escludere a priori alcuna ipotesi, ma a chi gli chiede quali saranno i prossimi accertamenti risponde le «vetture e la pista». Ieri l'avvocato Roberto Causo, a nome della Fia (la Federazione internazionale automobilismo) ha precisato che esistono norme di omologazione dei circuiti, basate su standard degli asfalti a cui tutte le piste devono adeguarsi. E forse a questi standard si riferisce il procuratore capo Francesco Pintor quando accenna ad analisi che verranno condotte con apparecchiature particolari. Causo ha dichiarato di aver chiesto al magistrato di fare in modo che prima del Gran premio, che si correrà a Montecarlo tra due settimane, vengano esaminati i relitti delle due monoposto, tutt'ora sotto sequestro. Questo per evitare, ha spiegato, che sulla gara aleggi lo spettro di auto-killer, veri e propri mostri pronti a cibarsi della vita dei piloti. Il pm ha fatto garbatamente capire di non potersi far carico di questi problemi. «Noi ci occupiamo di fatti specifici», ha detto Passarini, «questi esami prenderanno il tem-

po che sarà necessario». Si tratterà di «consulenze fatte in modo da garantire il contraddittorio tra le parti», ha precisato il magistrato. E questo significa che gli avvisi di garanzia sono destinati ad aumentare perché, in teoria, sono molti i soggetti a carico dei quali, al termine delle perizie, potrebbero emergere elementi di responsabilità. È possibile che ricevano avvisi di garanzia i progettisti della Simtek e della Williams, i meccanici che hanno curato la manutenzione e l'assistenza delle auto durante le corse, costruttori e progettisti della pista, impianto di pubblico spettacolo che per funzionare necessita dello speciale nullaosta della commissione prefettizia presieduta dal comandante dei vigili del fuoco.

L'unico a ricevere avviso di garanzia, per il momento, è stato Federico Bordinelli, amministratore della Sagis, la società per azioni che gestisce l'autodromo del Sant'ermo. Altri due avvisi sono probabilmente in partenza il presidente della società, Luciano Conti, per il direttore di pista Giorgio Poggi e per i legali rappresentanti della Simtek e della Williams.

Ieri la magistratura ha smentito che siano stati firmati avvisi di garanzia per Roland Bruynseraede, direttore di gara, e per il legale rappresentante della Bell, la ditta belga che ha prodotto il casco indossato da Senna al momento dell'incidente. A carico della Bell il magistrato ha compiuto un singolo atto, la convalida del sequestro del casco, provvedimento utile solo per approfondire le perizie mediche legali e chiarire, ad esempio, se esistono punti di coincidenza tra le ferite del pilota e le tracce di impatto presenti sul casco.

Intanto qualcuno si chiede se all'elenco degli accertamenti tecnici non sia il caso di aggiungere l'analisi computerizzata delle immagini televisive degli incidenti e di quelle della raccolta dalla camera-car. A Bologna esiste un centro di calcolo, il Cineca, perfettamente attrezzato allo scopo e già utilizzato per la scomposizione di foto aeree scattate in ambito archeologico. Peccato che le immagini della camera-car di Senna non siano mai state mostrate...

La tragedia vista dagli operai della Ferrari

MODENA. «Stop alle corse assassine? Dovevano dirlo prima, prima che ci fossero i morti. Adesso tutti fanno dichiarazioni, tutti si scoprono saggi ed esperti, troppo facile. Penso che una quota di rischio sia connotata all'automobilismo. Dunque, o si elimina lo sport, ma non credo sia il caso... Piuttosto ritengo che la soluzione a tragedie come quella di Imola sia una sola: diminuire la potenza dei motori». Le truppe scelte della Ferrari, i meccanici, i progettisti col simbolo del Cavallino rampante appuntato sulle tute, sciamano in fretta, alla fine del turno pomeridiano, brevi saluti e poca voglia di parlare. Il lutto per Ratzenberger e Senna, lo shock per la domenica di sangue sul circuito di Imola incombono pesanti come il piombo tra i capannoni di Maranello. Non è facile strappare commenti su un dolore ancora così vivo. Poi, ai cancelli del Reparto corso, fucina e tempio della Formula 1, il giovane ingegnere rompe il ghiaccio. E lo seguono via via altri lavoratori, quasi tutti giovani, ancora sospesi

tra incredulità e sgomento. «Ormai non è più sport, ma una corsa al massacro. Ero un appassionato tifoso di Senna, ammiravo il pilota più della competizione, e l'ho visto, in Tv, schiantarsi contro il muro. Sconvolgente e macabro. Quella gara andava sospesa subito». Fabrizio Bertone, 29 anni, operaio, si ribella all'inevitabile. Punta l'indice contro la frenesia del totem-spettacolo capace di ridurre gli uomini a marionette: «Chi ha fatto i regolamenti non ha capito nulla. La Formula 1 era in fase declinante, per rilanciarla si è ridotta la sicurezza dei piloti; si sono tolte le sospensioni attive abbassando la stabilità delle auto, si è reintrodotta il rifornimento in gara. Soprattutto si sono potenziati i motori. E poi, le condizioni del circuito, le protezioni, muri di terra battuta al posto della sabbia. Così, ha pensato qualcuno, si «migliora lo spettacolo». E allora quel che abbiamo visto a Imola lo rivedremo».

La domanda che ritorna, insistente come l'incubo di quei corpi straziati, è sempre una: si può fer-

Tra gli operai e i tecnici della Ferrari alla fine del turno pomeridiano. Le tragiche giornate di Imola, il lutto per Ratzenberger e Senna incombono sotto i capannoni di Maranello. «Ormai non è più sport, ma una corsa al massacro. Ero tifoso di Ayrton e l'ho visto schiantarsi contro quel muro... sconvolgente e macabro». Un

razzo a quattro ruote di 3000 cc non è più sostenibile. Ha ragione chi vuole dimezzare la cilindrata. La lezione da trarre da quel maledetto week end: «La tecnologia ha prodotto mezzi che superano la capacità umana di controllarli. Occorre un adeguamento non delle persone al veicolo, ma delle tecnologie ai piloti».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
SERGIO VENTURA

mare la mattanza? «Ha ragione chi vuole dimezzare la cilindrata - insiste Bertone - . Un razzo a quattro ruote di 3000 cc non è più sostenibile». Condivide il dolore, ma non le certezze sulle soluzioni il tecnico che, pur scosso, si sforza di non cedere all'emozione: «Intanto dovremmo sapere esattamente cosa ha causato quegli incidenti, se non si fanno discorsi inutili e distruttivi. Distruttivi verso chi mette tutto l'impegno nel proprio lavoro per produrre auto vincenti e sicure e, credo, anche verso chi organizza le

gare. Il fatto è che l'errore umano non può essere eliminato dalla tecnologia; dispiace dirlo, ma è sempre all'origine delle tragedie in pista».

Ma quale lezione bisogna trarre dal maledetto week end imolese? «La tecnologia ha prodotto mezzi che superano la capacità umana di controllarli. A questo punto occorre un adeguamento, non delle persone al veicolo, ma delle tecnologie ai piloti. Non si tratta tanto di ridurre la potenza; auto che supe-

ravano i 300 all'ora c'erano anche vent'anni fa. Se è vero, come sostiene qualcuno, che sono aerei che stanno incollati all'asfalto, bisogna concentrarsi di più nello studio dell'aerodinamica, impedire che per un nonnulla decollino. Quanto alle polemiche sulla mancata sospensione del Gran Premio credo che proprio Senna, per primo, ne avrebbe voluto la continuazione. Col senno di poi è comodo prendersela con le regole sbagliate; ma tutti sbagliano, l'importante

è farlo in buona fede».

Meno accomodante un «collega» progettista, come tutti qui a Maranello, con la passione dei motori scritto nel codice genetico: «So bene che lo sport anima tante vite, chi accetta di prendersi i rischi lo fa per questo. Ma oggi spero si torni a corse a misura d'uomo e non di sponsor: adesso i piloti non hanno più alcun margine di reazione all'imprevisto. I regolamenti vanno di pari passo con lo sviluppo tecnologico; se si vuole davvero livellare le prestazioni bisogna garantire un budget uguale per tutte le case costruttrici».

Stefano Ascari, 25 anni, gommista da tre al Reparto corso, domenica era ai box, adetto al rifornimento del carburante. La ruota staccatasi dall'auto di Alboreto lo ha sfiorato prima di abbattersi su un gruppo di colleghi poi finiti all'ospedale. «Ho sognato la Formula 1 fin da bambino - racconta - , fino a diplomarmi all'Isti, la scuola voluta da Enzo Ferrari. Cosa penso di quel che è successo? Che ha ragio-

ne Niki Lauda, così come sono oggi, le gare non hanno più senso. La F1 non è più quella, le regole sono cambiate. Ormai sembra che contino solo i soldi: il top team non è quello che offre le soluzioni tecniche migliori, ma quello che ha a disposizione «maggiori» possibilità economiche. La Formula 1 può continuare solo a patto di rivederla; certamente è una cosa sola con il brivido, ma in pista non si deve cercare la morte. Si è voluto rendere più eccitanti le gare, si è riusciti a riportarle in prima pagina, ma a quale prezzo? Chiediamocelo e fermiamoci tutti a ragionare. Intanto, non disputando il prossimo Gran Prix di Montecarlo. Un rinvio credo che farebbe bene allo sport. Una proposta personale, voce isolata in un grande deserto. Anche alla Ferrari molti pensano che le corse non soffrono di alcun male oscuro. Che Senna e Ratzenberger sono stati uccisi dall'avverso destino. E allora, sponsor piudenti, c'è da scommettere che lo spettacolo continuerà».