



L'Unità 2



LUNEDÌ 15 LUGLIO 1996

Per la terza volta consecutiva le «rosse» di Schumacher e Irvine si fermano dopo pochi giri

Ferrari, coma profondo

Non è solo un problema di motore

MICHELE ALBORETO

SAREBBE NECESSARIO fermarsi un istante a riflettere su quanto è accaduto ieri a Silverstone. E sarebbe necessaria una premessa, altrimenti rischieremo di non centrare adeguatamente il nocciolo del problema. Il comportamento di ieri delle Ferrari va ascritto a quanto accade normalmente nel mondo delle corse: le rotture sono all'ordine del giorno e bisogna essere consapevoli che non sono sufficienti 15 giorni per mettere mano a soluzioni definitive. Non si tratta, quindi, di valutare quello che potremmo definire soltanto un caso, quanto di rendersi conto, e più volte è stato ricordato, che esiste un problema più generale che riguarda il modo con il quale la scuderia di Maranello affronta il lavoro di preparazione delle sue monoposto in vista della stagione mondiale. È chiaro che se una vettura continua ad avere i problemi di sempre, continua a rompersi sempre nelle stesse parti, vuol dire che ha delle carenze strutturali, evidenti a tutti, anche a chi di corse non se ne intende. E allora, per meglio comprendere, sarebbe il caso, in queste occasioni, di entrare anche negli aspetti tecnici, ed è quanto cercherò di fare.

Si parla, infatti, di pistoni difettosi: ma questa appare una spiegazione quanto meno curiosa. Può capitare, sì, ma nella misura di uno su un milione. Il fornitore della Ferrari, inoltre, è lo stesso di altre case che non denunciano gli stessi problemi. Diversamente potrebbe spiegare quanto accaduto parlare del distanziamento al carbonio che il «mago» Barnard ha studiato per la scuderia di Maranello. I tecnici della Ferrari sono stati costretti ad intervenire per irrobustirlo, riproducendolo in alluminio. In una vettura «fragile» come una monoposto di Formula 1, questo cambio di materiali interviene sul resto della vettura, mettendo a rischio il motore, il cambio, e le altre parti meccaniche. Una monoposto è un tutt'uno che si regge su equilibri delicatissimi, ed è per questo che a Maranello servono figure che sappiano del mondo delle corse. Jean Todt proviene invece dal mondo del rally, dove caricare o meno la vettura non ha implicazioni sul resto delle parti. Si passa dal ghiaccio al deserto con enorme disinvoltura. È un mondo diverso, ha parametri diversi.

CON QUESTO PERÒ non vorrei liquidare la questione attribuendo tutte le responsabilità sul direttore della scuderia Ferrari, ve ne sono altre, come l'assenza di un consulente, dovrebbe essere Lauda, presente al quotidiano lavoro dei meccanici, degli ingegneri e dei piloti. Todt, probabilmente, finirà per essere il caprio espiatorio della situazione, addosseranno a lui tutte le colpe, ma le responsabilità vanno anche a chi ha deciso di scegliere tali uomini. E non servono gli sfoghi di Schumacher, alla fine anche lui si renderà conto della situazione e sceglierà, sempre che trovi un'altra scuderia disposta a dargli tanto, di lasciare Maranello. E non servono neppure le presenze consolanti per il pubblico degli avvocati Agnelli e Montezemolo. Con la simpatia di sempre per l'Avvocato, devo ricordare che la Formula 1 non è una squadra di calcio e a un pezzo meccanico poco importa se i tifosi lo incitano. Ma voglio essere ancora più chiaro: la McLaren negli ultimi Gran Premi ha mostrato di essere tra le prime. E questo non è dovuto a nuove soluzioni motoristiche della Mercedes, quanto ad un personaggio, Alain Prost, che di monoposto se ne intende, che con l'umiltà adeguata ha consigliato, provato, testato e alla fine può annoverare dei risultati.

Ecco quello che manca alla Ferrari. E dà da pensare il fatto che nel nostro paese esistano figure capaci, che hanno creato prodotti, come la Dallara, che dominano le loro categorie. In Italia di gente in gamba, che di corse è esperta, ne abbiamo a bizzeffe. Non servirebbe guardare lontano. L'importante è che si voglia realmente mettere mano al problema, affidandosi ad una o più figure che diano la stertata necessaria. È tardi ormai per piangere, è tardi anche per l'anno prossimo. È il caso di mettersi con umiltà a lavorare, scegliendo gli uomini giusti, con la reale volontà di tornare a vincere, perché anche i migliori piloti nulla possono quando la vettura non va.

■ SILVERSTONE. Ancora un'amarissima delusione per le Ferrari dopo Magny Course. Il Gp di Gran Bretagna di Formula uno è stato vinto da Jacques Villeneuve su Williams-Renault che ha colto il suo secondo successo della stagione; mentre il favorito della corsa, Damon Hill, a causa di un'uscita di pista al 26esimo giro, quando era in terza posizione, è stato costretto al ritiro. La Ferrari di Schumacher ha dichiarato forfait al secondo giro per un guasto al circuito idraulico e quella di Eddie Irvine, per la rottura del cambio, si è fermata al sesto. Non sono bastate le due settimane di passione in casa Maranello con prove estenuanti per rimettere in sesto una situazione che ha tutte le

Il Gp di Silverstone va al giovane Villeneuve Hill fuori

FALETTI REA
A PAGINA 19

caratteristiche della catastrofe, la cui responsabilità verrà fatta ricadere sul progettista Todt. È questo il terzo Gran Premio consecutivo che la macchina di Maranello non riescono a concludere. In Canada Irvine si era ritirato al secondo giro per la rottura di una sospensione, mentre Schumacher era stato costretto all'abbandono per il cedimento di un semiasse. In Francia, due settimane fa, sulla macchina del tedesco si era rotto il motore durante il giro di ricognizione, mentre sulla vettura del pilota nordirlandese aveva ceduto il cambio al secondo giro. Questo ieri il commento di Irvine: «È stato un autentico disastro, per me e per tutta la squadra».



L'inchiesta

Politica: è finito lo «spettacolo»

La crisi della politica costruita sul marketing di immagine. Ne discutono Gianfranco Pasquino, Franco Ferrarotti, Omar Calabrese, Stefano Draghi. Spunto: un volume Costa & Nolan di Marcello Walter Bruno.

BRUNO GRAVAGNUOLO
A PAGINA 3

Le religioni scelgono i film

Quando il cinema è un atto di fede

Il Vaticano ha già stilato la sua lista. E noi abbiamo chiesto alle altre religioni praticate in Italia di scegliere i loro film preferiti. Ecco le liste di ebrei, musulmani, valdesi e metodisti. Tra i titoli, *L'ultima tentazione di Cristo*.

GABRIELLA GALLOZZI
A PAGINA 11

Nell'inserto Libri

Una vita passata dentro l'auto

Da « Fargo » dei fratelli Coen a « Tutti in taxi », il saggio di Guido Viale sull'universo automobile e sulle conseguenze della motorizzazione sull'ambiente naturale e umano. Una vita in auto dalla nascita fino alla morte.

ORESTE PIVETTA
A PAGINA 6

Venerdì il via alle Olimpiadi

E Las Vegas aspetta il record

DAL NOSTRO INVIATO ALBERTO CRESPI
ALLE PAGINE 16 e 17

La sinistra? Meglio multimediale

Si svolge domani a Roma il convegno del Cespe e dell'Istituto Gramsci dedicato alla multimedialità. Molti i temi in discussione sui quali i partecipanti (tra cui D'Alema, Maccanico, Bassolino, Veltroni) saranno chiamati a confrontarsi. Pubblichiamo qui accanto una parte dell'intervento di apertura di Alfredo Reichlin sui problemi politici ed economici della rivoluzione digitale e sui ritardi nelle scelte che rischiano di «spedire» il nostro paese in serie B. Un modello di regolamentazione per l'innovazione nel settore delle comunicazioni sarà presentato dal professor Cristiano Antonelli, mentre la relazione di Luigi Mattucci sarà dedicata alla globalizzazione dei mass media e degli apparati culturali.

TONI DE MARCI
A PAGINA 5

SULLA PORTATA E LE implicazioni del passaggio dall'economia industriale a quella che possiamo chiamare l'economia dell'informazione non c'è bisogno di spendere molte parole. Siamo di fronte a qualcosa di paragonabile solo alla nascita dell'industria tessile inglese a cavallo tra Settecento e Ottocento o all'avvento dell'elettricità, cioè a cambiamenti tecnologici di natura tale da indurre una riorganizzazione complessiva delle società moderne e da sconvolgere le vecchie gerarchie nella divisione internazionale del lavoro. Questo è un fatto.

Basta tenerlo a mente per rendersi conto - più di quanto non accada - come esso non interroga solo l'intelligenza professionale del paese ma la politica. E tutto lo sforzo della mia introduzione consisterà in ciò: nel cercare di mette-

ALFREDO REICHLIN

re in luce questa connessione. Intanto perché non possono più essere rinviate decisioni che riguardano la costruzione delle infrastrutture e delle reti di telecomunicazioni, l'organizzazione dei mercati e l'assetto dell'industria della comunicazione che emergerà dalla convergenza di telefono, computer e televisione. Si tratta di decisioni che condizioneranno lo sviluppo e i caratteri dell'Italia per un lungo periodo. E quando dico condizioneranno mi riferisco esattamente a quella che è la novità delle sfide della globalizzazione: o si compete sulla creazione di un ambiente favorevole all'innovazione e, dunque, competitivo per la qualità del capitale umano, per la dotazione di infrastrutture e per la densità delle sinergie tra sistemi

regolativi, imprese, mercati finanziari e ambiente sociale; oppure saremo costretti a imboccare una strada di arrangiamenti (bassi salari e svalutazioni) che prima o poi condurrà il nostro paese alla periferia del mondo industrializzato.

Con quali conseguenze sulla coesione sociale, sul livello della cultura, sulla stessa unità della compagine nazionale è facile immaginare. Nel secondo caso non so se il Nord resterà a vedere.

Di qui la ragione di questa nostra riunione, e la sua diversità rispetto ad altri convegni più o meno «promozionali». Noi - Cespe e Gramsci - non siamo un governo ombra o un gruppo di pressione che approfitta della «stagione dell'Ulivo».

SEGUE A PAGINA 5

Maurizio Milani

Un uomo da badile

Pagine 184 Lire 18.000

Ottanta storie di ordinaria follia padana

Baldini & Castoldi