

OSpettacoli

Cultura

Macaluso intervista Enzo Ferrari L'auto del futuro, le corse, il lavoro, i giovani, la gente dell'Emilia e di Modena

Sul nostro giornale si è svolta una polemica sulla validità civile e umana delle corse automobilistiche. Lei, che è conosciuto come una persona umanamente ricca, si è mai posto questo problema? Perché, nonostante tutte le polemiche, ha continuato?

Non si è trattato di polemica, ma di franca esposizione di divergenti punti di vista sulla validità delle corse. Non è la prima volta che si discute su questo argomento: ricordo di avere letto che nel 1898, l'anno in cui lo nascevo, una delle primissime corse organizzate per la nascente automobile fu messa in discussione e sollevò accesi contrastanti pareri. La verità è che l'automobile è nata con le corse; si è sviluppata, ha progredito e continuerà la sua evoluzione con l'avvio indispensabile che soltanto le competizioni possono offrire ai progettisti, ai tecnici, ai laboratori di ricerca.

Infinte volte mi sono posto questo problema e mi sono interrogato, talvolta anche angosciosamente. Dall'analisi spietata, minuta di tutte le motivazioni ho tratto quattro categorie di ragioni che mi hanno indotto, nei momenti di maggiore scoramento, a proseguire il cammino, e le ho identificate in ragioni etiche, sportive, politiche, morali. Si può non essere d'accordo su queste ragioni o talune di esse, si può confutare certi aspetti e particolarità, ma negarle significherebbe negare la realtà della vita. Questo è quello che conta: tutto il resto è marginale, come ad esempio le speculazioni giornalistiche e televisive che si scatenano sugli incidenti luttuosi dell'automobilismo. Chissà perché questi incidenti fanno più notizia che non le disgrazie della aviazione, o dell'alpinismo o della motonautica o di qualsiasi altro settore sportivo nel quale l'uomo si cimentava giocando una vita per un'ansia di superamento umano o per il semplice gusto del rischio?

Ho continuato il mio cammino perché ho sposato l'automobile, e divorziare da un'idea significherebbe tradire la memoria di tutti coloro che vi hanno creduto e punire tutti quelli che con me lavorano.

Qual è — a suo giudizio — l'avvenire dello sport automobilistico, il futuro delle sue vetture, quello della sua industria?

L'avvenire dello sport automobilistico sarà positivo, a giudicare dalla sua popolarità ormai diffusa in tutto il mondo.

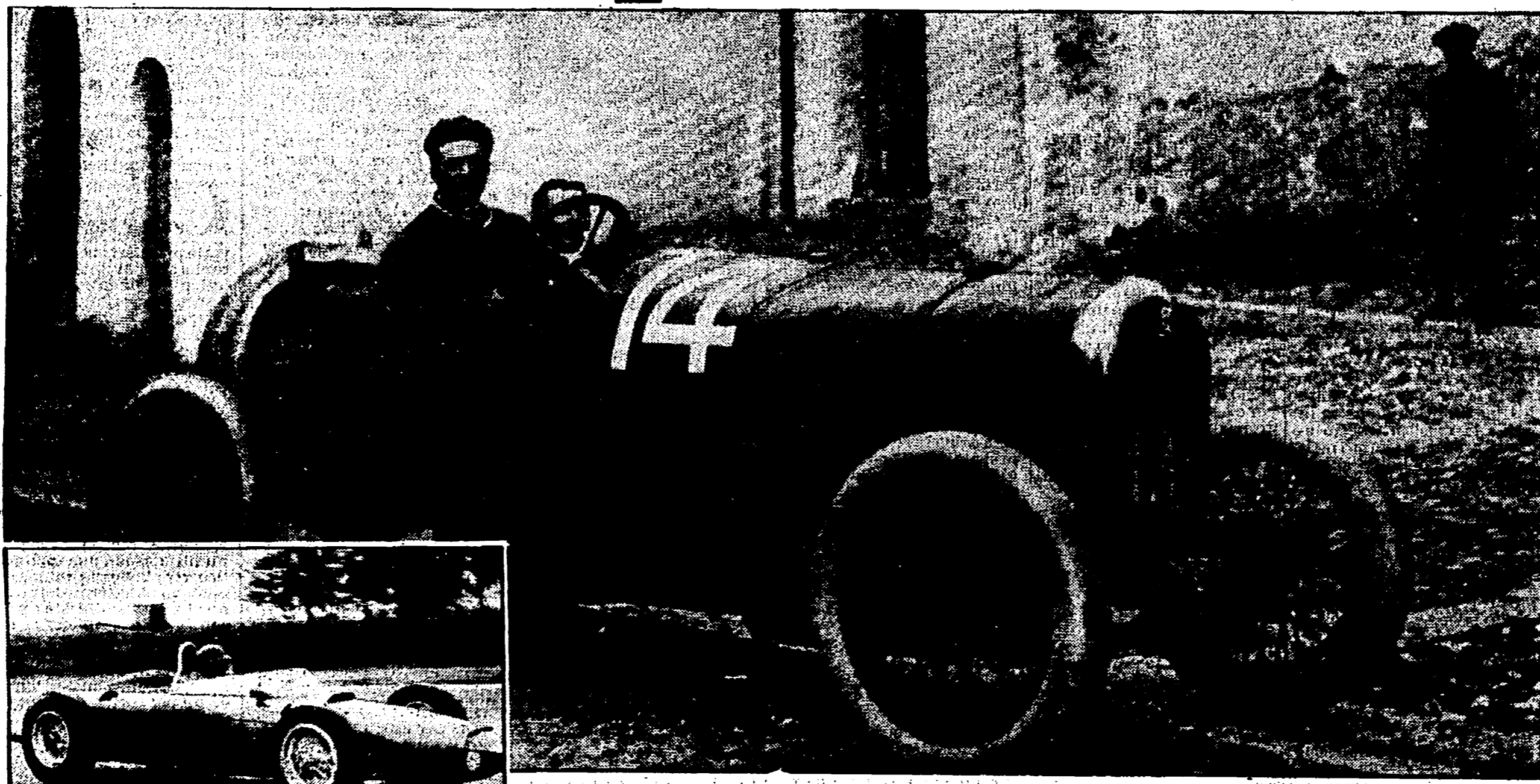
L'avvenire dell'industria che porta il mio nome dovrebbe essere assicurato anche dopo di me, se essa sarà contenuta nelle proporzioni attuali, che sono quelle di una produzione di piccola serie, dove l'apporto intellettuale del lavoratore risulta ancora determinante.

Lei costruisce auto che costano decine di milioni, auto per ricchissimi. Io però le chiedo una previsione sull'auto di media cilindrata, quella economica.

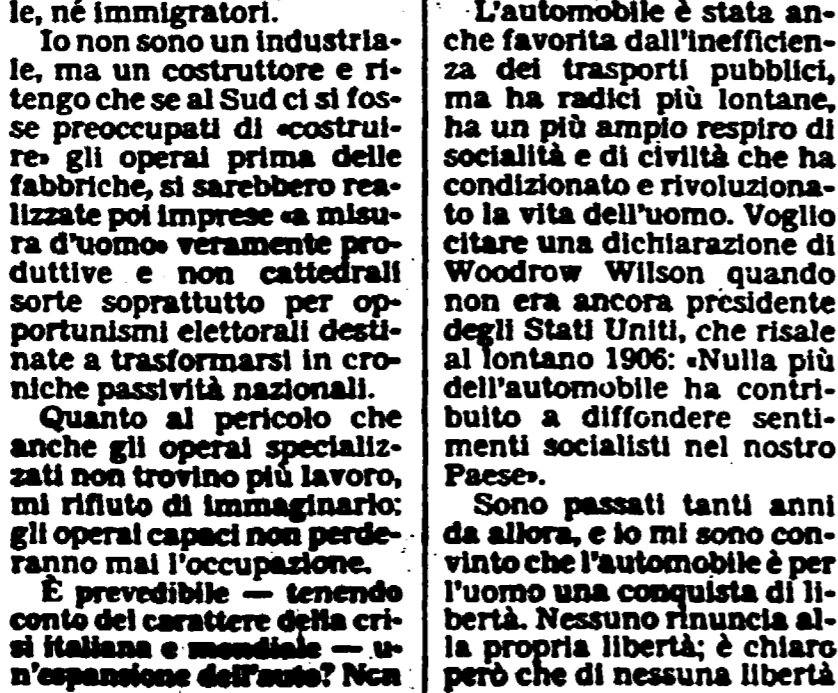
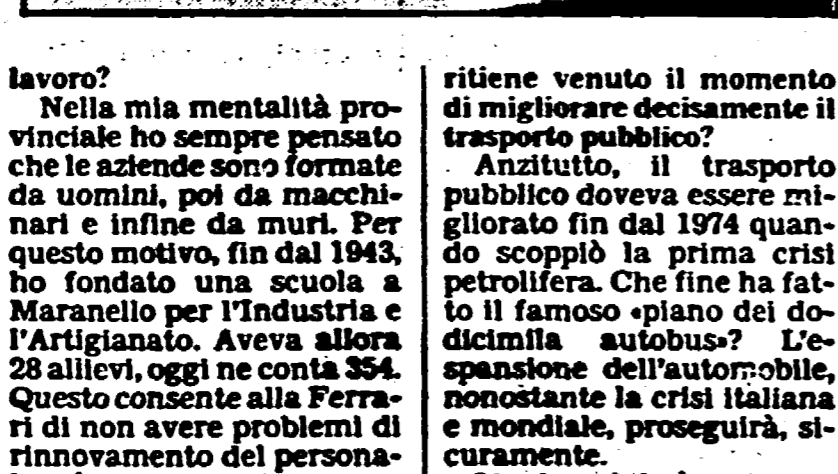
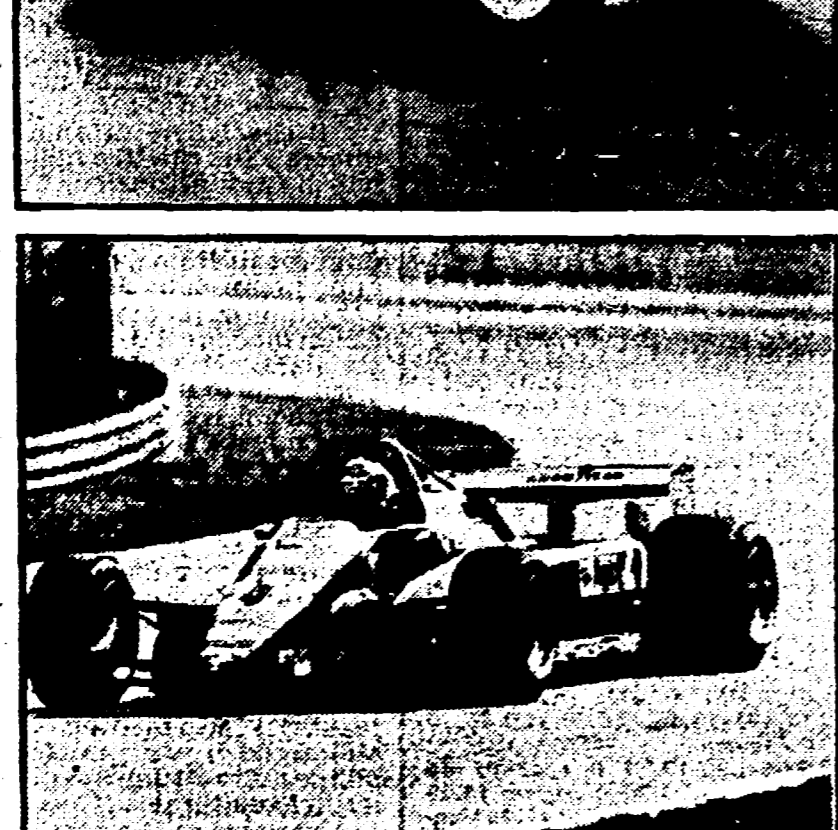
Le vetture Ferrari, anche se non sono le più care del mondo, sono costose, ma la loro produzione, esportata all'estero per il cento, procura direttamente occupazione a 1600 famiglie, oltre ben inteso i collaboratori esterni. Una previsione tecnica sull'automobile di media cilindrata? La concezione per il futuro sempre più leggera, aerodinamica, profilata, con conseguenti bassi consumi.

Ritratto di un uomo «che conta» ma che non «va mai a Roma» e che dalla sua Maranello si è imposto nel mondo. E ancora a 84 anni, ricordando le polemiche che l'hanno sempre accompagnato, ha qualcosa da dire ad un Paese da molti descritto come rassegnato

L'Italia può vincere



Qui a sinistra Enzo Ferrari
Nella foto al centro Ferrari nel 1920, quando corseva per l'Alfa Romeo
Nelle due foto piccole: l'evoluzione della Formula 1 Ferrari: come era nel '61 (pilota da Ginther) e come è nell'82 (pilota da Tambay)



lavoro? Nella mia mentalità provinciale ho sempre pensato che le aziende sono formate da uomini, poi da macchinari e infine da muri. Per questo motivo, fin dal 1943, ho fondato una scuola a Maranello per l'industria e l'artigianato. Aveva allora 28 allievi, oggi ne conta 354. Questo consente alla Ferrari di non avere problemi di rinnovamento del personale, né immigratori.

Io non sono un industriale, ma un costruttore e ritengo che se al Sud ci fosse preoccupati di costruire gli operai prima delle fabbriche, si sarebbero realizzate poi imprese «a misura d'uomo» veramente produttive e non cattedrali sorte soprattutto per opportunisti elettorali destinati a trasformarsi in croniche passività nazionali.

Quanto al pericolo che anche gli operai specializzati non trovino più lavoro? Sono passati tanti anni da allora, e io mi sono convinto che l'automobile è per l'uomo una conquista di libertà. Nessuno rinuncia alla propria libertà; è chiaro però che di nessuna libertà

è lecito abusare. Dopo la perdita di suo figlio Dino per distrofia muscolare lei è diventato un finanziere della ricerca medica nel tentativo di aiutare a scoprire le ragioni di questa malattia. Migliaia di famiglie soffrono non soltanto perché i loro ragazzi sono condannati. Ma anche perché mancano strutture adeguate all'assistenza. Si sente solo anche in questo campo? Cosa fare?

Da tredici anni mi interesso della ricerca sulle cause e le possibili cure della distrofia muscolare. Ho convocato studiosi, ho fatto stampare pubblicazioni, ho raccolto pareri, memorie, studi. Ho fondato il legato «Dino Ferrari» che ha per scopo di finanziare le meritevoli iniziative del settore, affinché anche dopo di me questa ricerca possa continuare. Il legato, per dare un esempio, ha in corso una trattativa per l'acquisto di una apparecchiatura FONAR 80 BETA, che dovrebbe consentire l'analisi diagnostica sulla distrofia muscolare e non soltanto su questa malattia.

Speriamo che non si frappongano difficoltà burocratiche e che il Policlinico di Modena arrivi a fruire di una strumentazione di tanta importanza, che nel caso della distrofia muscolare rappresenterebbe un ausilio determinante per la profilassi genetica, l'unico concreto intervento possibile oggi su questa terribile malattia.

Che altro fare? Mi sono convinto che si tratta, purtroppo, di un traguardo difficile, e non c'è sufficiente sensibilità e coscienza del problema. Il Comune di Modena ha seguito questa mia attività e ha dato una sede idonea all'UILDM, l'Unione italiana contro la distrofia muscolare.

A Milano, a Padova, a Modena ho trovato risposte, non altrettanto pressose delle massime autorità nazionali e regionali. Potrei dire che mi sento

praticamente solo. Nel suo libro parla con tanto amore di Modena, con rispetto della storia recente di questa provincia e anche delle drammatiche lotte operaie degli anni 50. Certo lei ha scelto Maranello perché in questa zona è nato, qui ha vissuto la sua giovinezza, qui la legano tutti i ricordi collegati agli inizi della sua carriera di costruttore.

Che cosa pensa della Modena di oggi? A Modena sono nato, ho vissuto la mia adolescenza, ho trascorso la vita, tranne una parentesi svizzera e milanese. A Modena ho i miei morti. Ecco perché sono legato a questa città e ne parlo con amore. La ricordo di 43.000 abitanti e la vedo oggi prossima ai 200.000. È una città pulita, ordinata, laboriosa, «prima» in molte graduatorie positive, e io mi sento fiero di appartenere.

Infine. Lei è un uomo famoso, che ha raggiunto uno dei più alti gradini del successo. Tuttavia le chiedo: ci sarà stata nella sua vita una cosa che non farebbe più. Qual è?

Certamente non abbandonerei gli studi, come feci, all'età di quindici anni. Qual è la sua opinione sul rinnovamento di l'Unità? Le piace il nostro giornale? Che cosa fare per le pagine sportive?

L'Unità è uno dei quotidiani che vedo tutti i giorni. Il giornale mi appare molto migliorato, dal punto di vista grafico, a cominciare dalla pulizia della testata e dall'impaginazione squadrata, dalla quale spiccano gli elementi tradizionali come il corsivo di Melloni.

Sarà sempre l'uomo il vero motore

MERCOLEDÌ scorso Carlo Ricchini ed io siamo andati a Maranello per incontrare Enzo Ferrari. «L'Unità» gli aveva chiesto un'intervista, a svago spedito le domande, dovevamo ritirare le risposte ed avere con lui una conversazione. Un redattore del giornale mi chiese perché andavo io per un servizio sportivo e mi fece notare che «la Repubblica» aveva mandato Gianni Brera. Risposi che non volevo fare un servizio sportivo, ma volevo conoscere e conversare con Enzo Ferrari e comunicare ai lettori le mie impressioni. Ferrari è un grande vecchio, è un personaggio che mi ha sempre incuriosito e interessato come espressione di una certa Italia, di una certa borghesia.

La mia curiosità non parte quindi solo dalle gare automobilistiche. L'unica gara a cui ho assistito, circa cinquant'anni fa, a Cerda per la Targa Florio, la ricordo con la stessa nostalgia di quando penso alla vecchia Palermo distrutta e saccheggiata dalla DC. La Targa Florio fu una delle imprese di Ignazio Florio, generale capitano d'industria nella Sicilia feudale, tra volto nel tentativo di conciliare lo sviluppo capitalistico e la grande proprietà terriera, come aveva conciliato nel suo matrimonio le sue origini borghesi con quelle aristocratiche di una Lanza di Trabia.

Con Ferrari abbiamo parlato anche della Targa Florio alla quale partecipò prima come pilota, poi come direttore e consigliere di Nuvoletti. Conobbe così la Sicilia della Targa Florio e degli ultimi rampolli della aristocrazia palermitana. La Targa Florio è morta insieme alle speranze di sviluppo della Sicilia.

Le corse oggi sono un'altra cosa. Sono un grande avvenimento popolare e la TV ha moltiplicato per milioni il numero degli spettatori. E ora tanti di questi possono assistere a spettacoli e spettacoli incidenti seduti in una poltrona. E questo mi pare il ragione per cui questi incidenti hanno un'eco più vasta di quelli che si verificano in altri sport, come l'alpinismo, di cui parla Ferrari nella sua intervista. La TV a colori ha reso più vive, incandescenti e anche drammatiche queste gare.

Debbe subito dire che l'incontro ha pienamente appagato la mia curiosità. Con Ferrari abbiamo parlato di tante cose. E

lui a ricordare l'incontro con Togliatti, in fabbrica, negli anni 50, quando il pericolo di una nuova guerra sembrava essere vicino. Togliatti gli disse che nel mondo c'erano «forze oggettive» che potevano fare precipitare l'umanità verso il conflitto. Ferrari non capiva e non accettava questa «oggettività», che considerava come una fatalità (ne parla anche nel suo libro). C'è qui un tratto del suo carattere che va rilevato. «Tutto è possibile se l'uomo vuole e se a base di tutto c'è l'uomo».

LA FERRARI può e deve vincere, e si può vincere la distrofia muscolare che ha ucciso suo figlio all'età di 24 anni. Si può vincere per la pace, si può vincere per uno sviluppo diverso dell'Italia. Ferrari non si è mai rassegnato e non si rassegna oggi, a 84 anni, mentre lucidamente parla del passato, del presente e dell'avvenire non solo dell'automobile ma degli uomini. E anche lui, è stimolato a conoscere gli «altri», a capire e a farsi capire. E così non si chiude nel recinto di Maranello e in quello poco più ampio di Modena dove vive. È significativa a questo proposito la conversazione con Beringuer, ricordata anche questa nel suo libro, volta a far capire al segretario del PCI un certo mondo che forse i comunisti, a Roma, non capiscono bene. Ma ecco l'altro tratto di Ferrari che va sottolineato. Il suo «protagonismo». Il suo essere un personaggio dell'Italia all'estero, il fatto che sia un autodidatta con la laurea in ingegneria honoris causa, e tante onorificenze, non l'ha corretto né nella mente né nel cuore. Ferrari mi appare come una tipica figura dell'arso dell'età giolittiana. Non si è fatto assimilare né dal fascismo, anche se nel periodo fascista costruiva e operava, né dal miracolo democristiano e dalla nuova classe che ha espresso.

Il suo «protagonismo» è l'opposto dei nuovi ricchi arroganti e orgogliosi. Il suo essere borghese contrasta e condanna la borghesia vistosa e spocchiosa cresciuta all'ombra del potere. Ferrari è un uomo colto nel senso migliore della parola. È ricco di quella cultura che non è solo frutto di letture ma di esperienze vissute in modo da affinare la mente e l'animo. È dal 1933 che non vado a Roma, mi dice. E come mai, domando, non si è mosso lontano dalla capitale? Si possono fare buone auto senza andare a Roma ma non si possono fare i grandi castelli di carta filigranata come quelli fatti da Rovelli, dagli Ursini, dai Sindona, dai Calitragone e C. senza biviaccare a Roma. Ferrari non va a Roma, ma non ha il qualunquismo disprezzo per Roma e per la politica. Anzi Ferrari è stato molto attivo nella vita politica, ha seguito gli sviluppi e nella nostra conversazione commenta acutamente le scelte del PCI.

Poi parla di Modena e dell'Emilia ed esalta le tre componenti che rendono più forte l'economia e più vivibile la vita in questa regione: le amministrazioni comunali, le cooperative, l'impresa frutto dell'iniziativa e che rifiuta l'egemonismo che annulla l'uomo. Gli esempi positivi di questa triade sono molti e Ferrari ricorda continuamente la collaborazione tra «la Ferrari» e il Comune di Maranello. Ci dice anche che proprio in questi mesi un gruppo di operai specializzati ha fatto una cooperativa che farà cariche vetri speciali per auto soppiantando la Saint Gobain.

CHIEDO della vita dello stabilimento, quante auto vengono costruite ogni giorno, chi le compra, come vengono realizzate i bolidi per le corse, sempre modificati, più veloci.

È un dialogo che dura più di tre ore, che termina a Fiorano nella ex cascina dove il costruttore intrattiene a pranzo i suoi ospiti. Lì di fronte, nel capannone ricavato da una vecchia stalla, c'è l'orgoglio di Ferrari, l'ufficio che studia il futuro è un gruppo di giovani tecnici e ingegneri che lui stesso ha scelto e guida. Come sarà quest'auto? Più veloce, più aerodinamica, dovrà consumare meno carburante.

Quando parla dei suoi collaboratori, dei suoi operai, il volto del costruttore pare illuminarsi. Ripete più volte: «L'uomo è il tutto, bisogna pensare all'uomo». Si i robot, ma ci vorranno sempre nelle officine dei bravi congenitori, dei tornitori, degli uomini che amano il loro lavoro. Altrimenti sarà davvero la fine. C'è un grande amore per questi macchinari, per questi capannoni, per l'auto che ogni giorno qui si vedono nascere e poi strisciare nelle prove sulla pista di Fiorano. Escono dieci vetture al giorno. Forse sono troppe — dice con aria rassegnata — ma sinora vanno via tutte, in gran parte all'estero. Chi sono i clienti? Gente ricca, certamente, ma anche gente innamorata di questa auto, alcune volte in modo folle: in America c'è stato chi ha lasciato Ferrari e si è fatto un'auto, una volta morta, nell'interno di una Ferrari, e, di recente, chi ha costruito la villa mettendo al centro del salotto a mo' di scultura, una «308 quattro valvole».

PÙ DI 2.500 vetture all'anno, l'80% delle quali oltre i confini. E pensare che Ferrari sognava, agli inizi della produzione, primo nel testamento, primo nei voti. Scatta qui ancora una volta la molla della competizione e del «tutto è possibile». Nel suo occhio si legge che c'è un autista: tutto è possibile se si è modesti. Ma senza provincialismo, senza insidia, con umiltà e visione ampia.

Infine due immagini: l'abbraccio e il grido di Cornetti, primo studente della Libera, che allora era a Fiorano, dove era nascosto l'archivio del partito comunista di Modena.

Emanuele Macaluso