

il processo

Quando prende l'avvio il processo, il dolore acuto per la morte di Ayrton è ancora vivo, facendo emergere spontaneamente quella domanda di verità: perché l'incidente? L'1 giugno 1994, un mese dopo l'incidente, arrivano avvisi di garanzia per 8 indagati della Williams, 6 della Simtek, 3 della Sagis (la società che gestisce l'autodromo) per concorso in omicidio colposo. Il 13 dicembre 1996 viene deciso il rinvio a giudizio per sei indagati: Frank Williams, Patrick Head, Adrian Newey (Williams), Federico Bendinelli, Giorgio Poggi (Sagis, società che gestisce il circuito di Imola), Roland de Bruynseraede (Fia). Il 20 febbraio 1997, al tribunale di Imola, davanti al pretore Antonio Costanzo, comincia il processo. Il 5 marzo, il pm Passarini presenta la versione dell'accusa: Senna aveva chiesto la modifica della colonna dello sterzo (per motivi di guidabilità e visibilità degli strumenti) la modifica fu realizzata con una prolunga di metallo di qualità



Nove anni di odissea giudiziaria, ma per la Cassazione è tutto da rifare

La Corte di Bologna ha accolto il ricorso della procura contro l'assoluzione Williams: si riapre il procedimento

inferiore e diametro minore, prolunga che, rompendosi, ne provocò l'uscita di pista. Il pm sostiene che una migliore planarità tra la pista e la via di fuga del Tamborello avrebbe permesso una maggiore decelerazione prima dell'urto. La difesa Williams respinge la tesi e insiste nell'attribuire responsabilità al circuito e in particolare allo stato dell'asfalto (di cui Ayrton stesso si era lamentato). Il 2 aprile 1997, in aula, l'accusa viene a sapere che per leggere i dati dalla scatola nera di Ayrton in loro possesso, servirebbe anche una data-card di collegamento che il team finora non ha neppure citato. Il 14 marzo, in aula, il pm Passarini accusa la FOCA di nascondere delle prove, si dice certo che il video del camera-car di Ayrton a lui

consegnato sia incompleto. Il 3 giugno '97 per la prima volta sono presentate in aula dall'accusa le immagini del camera-car in alta risoluzione con evidenziati anomali movimenti del volante. Il 7 novembre, in aula Passarini ricorda che due perizie indipendenti hanno concordato nell'affermare che la colonna dello sterzo modificata presenta segni di fatica per i 3/4 della circonferenza e il 40% della sezione. Il pm riconosce che Williams, Bruynseraede, Bendinelli e Poggi non hanno responsabilità e ritira le accuse. Conferma invece la richiesta di un anno per Newey e Head, a causa delle modifiche del piantone. Il 16 dicembre, la sentenza di primo grado è di assoluzione, con formule diverse: Williams, Head e Newey per non

aver commesso il fatto; gli altri perché il fatto non sussiste.

Il 22 novembre 1999, la corte d'appello di Bologna modifica la sentenza a vantaggio della difesa, accogliendo il ricorso presentato dalla difesa di Head e Newey e l'appello presentato da Williams e assolve i tre con la formula «perché il fatto non sussiste». Il 27 gennaio 2003, la Corte di Cassazione accoglie però il ricorso della Procura di Bologna, annullando la sentenza di assoluzione dei vertici Williams «perché il fatto non sussiste». Il processo d'appello dunque riparte ma da analogo risultato. E adesso, infine, la Cassazione ordina di ricominciare. a.g.

“ A San Paolo per Ayrton la gente ha bandito la parola «morto»

Emiliano Guanella

SAN PAOLO «Che cosa so di Ayrton Senna? Che era molto coraggioso e che ogni volta che saliva sul podio si portava dietro la bandiera del Brasile. E che mia madre, quando è morto, ha pianto per un giorno intero».

Milton ha nove anni e ripete quasi a memoria una lezione appresa dapprima in famiglia e poi a scuola, alla favela Esperanca a Jaguaré, nella periferia di San Paolo. Mostra orgoglioso il disegno stampato sulla sua maglietta: Senninha, il personaggio dei cartoni animati creato per raffigurare il pilota brasiliano, sul gradino più alto di un podio formato da libri. Per due mattine alla settimana un pulmino lo porta assieme ai suoi compagni di classe nel campus sportivo della USP (Università di San Paolo) dove si può sbizzarrire facendo diversi sport: calcio, pallavolo, basket, atletica.

È solo una delle attività organizzate dall'«Istituto Ayrton Senna», la fondazione benefica nata pochi mesi dopo la morte del campione brasiliano e che in poco meno di dieci anni ha assistito quasi quattro milioni di bambini e adolescenti provenienti da aree marginali in tutto il Brasile. A fianco di Milton c'è Josey che di anni ne ha undici e preferisce ricordare altri aspetti della vita di Senna: «Era un bel ragazzo, aveva sempre fidanzate bellissime. Era gentile e buono con tutti».

A dieci anni dalla sua morte, il nome di Senna appare ovunque nella sua San Paolo. La città più cosmopolita del Brasile, metropoli frenetica di diciotto milioni di abitanti, non l'ha mai dimenticato. Quando non correva in giro per il mondo Senna tornava qui, dividendo il suo tempo tra la casa di famiglia in città e la villa sulla costa vip di Angra dos Reis, paradiso naturale sulla strada bellissima che porta a Rio de Janeiro.

«Capitava spesso - ricorda Maikel, preparatore atletico del campus - che Ayrton venisse ad allenarsi proprio qui. La gente lo seguiva a distanza, rispettando la sua privacy. E lui ricambiava questo affetto fermandosi spesso a scambiare due chiacchiere, firmando autografi o posando per le foto».

La parola morte, qui, è bandita. Ma tutti ricordano l'incidente, il maledetto incidente sulla pista mortale di Imola. Il brasiliano emotivo, tifoso, amante come pochi altri dei propri campioni sportivi, aveva scelto Senna come idolo incontrastato e oggi non ha paura di cadere nella retorica quando si tratta di ricordarlo. Come succede un po' ovunque quando si avvicinano gli anniversari appaiono nuovi libri, programmi speciali in televisione, celebrazioni. Il giornalista Daniel Piza ha pubblicato una



“ Un biografo: «Ha riscattato la dittatura e le amare sconfitte del calcio»

biografia «Senna, l'eleto», di prossima uscita anche in Italia, in cui cerca di spiegare l'origine del mito-Senna.

«C'è stata - spiega all'Unità - una combinazione ideale tra le virtù personali del pilota e il contesto storico in cui queste venivano alla luce. Quando Senna comincia a correre, nel 1984, il Brasile stava uscendo da una lunga dittatura e, come tutte le democrazie in costruzione aveva bisogno di elementi d'Unione. Avevamo sofferto, poi, la sconfitta ai mondiali di calcio del 1982 contro l'Italia, che fu un vero e proprio dramma nazionale comparabile alla finale persa nel 1950 patita dall'Uruguay, il famoso Maracanazo. La selesco di Zico, Socrates, Falcao, una delle più belle ed amate, non riusciva a vincere. Fu così anche in Messico nel 1986 e in Italia nel 1990. L'interesse dei tifosi si spostò allora sulla Formula Uno».

«Cosa aveva di distinto Senna dagli altri piloti brasiliani come Fittipaldi o Piquet?» prosegue Piza. «Innanzitutto una sorta di spontaneità e simpatia naturale; Ayrton capi fin da subito che poteva essere qualcosa di più di un campione, che poteva lasciare il segno anche per quello che diceva e faceva fuori dai circuiti di F1. Iniziò così a fare discorsi sulla forza di volontà, sulla patria, su Dio. Dimostrava il suo amore per il Brasile e i brasiliani lo ricambiavano stando svegli di notte per vedere le gare. Il suo era un mix perfetto; ha lasciato il segno come pochi altri hanno saputo fare, forse nemmeno Pelé».

Affetto e «devozione» che si sentono ancora oggi al cimitero Morumbi. Sulla lapide di Senna una bandiera brasiliana, qualche foto con dedica e poesie, fiori sempre freschi. Andrea Franceschi, che fa la cassiera in un supermercato, ci viene una volta al mese portandosi appresso anche la figlia di 3 anni.

«Mi ricordo il giorno dei funerali, avevo 18 anni. Mia madre non mi lasciò uscire di casa perché aveva paura che stessi troppo male: siamo rimaste attaccate tutto il giorno alla Rete Globo. Vengo qui per neutralizzare la saudade, ma è difficile».

Felipe Lei, che fa il tecnico informatico, è ancora oggi un fervente appassionato di Formula Uno, uno dei milioni di brasiliani che si svegliano alle tre, quattro di notte per seguire i gran premi.

«Ma ora è tutto diverso - ammette - Quando correva Ayrton l'abilità dei piloti era essenziale quanto le caratteristiche della macchina. Ed era più difficile vincere perché c'erano grandi corridori come Mansell, Prost, lo stesso Piquet. E allora, oggi, mi rimane il dubbio. Se Senna fosse vivo come andrebbe le cose? Quanti duelli fantastici ci siamo persi? Ma soprattutto, Schumacher avrebbe vinto così tanto?».

Senna

A dieci anni dalla morte in Brasile il pilota è ancora una leggenda vivente

la sorella

«Aiutare i giovani nel suo nome»

SAN SAOLO Educare allo sport, all'arte, alla musica, al giornalismo con programmi speciali, borse di studio, appoggio a scuole rurali o mense popolari in tutto il Brasile. Nel nome di Ayrton Senna e dei suoi valori. L'«Istituto Ayrton Senna» è da dieci anni una delle Ong più attive nell'aiuto a bambini e adolescenti delle favelas brasiliane. Attività finanziate in parte da una serie di imprese private e organizzazioni internazionali (tra le quali l'Unesco) e in parte dai ricavi economici provenienti dall'utilizzo del marchio Senna nel mondo. A dirigerlo, fin dalle origini, è la sorella di Senna, Viviane.

«Pochi mesi prima dell'incidente di Imola - racconta la sorella del pilota -

Ayrton mi confessò che voleva creare un ente che aiutasse le giovani generazioni. Avremmo dovuto incontrarci alla fine della stagione 1994 per iniziare a lavorare. Oggi, quella idea appena abbozzata è una realtà importante».

E poi ancora: «Ayrton credeva nella determinazione e nello sviluppo delle potenzialità umane. Diceva sempre che la cosa più importante era lottare con forza per ottenere quello in cui si crede. Non importa le origini sociali, il colore della pelle, la razza: tutti noi nasciamo con delle risorse umane ma pochi, soprattutto in un paese dalle grandi ingiustizie come il Brasile riescono a svilupparle al meglio. Da qui l'idea di lavorare con i giovani. Ma non è semplice beneficenza: solo aiutando loro a credere in se stessi dandogli allo stesso tempo strumenti adeguati per poter crescere potranno essere da grandi delle persone realizzate. È quello che facciamo e sono sicura che mio fratello sarebbe orgoglioso di noi!».

e.g.

l'incidente

Verità nascosta in tre ipotesi

Il primo maggio 1994, alle ore 14,17 nel corso del settimo giro di gara la vettura in testa alla corsa, la Williams-Renault di Ayrton Senna, esce di pista al Tamborello mentre viaggia a 310 km/h. Il pilota viene trasportato all'ospedale di Bologna, ma alle 18,40 viene dichiarato morto.

1) Da allora, una miriade di ipotesi si sono affollate per cercare di spiegare l'accaduto. Così, inizialmente si parla del sovrasterzo innescato dalle asperità della pista e corretto esageratamente da Senna. La manovra avrebbe però messo male la monoposto e il pilota avrebbe così rinunciato a sterzare per frenare meglio con le ruote dritte. È la tesi della Williams-Renault presentata al processo, scarica la responsabilità dell'incidente sul circuito e sul pilota. A smentirla, però, le immagini del camera-car: Senna, non riporta mai il volante verso destra. Anche durante la frenata, sta tentando

di far curvare la monoposto.

2) Un'altra ipotesi è quella di un'improvvisa foratura, esclusa però dai dati tecnici della Goodyear e dalle riprese tv. Si parla poi della rottura di una sospensione, ma l'enorme carico aerodinamico avrebbe fatto «spanciare» a terra la vettura, cosa che non avviene. La tesi dello svenimento del pilota si basa sull'abitudine di Ayrton di trattenere il respiro per «ascoltare» meglio la macchina: ma la telemetria conferma che dopo la mancata sterzata Senna tenta la frenata. Non è quindi svenuto.

Un'altra teoria è quella della bassa pressione degli pneumatici causata dal rallentamento dietro la safety car. Però quando la gara riprese normalmente, Senna passò al Tamborello e alla Villeneuve senza problemi e anzi riuscì a completare il 3° miglior tempo del Gp. Sbagliata anche la ipotesi del detrito sulla pista, che ci fu ma fuori traiettoria. 3) Infine la tesi più accreditata e cioè quella della limitatura del piantone dello sterzo, voluta da Ayrton e realizzata dai meccanici della Williams: il piantone si sarebbe spezzato lasciando la macchina priva di direzione. La successiva disperata frenata non ebbe grande efficacia poiché un'avvallamento sollevò la macchina da terra limitando l'attrito.

a.g.

Francesca Sancin

ALBUM Nell'immaginario collettivo dei carioca nessuno sportivo ha sostituito quel mito che valeva come la Selesco per i suoi tifosi

Quando Ayrton teneva svegli 170 milioni di brasiliani

SAN PAOLO In Brasile i giornali sono uno strano panino imbottito. «La Folha de S. Paulo», il «Globo», il «Jornal do Brasil» arrivano in edicola divisi in tanti fascicoli, i «cadernos». Il giornalista li riceve in pile enormi e li cucina secondo il menu del giorno servendoli agli avventori. Alcune portate non mancano mai: il caderno «Opinão», il «Brasil», il «Mundo», la «Ciência», il «Dinheiro», il «Cotidiano». In un quotidiano che pesa come due buone bistecche, la riapertura in Italia del processo per la morte di Ayrton Senna è una notizia poco più grande di uno scontrino. Nel cuore della gente occupa anche meno posto. «Di fronte a un attentato avremmo voluto sapere chi era il responsabile. Ma niente ci può restituire Senna. La riapertura del processo non mi dà nessuna emozione» dice Rosanna. Sorride tranquillo dietro gli occhiali e se non fosse per quelle lenti sembrerebbe proprio Kathy Bates, trapiantata dal caso a San Paolo per insegnare teologia. Anche Sidnei, manager in una banca della città, non è toccato dalle novità giudiziarie di casa nostra:

«A dieci anni dalla morte di Senna è più importante ricordarlo che riaprire il processo». E continua, con stoico distacco: «Che sia stato davvero lo sterzo a causare l'incidente in fondo non è così importante. Senna sapeva di rischiare. Era il suo mestiere. Sapeva che poteva morire. Come lo sa oggi Schumacher». La voce di Sidnei è piana e sicura. Si srotola con l'assoluta mancanza di un qualche ritorno emotivo, come se stesse leggendo un rendiconto condominiale. Ma quando si passa dai tribunali alla memoria, prende i giri e lascia scoprire il tifoso che c'è dietro il colletto bianco: «Pochi giorni fa Rete Globo, l'emittente che in Brasile ha l'esclusiva per la Formula 1, ha mandato in onda un grandissimo concerto per Senna. Un bel modo per ricordarlo. Abbiamo avuto solo tre campioni del mondo: Emerson, Piquet e

Senna. Barrichello per ora è solo protagonista nelle barzellette. Da noi tutti conoscono una canzoncina che fa: "Sempre dietro al tedesco c'è Rubinho"».

L'insospettabile affondo finale scopre la ferita. Senna aveva trasformato i brasiliani - un popolo di calciofilo come forse solo gli italiani - in 170 milioni di appassionati di Formula 1. Se correva lui, il Brasile intero era incollato al televisore anche in piena notte. «Non per niente - dice Antonio, occhi azzurri alla Clint Eastwood montati su una faccia interessante - Barrichello ha detto che spera di tenere sveglio un giorno tutto il Brasile». Senna era una bandiera. Quella bandiera gialla e verde che tirava sempre fuori a ogni vittoria e nella quale in ogni brasiliano si riconosceva. A dieci anni dalla sua morte forse qualcuno ha sentito pun-

gere più forte la nostalgia. Così, una quindicina di giorni fa, ha rubato dal monumento dedicato a Senna, all'imbocco del sottopasso di Ibirapuera a San Paolo, la bandiera di bronzo che il pilota stringeva. Non dimenticano Senna nemmeno quei milioni di brasiliani che ogni giorno in automobile, coi camion, in autobus e molti anche in bicicletta o semplicemente a piedi - percorrono l'autostrada che collega San Paolo a Guararema, intitolata al pilota. «È l'ultima strada che ha percorso. Ricordo - continua Rosanna - che quando la salma è partita dall'aeroporto per raggiungere il cimitero di Morumbi, le macchine si spostavano e si fermavano al suo passaggio».

In dieci anni la piccola lapide incastonata nel verde di un prato è sempre stata sommersa di fiori. Nessuno ha dimenticato il campione.

A un mese dal decennale dell'incidente, la rivista «Manchete», che da un po' mancava in edicola, è tornata ai suoi lettori con un numero speciale, ricco di foto, interamente dedicato alla memoria del campione scomparso a Imola. Rete Globo, che ha dato in dieci secondi, qualche giorno fa, la notizia della riapertura del processo, punta invece sulla memoria di Senna, come ha già fatto col mega-concerto di dieci giorni fa. «Provo ancora commozione quando penso a quello schianto» dice Flavio, che a San Paolo ha un'impresa nel settore del vetro. E ricorda: «La sua vittoria più bella per me è il primo trionfo di Interlagos. Fino ad allora aveva vinto ovunque, ma mai in Brasile». Per i trionfi di Senna, Rete Globo aveva inventato un motivetto, una canzone che chiunque in Brasile sa almeno fischiare. Le

note partivano sul teleschermo insieme ai replay della Williams imprendibile che tagliava il traguardo. Dopo la morte di Senna, è stato Barrichello, alla sua prima vittoria, a chiedere che suonassero quelle note. Oggi è la musica di ogni brasiliano che sale sul podio. È la musica di tutti perché è la musica di Ayrton Senna. Un collante che non accenna a mollare nel cuore della gente: «Lo amavamo perché era un eroe sportivo. Solo dopo la sua morte abbiamo saputo del suo impegno sociale, per esempio contro il cancro infantile. A quei tempi i media parlavano solo della sua fidanzata del momento» ricorda Cristina, docente di psicologia. Anche lei ancora contagiata dal virus della Formula 1 prosegue: «Mio figlio Lucas ha nove anni, non era nato al momento dell'incidente. Ma lui e io suoi compagni siamo chi era Senna». Ma com'è possibile che un popolo di appassionati non voglia capire perché è morto il suo campione? Rosella ha una risposta: «Qui la gente è abituata a veder morire i suoi sogni. Nella quotidianità siamo sempre tutti fregati. Ogni volta che Senna vinceva invece ci sentivamo alle stelle. Ora il nostro eroe è morto. Non ci interessa capire di chi è stata la colpa».