

Un articolo del costruttore di Maranello

# Ferrari: un mondiale anche per sconfiggere la stasi produttiva

Troppe misure «punitiva» per l'automobile - Il clientelismo governativo subordina le iniziative in ogni settore - La fabbrica del «Cavallino» non lascerà nulla di intentato per risolvere il problema occupazionale

Mentre Niki Lauda si appresta a riportare a Maranello il titolo mondiale dopo undici anni, Ferrari e la carrozzeria Scaglietti stanno attraversando una fase difficile, per cui una richiesta di cassa integrazione per una parte degli operai delle due aziende che, come si sa, appartengono allo stesso gruppo. La notizia ha suscitato ovviamente un certo allarme, per cui il nostro redattore specializzato ha chiesto all'ingegner Ferrari, quale è, secondo lui, il futuro delle GranTurismo. Questa la risposta del costruttore modenese:



Enzo Ferrari

Dal giugno '69 io mi interessai unicamente di attività tecniche e sportive ma, è ovvio, che vivo l'ambiente della casa e la sua domanda mi induce a talune considerazioni personali nel tentativo di risultare esauriente.

La situazione di crisi che ha colpito la produzione automobilistica mondiale, e che ha notevoli fattori congiunturali legati essenzialmente al problema petrolifero, ha ovviamente influenzato in misura maggiore la produzione delle GranTurismo. La Ferrari ha subito, come tutti, l'impatto verificatosi in tutto il mondo tra la fine del '73 e l'inizio del '74 che fece registrare una pesante rarefazione di domanda. A quel momento, mentre da più parti si invocavano provvedimenti governativi protettivi, si assisteva invece ad una incalzante adozione di norme sfavorevoli.

In troppi si sono scagliati contro l'automobile, questo «mostro» della cosiddetta civiltà meccanica — sulla quale si sono concentrati gli strali di una poco comprensibile ritorsione, contro l'imputata numero uno.

In Italia, nel breve volgere di alcune settimane, la grandinata di decisioni punitive ha praticamente affossato le speranze di chi si attendeva invece un aiuto: aumenti del carburante, limitazione di circolazione, limite di velocità su strade e autostrade, IVA del 30 per cento imposta «a tantum», restrizioni all'abilitazione guida per i minori di 21 anni e i maggiori di 65.

Difficoltà per l'importazione sono fiorite in Paesi che prima costituivano importanti aree di collocamento delle GranTurismo; inasprimenti delimitazione come tali possibili leggi ecologiche, con oneri tecnici ed economici tali da disarmare qualsiasi iniziativa che non abbia per base una pratica quantitativa, mentre rilevanti restrizioni dei contingenti di importazione, rialzo se non raddoppio o triplicazione delle tasse di importazione.

Potrei citare i casi di Inghilterra, Libano, Brasile, Nuova Zelanda, Australia, Giappone, Estremo Oriente, dove vengono applicati il clientelismo diventato una operazione proibitiva per la Ferrari che ha sempre esportato l'80 per cento circa della produzione.

E' evidente che a fronte di queste mie riflessioni, che ritengo realistiche, sorge il gra-

ve problema della occupazione delle maestranze a tempo pieno. Si è parlato, ed è logico, di conversione produttiva, ma quale tipo di conversione? Affinché una nuova attività non rappresenti dissipazione di capitale, occorre individuare un prodotto esportabile che richieda una percentuale notevole di manodopera, con adeguato impiego di capitali, al quale si prenda l'apporto di macchine e macchinari dell'azienda. Una conversione, nell'ambito delle proprie capacità tecniche ed in armonia alle esigenze fiscali, ha realizzato la Ferrari con la Dino 208, otto cilindri di soli 1991 cmc; ne ha già prodotte e vendute 250.

Il discorso potrebbe diventare molto più vasto volendo rispondere alla conclusione della sua domanda: vi è ancora un mercato internazionale e nazionale da 40 o 50 milioni di lire, mentre la Jaguar, una costosa dolce cilindrata, è passata da 27 mila unità nel 1973 a circa 35 mila nel 1974 e la produzione Porsche, essendo diminuita nel 1974, è ancora sull'ordine di 20 mila unità annue, senza contare infine le sportive BMW che stanno invadendo i mercati.

La situazione della Ferrari non è rosea, se si pensa che fino a due anni fa correva lo slogan «una Ferrari non si compra a 40 o 50 milioni di lire, ma si realizza il suo desiderio, il cliente ha soltanto da precisare le sue preferenze in materia di colori, finiture, optional e accessori, potrà essere riguardata tenuto conto che i reparti Gestione Sportiva, Esperienze, Manutenzione, Finizione e Assistenza Clienti continuano a lavorare normalmente. Per quelli produttivi della Scaglietti e prevista l'aggiudicazione di una importante commessa di cabine per trattori della parte della FIAT di Modena mentre per quelli della Ferrari di Maranello nessuna via lasceranno intenzata i dirigenti responsabili della gestione industriale per risolvere la situazione.

E' mio convincimento che attraverso le affermazioni mondiali di Lauda e Regazzoni, Ferrari continua ad allungare l'immagine della vettura sportiva GranTurismo, per superare con coscienza e intelligenza le difficoltà economiche e quelle che potrebbero aggiungersi.

Enzo Ferrari

# Il «Cavallino» verso il settimo mondiale

La Ferrari si avvia a conquistare con Niki Lauda il suo settimo titolo mondiale di pilota di Formula 1. La Casa costruttrice ha finora toccato simili traguardi. La più vicina alla fabbrica del «Cavallino» è la Lotus, che cinque anni fa, dopo aver vinto il campionato che ha avuto inizio nel 1959: Giuseppe Farina - Alfa Romeo; 1950 - Giuseppe Farina - Alfa Romeo; 1951 - Manuel Fangio - Alfa Romeo; 1952 - Alberto Ascari - Ferrari; 1953 - Alberto Ascari - Ferrari; 1954 - Manuel Fangio - Maserati e Mercedes; 1955 - Manuel Fangio - Mercedes; 1956 - Manuel Fangio - Ferrari; 1957 - Manuel Fangio - Maserati; 1958 - Mike Hawthorn - Ferrari; 1959 - Jack Brabham - Cooper-Climax; 1960 - Jack Brabham - Cooper-Climax; 1961 - Phil Hill - Ferrari; 1962 - Graham Hill - BRM; 1963 - Jim Clark - Lotus-Climax; 1964 - John Surtees - Ferrari; 1965 - Jim Clark - Lotus-Climax; 1966 - Jack Brabham - Brabham-Repco; 1967 - Denis Hulme - Brabham-Repco; 1968 - Graham Hill - Lotus-Ford; 1969 - Jackie Stewart - Matra-Ford; 1970 - Jochen Rindt - Lotus-Ford; 1971 - Jackie Stewart - Tyrrell-Ford

1972 - Emerson Fittipaldi - Lotus-Ford; 1973 - Jackie Stewart - Tyrrell-Ford; 1974 - Emerson Fittipaldi - McLaren-Ford; Questi i Gran Premi vinti dalla Casa di Maranello: 1950 Villorresi, 1951 Gonzales, 1952 Fangio, 1953 Ascari, 1954 Fangio-Musso (nel '50, '51 e '52 la gara è stata disputata con vetture prototipo e sport). Gran Premio d'Austria: 1964 Bandini, 1965 Rindt, 1970 Ickx (nel '65 la gara è stata disputata con vetture prototipo e sport). Gran Premio del Belgio: 1952 Ascari, 1953 Ascari, 1958 Collins, 1961 Phil Hill, 1966 Surtees, 1973 Lauda. Gran Premio del Canada: 1970 Ickx. Gran Premio di Francia: 1952 Ascari, 1953 Hawthorn, 1956 Collins, 1958 Hawthorn, 1959 Brooks, 1961 Baghetti, 1968 Ickx, 1973 Lauda. Gran Premio di Germania: 1950 Ascari, 1951 Ascari, 1952 Ascari, 1953 Farina, 1958 Fangio, 1959 Brooks, 1963 Surtees, 1964 Surtees, 1972 Ickx, 1974 Regazzoni. Gran Premio del Messico: 1970 Ickx. Gran Premio d'Inghilterra: 1951 Gonzales, 1952 Ascari, 1953 Ascari, 1954 Gonzales, 1956 Fangio, 1958 Collins, 1961 Surtees, 1963 Ascari. Gran Premio di Monaco: 1952 Marzotto, 1953 Trintignant, 1973 Lauda (nel '52 è stato disputato con vetture prototipo e sport). Gran Premio d'Italia: 1949 Ascari, 1951 Ascari, 1952 Ascari, 1960 Phil Hill, 1961 Phil Hill, 1964 Surtees, 1966 Scarfotti, 1970 Regazzoni.

# Atletica azzurra persino spavalda: a Nizza avrà tutto da guadagnare

Comunque vada il nostro successo è infatti assicurato - Anche i finlandesi pensano di doverci contendere il quinto posto - Si prepara l'«invasione» della Costa Azzurra

DALL'INVIATO

NIZZA, 10 agosto. Nizza, multicolore e cosmopolita capitale della Costa Azzurra, prepara a fare chiarezza nella Europa di atletica leggera. E la prepara con perfetta cognizione di causa, vale a dire con uno stadio nuovo di zecca, costruito apposta per l'atletica. E si che i francesi non hanno di che inorgollirsi per questa finale visto che vi sono approdati un trofeo fatto di esseri gli organizzatori vi sono, cioè, stati ammessi di diritto. Gaston Meyer, antico santone d'Olttralpe dello atletismo internazionale ebbe a scrivere, tempo fa, sull'«Equipe», che era meglio se la Coppa se la fosse organizzata qualche altro Paese: la Francia non è ancora pronta, non è ancora in grado di ricordarsi di avere avuto grandi campioni come Jazy, come Redus, come Mironov, come Madubast, come Colette Besson e come Nicole Duclos (per restare a tempi recenti).

Ma tant'è, la Coppa è lì, girato l'angolo di Ferrara, otto rappresentativi maschili e altrettante femminili si daranno battaglia aspra nelle ore di mezza sera per conquistare un trofeo prestigioso o per confermare progressi (quell'uno) e regressi (quell'altro). Sarà un gioco spietato perché la formula non prevede il ritiro. Ogni atleta sarà rappresentato da un atleta per gara e su quel singolo personaggio dovrà cadere la responsabilità di punti guadagnati o di scelte giuste o sbagliate.

L'atletica italiana sta vivendo un momento denso: i pochi più che ventenni hanno affrontato Algeria e Turchia ad Atene e perfino i più giovani si sono esibiti con la Bulgaria a Riccione. Al di là dei risultati si è trattato di confronti che hanno insistito in una proposta sempre nuova: l'atletica sulle spiagge o, comunque, come iniziativa d'estate da non sciupare in inverno (tiro e campestri) e nelle altre stagioni (sport spettacolo a far da traino a quello sociale delle grandi città e, dovunque, nelle scuole).

UNA SQUADRA «FORZATA». La nostra squadra e quella che è. Non rappresenta tanto un problema quanto il bisogno di chiamare in maglia azzurra i disponibili. E', insomma, una squadra «forzata». Franco Ares — che avrebbe potuto correre a millequattrocento e coprire uno dei tanti buchi del mezzofondo — ha gettato le ancore nel tranquillo porto del «fine carriera» per il campionato. Il ro è stato colpito da una atroce sventura familiare: la perdita del figlioletto neonato che lui e Sally avevano a lungo desiderato.

Ma il malessere di Marcello è di più antica data. Il ragazzo aveva creduto di venire in Italia per fare atletica, per dare un'ultima prova prima di tornare al Paese del padre. E invece di lui han fatto una bandiera. Han fatto una bandiera di un uomo che si è accorto perfino di immaginare un simile ideale. Lui amava il rugby e amava correre. E a tutta di correre è diventato primatista mondiale in una specialità che il neozelandese Peter Snell aveva mutato in leggenda. Ma restare a galla in un Paese dove il cioccolato sperando che tu sia un specialista che il neozelandese Peter Snell aveva mutato in leggenda. Ma restare a galla in un Paese dove il cioccolato sperando che tu sia un specialista che il neozelandese Peter Snell aveva mutato in leggenda.

NON SARA' UN DRAMMA — Ma, vada come vada, il nostro successo è assicurato. Per il fatto stesso che i francesi si preoccupano di noi (potremmo evitargli l'ultimo posto) e che i finlandesi ci vedano addirittura (ma in che strano mondo vivono?) a competere per il quinto posto vuol dire che la nostra atletica è riuscita a coagularsi in uno spirito di squadra che certamente da noi non è mai esistito. Nemmeno nei tempi più felici.

Non sarà un dramma, quindi, arrivare ultimi. Purché ci arrivi combattendo. Purché ogni gara rappresenti la battaglia di quel singolo rappresentante chiamato — lui da solo — a difendere il prestigio conquistato a Torino nella semifinale.

Nizza potrebbe portarci buone notizie. Il nuovo stadio atletico dovrebbe essere una lezione per noi che siamo capaci solo di metter su immani tempi pedatori), costruito sulla bella strada che conduce alla splendida regione del Var, sarà pieno — almeno a metà — di italiani. I francesi ci stanno già guardando in cagnesco: loro hanno tutto da perdere e noi tutto da guadagnare. A Nizza si parla francese e italiano da sempre. Nelle Brasseires lungo la Promenade degli Anglais e nelle trattorie odorose di aglio e di pesce che costellano la deliziosa zona del vecchio porto si ascolta gente che parla il dialetto di Sanremo, di Ventimiglia e di Bordighera. In realtà tra Francia e Italia non esiste

frontiera. dei Balzi Rossi della Mortola iniziano a confondersi le correnti verdazzure della riviera di ponente con quelle che conducono a Montecarlo e alla meravigliosa baia di Villafrauca. LA VALCHIRIA RIDENTE — E' dei giorni scorsi la notizia che Marianne Adam ha cancellato dalla tabella del primato mondiale del peso la boema Helena Fibingerova. La Adam, nata ventiquattro anni fa a Bad Blankenburg, Germania Democratica, è una splendida ragazza bionda. Il suo fisico di valchiria — è alta 178 centimetri e pesa 81 chili — smentisce le ironie che si sono fatte e si fanno sulle lanciatrici («maschi travestiti da donna») si susseguono sghignazzando. La Adam è bella e geniale. Tutti ne parlano con entusiasmo e si fanno cura di fotografarla nelle accurate posture che precedono e realizzano i suoi splendidi lanci. La Adam, a Berlino, ha scelto il peso a 21,60 al terzo tentativo dopo aver già battuto il record mondiale della cecoslovacca (21,57) al primo lancio (21,58).

L'impugnazione femminile nella RDT non procede certamente a steroidi anabolizzanti e se qualcuno non ci crede, vada a vedere la Adam, bionda, intelligente, colta e bella...

Remo Musumeci



Due fiere avversarie unite però da un vincolo di sportivissima amicizia: la polacca Irena Szewinska-Kirszenstein e la tedesca della RDT Renate Stecher-Messner. A Nizza il confronto diretto di queste due velociste costituirà uno spettacolo nello spettacolo.

Maximoto a Silverstone

## Vince Sheene Ritirati Agostini e Cecotto

SILVERSTONE 10 agosto. L'inglese Barry Sheene ha vinto a Silverstone la seconda manche del Gran Premio motociclistico di Gran Bretagna, valevole per il campionato del mondo classe 500 cmc. Sheene ha percorso i 35 giri del circuito, per un totale di km. 185, in 38'57". Il veneziano Johnny Cecotto, che ieri aveva vinto la prima manche, è stato costretto a ritirarsi in seguito ad un guasto meccanico: la stessa sorte è toccata al francese Patrick Pons. Ancora una volta sfortunata la prova di classe Agostini il quale ieri ha abbandonato per un guasto meccanico ed oggi è stato messo fuori gara da una caduta. Grazie al successo nel GP d'Inghilterra Sheene, che ieri si era classificato quarto, ha ora un vantaggio in testa alla classifica del campionato mondiale di 16 punti. In seguito ad un guasto meccanico: la stessa sorte è toccata al francese Patrick Pons. Ancora una volta sfortunata la prova di classe Agostini il quale ieri ha abbandonato per un guasto meccanico ed oggi è stato messo fuori gara da una caduta. Grazie al successo nel GP d'Inghilterra Sheene, che ieri si era classificato quarto, ha ora un vantaggio in testa alla classifica del campionato mondiale di 16 punti. In seguito ad un guasto meccanico: la stessa sorte è toccata al francese Patrick Pons. Ancora una volta sfortunata la prova di classe Agostini il quale ieri ha abbandonato per un guasto meccanico ed oggi è stato messo fuori gara da una caduta.

## E' Douglas Cellini, un torinese di 43 anni ex operaio della Fiat

# Sopravvissuto a ben sette infarti supera «in solitario» l'Atlantico

«Ho compiuto la traversata per dimostrare a tutti i sofferenti di cuore che la malattia non deve trasformarci in vecchi inabili» - E' alteso il 20 agosto ad Alassio da dove è partito il 15 marzo scorso

Riuscita l'impresa di Paolo Donaggio

## Pola-Cervia a nuoto: 50 ore in mare



CERVIA — Paolo Donaggio, stanco e felice dopo l'exploit.

SERVIZIO

ALASSIO, 10 agosto. Contro ogni pessimistico pronostico degli esperti di mare, Donaggio Cellini di 43 anni, cardiopatico sopravvissuto a ben sette infarti ed ad una difficilissima operazione a cuore aperto, è riuscito ad attraversare «in solitario» l'Oceano Atlantico. Cellini ha compiuto un'impresa che aveva ritenuto impossibile. La «perizia nautica» di naufragi del calibro di Chichester e Fogar. Lo ha fatto per «dimostrare» — ancora detto alla partenza — a tutte le persone sofferenti di cuore, che la malattia non deve trasformarci in vecchi pensati inabili al lavoro, per ridarci fiducia e forza di vivere a chi l'ha perduta.

La notizia del suo arrivo a Houston, nel Texas, è giunta con una lettera al presidente dell'azienda di Alassio, Paolo Donaggio. Di giorno lavora di notte studia, lottando contro i primi sintomi del male e riesce a dipanare la vita. Per anni, stenti, arricchi e paura sono il pane quotidiano suo e di tanti altri bambini come lui. Venivano poi gli anni del disappunto per «aver sacrificato non si costava».

SERVIZIO

SANREMO, 10 agosto. Il Gran Premio motonautico «Città di Sanremo» e Trofeo Mediterraneo, sesta prova del campionato italiano offshore ha visto la vittoria del pilota romano Giulio De Angelis. Il vincitore, guarda il caso, si è presentato in regata con il Black Tornado di Vincenzo Balestrieri, che per questa stagione ha chiuso e quindi con lo stesso scafo con il quale Balestrieri vinse lo scorso anno. Il titolo di quest'anno è passato nelle mani di Giulio De Angelis ad una prova di anticipo l'ultima si disputerà il 7 settembre a Civitavecchia con Gran Premio Porto di Roma).

Dopo questa vittoria, Giulio De Angelis pensa a una riconferma nel titolo europeo: gli precedenti gare saranno in Gran Bretagna. Degli altri italiani in gara, Fabio Rampelli si è piazzato quinto nella finale dei 100 metri libero, mentre Laura Bortolotti è arrivata quarta negli 800 metri libero. Un altro sesto posto è stato conquistato da Cinzia Rimpuzzi nei 100 metri. La gara è iniziata di B. Fiume, che non fa mistero delle sue ambizioni per una sua riconferma.

SERVIZIO

GINEVRA, 10 agosto. Alessandro Griffith ha vinto la gara dei 200 metri farfalla ai campionati juniores di nuoto a Ginevra, stabilendo anche il nuovo primato italiano della specialità. Griffith ha nuotato in 2'09"02, nettamente al di sotto del tempo (2'09"70) con il quale aveva stabilito nello scorso aprile a Las Palmas il precedente record. Degli altri italiani in gara, Fabio Rampelli si è piazzato quinto nella finale dei 100 metri libero, mentre Laura Bortolotti è arrivata quarta negli 800 metri libero. Un altro sesto posto è stato conquistato da Cinzia Rimpuzzi nei 100 metri. La gara è iniziata di B. Fiume, che non fa mistero delle sue ambizioni per una sua riconferma.

che del mondo a Leone Cellini fu operato dal professor Perrin a Lione ha fatto un scalo per un controllo generale delle sue condizioni di salute, prima di uscire e nell'Oceano sconfinato. La storia di Douglas Cellini, sposato con Teresa Artusi, padre di due figli, Paola di 14 e Paolo di 11 anni, è sidentata con la famiglia a livello in provincia di Torino, ha del patetico e dell'incredibile. Appartiene ad una emarginazione segnata dalle crudeltà della guerra. Allo scoppio dell'ultimo conflitto ha 10 anni fame, stenti, arricchi e paura sono il pane quotidiano suo e di tanti altri bambini come lui. Venivano poi gli anni del disappunto per «aver sacrificato non si costava».

A 18 anni, nel 1959, Cellini entra alla FIAT per i primi sei mesi a ridosso alle «altre» di fare un corso di montaggio. Di giorno lavora di notte studia, lottando contro i primi sintomi del male e riesce a dipanare la vita. Per anni, stenti, arricchi e paura sono il pane quotidiano suo e di tanti altri bambini come lui. Venivano poi gli anni del disappunto per «aver sacrificato non si costava».

«Ho compiuto la traversata per dimostrare a tutti i sofferenti di cuore che la malattia non deve trasformarci in vecchi inabili» - E' alteso il 20 agosto ad Alassio da dove è partito il 15 marzo scorso

«Ho compiuto la traversata per dimostrare a tutti i sofferenti di cuore che la malattia non deve trasformarci in vecchi inabili» - E' alteso il 20 agosto ad Alassio da dove è partito il 15 marzo scorso

«Ho compiuto la traversata per dimostrare a tutti i sofferenti di cuore che la malattia non deve trasformarci in vecchi inabili» - E' alteso il 20 agosto ad Alassio da dove è partito il 15 marzo scorso

## Sconfitta di misura dal Brasile la nazionale di basket

RIO DE JANEIRO, 10 agosto. La nazionale italiana di pallacanestro ha inaugurato una sconfitta in un'amichevole disputata contro la nazionale brasiliana. La partita è stata giocata a Rio de Janeiro e ha visto la vittoria del Brasile per 82-78. La nazionale italiana era guidata da Domenico Gaia.

Domenico Gaia