

FORMULA 1. Giuseppe Piana, da 30 anni a Imola. I ricordi, gli incidenti e la sua... Ferrari



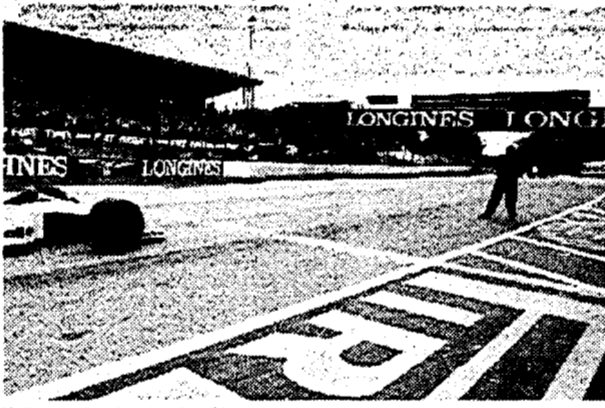
Il dottor Giuseppe Piana in una recente foto con Ayrton Senna

Walter Scallari

IMOLA Le pareti del suo studio sono tappezzate di foto che lo ritraggono accanto ai campioni della Formula 1. Ce n'è anche una al fianco di Senna. Lui in camicia bianca e il pilota in tuta rossa. Quella foto è stata scattata nel 1989. L'uomo dal camice bianco è Giuseppe Piana, il medico della Formula 1 che da trent'anni organizza i servizi sanitari a Imola. «Questa foto è preziosa per me», dice con un filo di voce che tradisce l'emozione. Piana è un personaggio che fa parte della storia dell'automobilismo. È un medico, ma è anche un ferrarista. C'è una foto che immortala una stretta di mano fra lui ed Enzo Ferrari, il mago di Maranello, il padre della «rossa» che fa sognare milioni di uomini in tutto il mondo. «Ricordo benissimo quell'occasione. Era il 10 ottobre del 1978, all'autodromo di Imola. Mi aggiravo rispettoso e curioso intorno a questo personaggio che per me era mitico, quando mi venne presentato. Gli dissi: sono il medico. Mi guardò, mi batté una mano sulla spalla e mi rispose: ma lo so chi è lei. Era un uomo molto sensibile che si interessava a tutti. Poi ci siamo visti tante altre volte. Ci siamo scritti. Chiedeva e dava consigli. Usava firmarsi con un inchiestroviola. Le sue lettere? Sono documenti che conservo gelosamente.

Il medico da circuito con il sogno in garage

«I miei trent'anni di medico sul circuito di Imola», Giuseppe Piana, racconta la sua storia di medico ai bordi della pista, accanto ai piloti. Piana è anche un grande appassionato di automobilismo, ma soprattutto è un ferrarista. Il suo incontro con il mago Ferrari. Dalla Mille Miglia alla Formula 1. Anche lui ogni tanto mette la tuta da pilota. Nel garage ha un segreto: una «rossa» di Maranello. La Formula 1? «Vanno riviste le macchine. Bisogna umanizzarle».



Un'immagine del circuito di Imola

Mimmo Chianura/Agf

In pista un vero e proprio ospedale

L'equipe sanitaria che opera sull'autodromo di Imola durante le gare è composta di 25 medici (di diverse specialità) e 45 paramedici. All'interno del circuito funziona un vero e proprio ospedale con pronto soccorso, radiologia, sala operatoria, reparto di rianimazione. Le tecnologie sono quelle d'avanguardia. Infatti c'è anche la Tac e la risonanza magnetica. Fra i mezzi di soccorso due elicotteri attrezzati, le normali autolettighe e auto veloci (almeno sette) dislocate in diversi punti del circuito. Queste vetture stazionano ai bordi della pista con medici e infermieri pronti a intervenire. Nel baule le attrezzature sanitarie e i farmaci di pronto soccorso mirati alle terapie antischoc e di rianimazione respiratoria e cardiocircolatoria. Tra l'altro vi sono un defibrillatore, un respiratore, un aspiratore e un materassino a depressione che serve per la raccolta dei traumatizzati. L'equipe è guidata dal dottor Giuseppe Piana, il medico che dal 1967 si occupa dei soccorsi sanitari a Imola. «Quando iniziai avevo a disposizione solo un'autolettiga e una tenda della Croce Rossa».

Passione e professione

Giuseppe Piana nasce come ferrarista. Poi quando diventa medico pensa di combinare la passione con la professione. Il virus dell'automobilismo lo contagia da bambino. «Erano i tempi della guerra. Abitavo a Livernano di Pianoro. Davanti a casa c'era la statale della Futa che porta da Bologna a Firenze. E proprio in quel tratto venivano a collaudare le macchine da corsa, soprattutto la Maserati che si fabbricava a Bologna. Su quella strada ho visto le prime Mille Miglia. Ricordo che a mia mamma chiedeva disperatamente di avere l'automobilina rossa a pedali. La mia era però una famiglia umile. Tutto ciò che riuscii a strappare fu un carniolo in legno fatto dal falegname del paese». Poi vengono gli studi e la laurea in medicina. «Fresco ancora di università mi sono chiesto: perché non seguire le corse come medico? Era il 1967 quando entrai all'autodromo di Imola. Ero l'unico medico. A mia disposizione avevo un'autolettiga e una tenda della croce rossa. Quell'anno si corse una gara di turismo, ma il clou fu una gara di Formula 3 vinta da De Adamich che adesso fa il commentatore a Italia 1. Un commissario di pista fu investito da un'auto ed ebbe un femore rotto. Quello fu il mio primo intervento». Nella vita quotidiana Piana fa il medico al pronto soccorso dell'Ospedale Maggiore di Bologna ed è lì che cerca di coinvolgere i colle-

DAL NOSTRO INVIATO

RAFFAELE CAPITANI

ghi per fare un team medico per Imola.

Il salto di qualità

Il salto di qualità nell'organizzazione dei soccorsi avviene nel 1972. L'anno prima, durante la «500 chilometri di Imola» un pilota austriaco, Klaus Reisch, era morto schiantandosi contro un muretto dei box. Aveva le cinture slacciate e fu proiettato fuori dall'abitacolo dell'auto a trenta metri di distanza. Riportò lesioni alla base cranica e in pochi minuti morì. «Mi resi conto che il servizio di pronto intervento non poteva non avere una unità di terapia intensiva. L'anno successivo, grazie all'allora primario della rianimazione del Maggiore, Paolo Nanni Costa, riuscii ad avere a disposizione un'ambulanza attrezzata per la rianimazione». Dal 1980, quando Imola diventa circuito funzionante anche per la Formula-1, c'è un'evoluzione costante. «Accanto al box del pronto soccorso realizziamo la radiologia, la sala operatoria. Dal '92 abbiamo anche la Tac e la risonanza magnetica.

Sette mezzi di soccorso su macchine veloci sono posizionati nei punti strategici del circuito. La nostra équipe al completo è composta di 25 medici e una quarantina di paramedici.

Dal 1967 ad oggi di incidenti Piana ne ha visti tanti. I più eclatanti che ricorda sono due: quello a Piquet (nel 1987) e quello a Berger (1989). Piquet anche lui uscì di pista al Tamburello. Riportò un trauma cranico con perdita di coscienza. Ma si riprese rapidamente. Il più impressionante fu quello di Berger. «Nel suo caso - racconta Piana - l'auto si incendiò. Quando lo tirammo fuori era in stato di agitazione psicomotoria e fu per l'intervento tempestivo e coordinato del servizio antincendio e dei medici che è stato salvato». Poi ricorda quelli di Alboreto e Patrese. Della morte di Senna e di Ratzenberg vuole parlare il meno possibile. È una tragedia ancora troppo calda. In entrambi i casi è intervenuto personalmente. Si limita a ricordare un Senna preoccupato e teso. «Il venerdì quando ha avuto l'incidente Barrichello è venuto al pronto

soccorso per vedere come erano le sue condizioni. Siccome all'ingresso non l'avevano fatto passare ha aggirato lo stabile ed è entrato scavalcando un cancellone posteriore. Ha insistito a lungo per vederlo e alla fine l'ho lasciato entrare nella sala dove stavano medicando il giovane pilota. Il giorno dopo è tornato per Ratzenberger e purtroppo ho dovuto dargli notizie catastrofiche. Se n'è andato rabbuiato in volto. Era molto preoccupato».

Mezzi troppo potenti

Piana ha una sua idea precisa su quel che è successo ad Imola. «Non è un problema di circuiti. La colpa è dei mezzi troppo potenti. Bisogna umanizzarli. Vanno fatte vetture belle e avanzate, ma nelle quali prevalga il valore dell'uomo sulle macchine. Valorizzare di più il pilota. La gente vuol vedere dell'agonismo. Non gli interessa se la macchina va ai 300 o ai 200 o ai 180. Anche se diminuisce la velocità lo spettacolo assolutamente non cambia. Non glielo dico come medico, ma ne sono convinto come ferrarista. Non significa tornare alle macchine degli anni '50. Fare auto potenti, ma più pesanti e più sicure per i piloti. Alla gente non interessa se la scocca invece di 50 chili ne pesa 100 o 200. Lo spettacolo non cambia. Insomma vanno evitate le esasperazioni tecnologiche e valorizzate di più i piloti».

Ma quali sono le sensazioni che il Piana medico prova prima della corsa e cosa teme di più? «Personalmente affronto la prova con una serenità assoluta perché sono consapevole della professionalità dell'equipe medica che abbiamo allestito a Imola. Ciò che temo è invece lo spettacolo del lunedì, quello che comincia alla fine della corsa quando si esibiscono gli showman e tutti quegli individui affetti da mania di protagonismo e dalla ricerca di pubblicità a basso prezzo. In queste giornate dolorose ho sentito dire tante stupidità».

La Ferrari in garage

Attorno alle pareti oltre alle foto con dedica (Villeneuve, Lauda, Martini), c'è anche un'immagine di Piana con tuta da pilota. «La mia prima auto? Fu la 500. Poi le Alfa Romeo. Ma la macchina del mio cuore è stata la Fulvia Coupé HF1300 che possiedo tuttora e con la quale faccio qualche gara per auto d'epoca. Non ho mai usato auto di grossa cilindrata. Adesso mi muovo in Panda».

Ma nel cassetto un segreto Piana ce l'ha. Non vorrebbe svelarlo, ma una foto appoggiata ad una «rossa» lo tradisce. «Sì, è vero, in garage ho una Ferrari. È stato il sogno di tutta la mia vita. È una GTB turbo dell'88. Una promessa che mi fu fatta da Ferrari, una specie di regalo. Per me è sufficiente pensarla ed ammirarla, soprattutto non esibirla. È un oggetto intimo e assolutamente personale. Certo che la uso, ma fuori città». Così per Piana il sogno è diventato realtà.

Due sorelline vive dopo un massacro

Due sorelline salvate in extremis dal padre che le ha trovate sanguinanti per brutali ferite da arma da taglio al collo fra mucchi di cadaveri nel villaggio di Rutare, in Ruanda, teatro di un massacro attribuito a militari Hutu: è il «Times» di Londra a segnalare questo toccante risvolto della sanguinosa tragedia in atto nel paese africano. Le piccole, Anna e Agatha Gasimba, rispettivamente di sei e sette anni, sono ricoverate insieme alla madre, ferita anche lei, in un ospedale da campo a Byumba, a nord di Kigali, capitale del Ruanda e appaiono ormai fuori pericolo. Il padre, Faustingasimba, ha riferito, citando il racconto della moglie, che gli Hutu hanno depredata gli abitanti del villaggio e, dopo averli radunati in uno spazio aperto, li hanno massacrati. L'uomo che nel pieno dell'eccidio era riuscito a fuggire è tornato dopo una settimana scoprendo che la sua donna e le figliolete erano ancora vive anche se ferite mentre ha trovato uccisi i suoi genitori e il fratello. In varie zone occupate dai ribelli Tutsi del fronte patriottico ruandese e bersaglio di incursioni dei militari della tribù rivale Hutu, scrive ancora il «Times», «fra cadaveri di adulti, sono stati trovati corpi di bambini uccisi a colpi di arma da fuoco, bastoni o asce».

È ripresa intanto intensissima la pressione dei ribelli Tutsi del fronte patriottico ruandese sulla capitale Kigali. Sulle postazioni dei soldati governativi Hutu nei pressi dell'aeroporto e alla periferia orientale della città si è abbattuto un massiccio fuoco di artiglieria pesante.

Vita d'inferno per la donna militare

È diventata un inferno la vita della donna che ha rotto il tabù maschilista che regolava l'ammissione a una delle più prestigiose e antiche accademie militari degli USA. Shannon Faulkner, l'unica donna a frequentare l'accademia «Citadella» a Charleston, nella Carolina del Sud, racconta in un'intervista pubblicata ieri, di aver subito non solo scherzi da caserma, ma anche ogni forma di discriminazione, disprezzo e, a volte, atti di violenza. È diventata una paria dentro e fuori le austere mura bianche della «Citadella» e anche a Charleston, pittoresca città del Sud delle piantagioni, dove gli epiteti più comuni per Shannon sono «lesbica» e «bisbetica». La gente la ferma per strada per dirle «quanto è brutta» («Assomiglia a una vacca», qualcuno le ha strillato in faccia) e quanto «hanno schifo» i suoi vestiti. La casa dei genitori, è stata ricoperta di scritte offensive, il suo avvocato non trova più clienti e la madre è continuamente insultata dagli studenti nel liceo in cui insegna. Ma Shannon non demorde, per lei è una questione di principio: la Citadella è sovvenzionata dallo stato e quindi non dovrebbe ammettere discriminazioni di alcuna sorta.

VEICOLI COMMERCIALI FIAT. COSÌ CARICHI DI VANTAGGI CHE GLI INTERESSI RIMANGONO A TERRA.

FINO AL 31 MAGGIO

Non occorre presentarveli. Sono i leader del trasporto leggero: nel lavoro danno il massimo. Da sempre pronti a offrirvi le più capaci soluzioni di trasporto per ogni vostra esigenza, oggi sono pronti anche a finanziare le vostre imprese. Fino al 31 maggio, infatti, per Panda Van, Uno Van, Fiorino o Marengo potrete trattenerne fino a 15 milioni che pagherete poi, in 24 mesi, a interessi zero. Per esempio, sul Fiorino, Fiat vi offre un finanziamento Sava

di 15 milioni che potrete restituire a tasso zero in 24 rate da 625.000 lire (Spese pratica: L. 250.000 - T.A.N., Tasso Annuo Nominale: 0% - T.A.E.G., Indicatore del costo totale del credito: 1,61%). Senza dimenticare che potete sempre contare su ulteriori, comode formule di pagamento personalizzate. Per chi lo desidera, c'è anche un leasing a costo zero* Informatevi presso le Concessionarie e Succursali Fiat.

9 MILIONI IN 24 MESI A INTERESSI ZERO

12 MILIONI IN 24 MESI A INTERESSI ZERO

15 MILIONI IN 24 MESI A INTERESSI ZERO

VEICOLI COMMERCIALI FIAT. L'ITALIA CHE LAVORA.

È UN'INIZIATIVA DELLE CONCESSIONARIE E SUCCURSALI FIAT

Offerta non cumulabile, valida fino al 31 maggio 1994, su tutte le versioni di Panda Van, Uno Van, Fiorino e Marengo disponibili in rete, salvo approvazione Sava o Savaleasing. Per ulteriori informazioni sui tassi e sulle condizioni praticate da Sava, consultare i fogli analitici pubblicati a termini di legge. SAA

* Gli interessi normalmente compresi nel canone sono interamente a carico di Fiat e delle Concessionarie/Succursali.