

DOPO IMOLA. I deputati chiedono al governo iniziative per maggiori garanzie nei circuiti

Morte in F1 Se ne parla alla Camera

Lo sport e il business, la tecnologia avanzata e il controllo umano, la velocità e la sicurezza: di chi gareggia come di chi soltanto assiste. La Camera dei deputati affronta oggi una materia inusuale. Scossa dal tragico week end di Imola, la drammatica sequenza di incidenti tra gli ultimi due giorni di aprile e l'infausto 1° maggio: le morti di Roland Ratzenberger e Ayrton Senna, gli spettatori e i meccanici feriti - si interroga su quello strano pianeta che è la Formula 1, tenta di aprirsi un varco nel coacervo di marchi, regole, problemi ignoti, di definire l'oggetto; e soprattutto di sapere dal governo quali passi abbia in mente, sul fronte italiano ma non solo, per affrontare il problema dell'incolumità e, non secondario, dell'ambiente in cui le gare tra monoposto si svolgono.

Una gara di emulazione in forma di interpellanze e interrogazioni. Un'interpellanza firma Bruno Solaroli, deputato progressista. Che dal presidente del Consiglio, cioè da Silvio Berlusconi o chi per lui, vuol conoscere se il governo intenda contribuire all'accertamento delle vere responsabilità delle infauste giornate di Imola. Non è l'unica preoccupazione dell'interpellante. Solaroli chiede a Berlusconi se il governo intenda farsi parte attiva per incontrare i costruttori italiani, i rappresentanti italiani nella Fisa (la federazione internazionale dell'automobilismo sportivo), i piloti italiani, gli organizzatori italiani, gli enti locali che hanno autodromi nel loro territorio per conoscere le loro intenzioni di azione per determinare corse, macchine, circuiti più sicuri, sia per i piloti che per il pubblico riportandole entro il limite del controllo umano e per farne possibile il coordinamento nelle sedi internazionali.

Il deputato progressista non cessa di incalzare il governo; sollecitandolo ad incontri con Fisa e Foca (la federazione dei costruttori, ndr) per «mutare regolamenti e modalità di gestione delle corse perché macchine e impianti siano più sicuri e rispettosi dell'ambien-

te». Giungendo a suggerire l'ipotesi che il governo chieda di «escludere l'Italia quale sede di Gran premio di F1 in mancanza di garanzie del rispetto della vita e delle compatibilità ecoambientali». Ma conclude con la sconsolata considerazione che «sarà estremamente difficile introdurre ampie correzioni a favore della sicurezza fin dai prossimi Gran premi di F1».

Lungo la stessa falsariga marcano le interrogazioni, quattro in tutto, che stamane saranno illustrate in aula. Poco commosso dall'impatto ambientale, Gustavo Selva, neofita di Alleanza nazionale dopo lunga militanza tra le fila democristiane, non può non appellarsi al necessario «ardimento» di cui la Formula 1 è intessuta; ma la sicurezza, di piloti e pubblico, va fatta comunque salva perché «è progresso vero soltanto ciò che rispetta al massimo la vita degli uomini in ogni campo delle loro attività». Per questo Selva vuol sapere se il governo «non intenda assumere iniziative presso le competenti autorità internazionali». Un'aura di genericità, inevitabile, contrassegna le interrogazioni. Che annoverano tra i firmatari anche un piotone di ex radicali, tra cui spicca Emma Bonino, passati ad ingrossare le schiere di Forza Italia. Questi si chiedono, e chiedono perché «la gara non sia stata immediatamente interrotta», prefigurando anche la possibilità di «sciogliere dagli obblighi contrattuali di trasmissione televisiva gli enti televisivi pubblici e privati». Chiude l'elenco, in nome della sicurezza e del rispetto per la persona umana, il popolare Alberto Monticone.

Vive una stagione tormentata, la Formula 1. Anche le istituzioni politiche se ne occupano, e non certo per esaltarne le virtù. E poi prosegue il dibattito, quasi uno scontro, su modifiche e nuove regole. Col risultato concreto, per ora, che l'Argentina ha chiesto ed ottenuto di far slittare al marzo '95 il Gran premio in calendario per ottobre: con i problemi della sicurezza, di questi tempi, meglio andarci cauti. Il rebus è chi lo sostituirà: sarà riesumato il Messico?



Imola: l'incidente in cui ha perso la vita Roland Ratzenberger

Marco Isola/Ansa

Torna in pista il visconte raddoppiato

Toma Johnny, e la Formula 1 conosce l'incanto della favola. Sostanziate di soldi, indispensabili anche ad una favola per poter convivere con l'esosa carovana automobilistica. Un'eredità di sogno, 144.499.954 sterline, più di 340 miliardi di lire. Destinate a Johnny Dumfries, anzi al visconte Johnny Dumfries, conosciuto col titolo nobiliare anche al tempo della sua fugace e quasi inosservata apparizione tra i divi del volante. Dove sarebbe voluto restare. E dove può finalmente tornare, forte di un capitale che farebbe gola anche alle bisnonne Ferrari, Williams e McLaren. Tornare e dettare legge. Con una scuderia tutta sua, in cui potrà finalmente vestire gli abiti del primo pilota.

Non gli era riuscito, in quell'ormai lontano 1986. Anzi, il suo reclutamento nella Lotus avvenne in un certo senso di stralzo, come soluzione di ripiego per accentrare un campione emergente, Ayrton Senna Da Silva, brasiliano rampante in cerca di gloria e titoli mondiali. L'anno precedente, Senna aveva sofferto la presenza in squadra di Elio De Angelis: la Lotus aveva totalizzato settantuno punti, finendo terza nel mondiale costruttori; e tra i due piloti era stata lotta serrata: l'irriducibile Senna aveva raccolto trentotto punti; De Angelis era riuscito a contenere in qualche modo la furia del compagno, collezionandone trentatré.

Come avrebbe dimostrato in maniera esauriente il tormentato rapporto con Alain Prost, Senna non era uomo da tollerare chi potesse fargli ombra. Uscito De Angelis, la Lotus insegnò Derek Warwick, inglese grintoso e quotazio-

GIULIANO CAPECELATRO

ne. Senna avverte il pericolo di una concorrenza insidiosa e con sagacia la butta sui problemi di strategia. «Siamo un team piccolo, non possiamo permetterci di tenere due piloti dello stesso livello: va a scapito del gioco di squadra e del risultato finale che può ottenere la scuderia». I manager inglesi capiscono il messaggio e accondiscendono. La Lotus si mette in cerca di una scartina.

Viene così fuori il visconte Johnny Dumfries. Scozzese di ventotto primavere, titolato e, particolare che non guasta mai, ricco di suo. Dumfries ha qualche esperienza automobilistica, in Formula Ford e in Formula 3 inglese. Per correre, mette mano al consistente patrimonio di famiglia, sognando il grande balzo verso la F1. I risultati non saranno proprio strabilianti, ma qualcosa sa fare. Quel tanto, almeno, per giustificare il titolo di pilota. La Lotus decide allora di realizzare il sogno del visconte, e gli spalanca le porte dell'eden automobilistico: sarà pilota al fianco di Ayrton Senna. Con quali consegne, è facile immaginare.

La Lotus va benino anche in quel 1986. Non riesce a tenere il passo della Williams, che vince il mondiale costruttori, né della McLaren, che con Prost fa suo il mondiale piloti; ma sopravanza la sussiegosa Ferrari, affidata alle mani di Michele Alboreto e di Stefan Johansson: 58 punti contro i 38 della rossa di Maranello. Senna, va da sé, fa la parte del leone: cinquantacin-

que di quei punti portano la sua firma. Ma tre sono appannaggio del visconte, quinto in Ungheria e sesto in Australia. Una mancata qualificazione, a Monaco, e una gara non terminata per incidente definiscono la sua annata.

Soldi o non soldi, la Lotus rispedisce il visconte a casa e sceglie, come cuscino di Senna, il nipponico Satoru Nakajima. Johnny si consola con formule minori, gare di prototipi, ma il grande sogno continua a pungolarlo. Così, quando si presenta l'occasione di fare il collaudatore, che è comunque un modo per tenere un piedino in F1, eccolo pronto. Gliela procura, mentre lui giostra per la Jaguar, il manager Tom Walkinshaw, socio di Flavio Briatore, l'attuale leader della Benetton. Briatore non crede alle favole, ma ha una fede incrollabile nel denaro. Che al visconte, come si è visto, non manca di certo: il posto di collaudatore della Benetton, sul finire degli anni Ottanta, è suo.

Alla chetichella, Dumfries esce ancora una volta di scena. Gli anni passano, i sogni si fanno più tenui. Fino al magico coup de théâtre, scritto nella storia familiare, che ne fa un ricco ereditario. Con quella montagna di sterline, Johnny Dumfries, ormai trentaseienne, si prepara al grande rientro, circondato dall'alone calviniano di visconte raddoppiato della Formula 1. Con un proposito: dopo una stagione vissuta all'ombra del grande Senna, adesso dovranno essere gli altri ad accucciarsi alla sua ombra. Perché lui ha i dané, tanti, proprio tanti stavolta, non come quando cercava un sedile di pilota. E i dané sono l'unica anima riconosciuta in Formula 1.

Basket azzurro Ettore Messina punta verso Sud

Reggio Calabria e Benevento ospiteranno le due partite che l'Italia giocherà in casa, nel novembre prossimo, nella fase di ritorno delle qualificazioni agli Europei '95 di basket. A Reggio Calabria si giocherà la gara con la Francia, a Benevento quella con l'Ungheria. In precedenza, gli azzurri saranno in trasferta in Bulgaria, nella prima partita di ritorno. Per Italia-Francia, la Federazione italiana ha chiesto alla Fiba lo spostamento dalla data fissata nel calendario ufficiale, il 12 novembre, al giorno successivo. La gara con l'Ungheria verrà disputata mercoledì 16 novembre.

Pallamano A Misano Adriatico Il Trofeo Topolino

Misano Adriatico sarà la sede del 4° Trofeo Topolino di pallamano. In gara ci saranno oltre 20.000 bambini di età fra gli 8 e i 12 anni. Per la Federpallamano sarà un momento importante per tastare il polso della popolarità del suo sport che, finora, non è riuscito a conquistare la popolarità che cerca da anni.

Rally Acropoli Vince Sainz davanti a Schwartz

Lo spagnolo Carlos Sainz su Subaru Impreza ha vinto il Rally dell'Acropoli, quinta prova del campionato mondiale, in 6h 36'38". Lo spagnolo ha preceduto di 4'01" il tedesco Armin Schwartz su Mitsubishi e di 5'53" il finlandese Juha Kankkunen su Toyota. Grazie al successo ottenuto in Grecia, Sainz affianca Kankkunen in testa alla classifica iridata.

Maradona furioso: «Più organizzazione sennò vado via»

Maradona ha minacciato di lasciare il suo posto in nazionale se non si rimedierà alla «disorganizzazione» del tour che la squadra allenata da Alfio Basile sta compiendo per portare a termine la sua preparazione per Usa 94. «Se la situazione non cambierà presto - ha detto l'ex napoletano - prenderò in seria considerazione la possibilità di lasciare la squadra». E Basile, il ct dell'Argentina, risponde così: «Questo giro è stato organizzato così, non sono mica un agente di viaggi, non è il caso di dare le colpe ai viaggi se giochiamo male».

Roma, 14 giugno. Dieci anni fa.



Ciao Enrico.
Il film dell'ultimo saluto a Berlinguer girato da alcuni fra i più grandi registi italiani.
In una videocassetta di 96 minuti.

Sabato 11 giugno
con **l'Unità**