



Giovedì il compleanno del Grande Vecchio dell'automobilismo
Festa in fabbrica con i dipendenti

Dalle origini all'ingresso Fiat
La personalità del Drake di Maranello
narrata da operai e tecnici

Ferrari, novant'anni di leggenda

E' stata una buona giornata, la mia seconda visita a Maranello in poco tempo, cioè dopo due mesi. Alla fabbrica Ferrari di Maranello, voglio dire, e questa volta non per il grande vecchio, anche se la festa è tutta sua, perché compie novant'anni, ma per gli uomini dei reparti, per gli operai. C'è un senso di orgoglio e di capienza, dentro l'ombra di questo grande uomo, la realtà della fabbrica, e quali problemi; e quali incertezze; e quali previsioni si mescolano a queste giornate, che non possono passare via inutilmente. Ho incontrato per primo, a Modena, Giovanni Cavallieri, sindacalista e consigliere comune; tecnico alla Scaglietti (Carrara Ferrari). Attualmente faccio il disegno, da tre giorni. Prima stavo ai metodi. Prendo 1.400.000 al mese e so che in altri posti si prende di più, perché adesso a Modena c'è il boom per i disegnatori. Però solo pochissimi hanno pensato di cambiare, perché sono ancora attaccati alla Ferrari e sono convinti che questi fatti nuovi non si sa come andranno a finire. Queste iniziative Bugatti, il motore C2 degli americani. La conoscenza diretta di Ferrari l'ho avuta in occasione, non mi ricordo se era l'ottantacinquesimo compleanno, quando gli abbiamo fatto gli auguri come sezione aziendale. Ci fu uno scambio di battute, nel quale lui si dimostrò puntualmente informato dei problemi anche sindacali, e disse: "Secondo me lo sbaglio più grosso del sindacato l'ha fatto quando ha trasformato noi proprietari di aziende in esattori delle loro tasse" riferendosi alla delega della trattativa sindacale, eliminando così il contatto tra il sindacato e la base che, secondo lui, era fondamentale. Io gli diedi ragione ma sostenni però che c'era un aspetto anche organizzativo, e che lui stesso nelle sue aziende spesso sacrificava certi problemi morali oppure anche psicologici o umani al fatto organizzativo. Però diciamo io, non è mai stato opportunistico. Lui, facciamo un esempio che vecchi sindacalisti mi raccontavano, quando la Maserati è passata ai francesi - la prima volta, adesso è gestita da De Tomaso - i proprietari si ostinarono a negare fino all'ultimo al sindacato e quindi agli operai che era stato questo passaggio. Invece Ferrari, prima di dare la notizia che c'era stata l'entrata della Fiat nell'azienda, per le necessità che tutti sappiamo - e al giorno d'oggi anche Lamborghini e Chrysler l'hanno fatta; non si sopravvive senza questo, quindi di una scelta diciamo obbligata - Ferrari volle avvisare il sindacato e i lavoratori, prima di dare la notizia al pubblico. Chiaramente ci sono anche le manovre, come dire? Interessate. Si racconta che uno dei dirigenti è ancora qua, era stato mandato alla trattativa dandogli dei limiti ben precisi: "Tu al di là delle 30 lire all'ora non ci vai". E su questo si scannavano per ore e ore in una saletta. Poi arrivava lui e diceva: "Ma sì, Della Casa, dagliene 35", che era la richiesta. Ma se gliel'avesse concessa Della Casa lo avrebbe licenziato il giorno dopo. Invece arrivava lui... Certo, qualcuno potrebbe dire che la sua estrazione non è mai stata prettamente popolare, di sinistra. Ci sono alcuni vecchi compagni che si ostinano a dire che non è poi da farci quel monumento che tutti vogliono farci; perché questo rientra nella nostra visione di comunisti... adesso voglio usare un brutto termine per non usarne uno meno... comunisti stalinisti. Nel dopoguerra, per questo tipo di comunisti, Ferrari non era certo un padrone modello. Era senz'altro diverso dagli altri ma non è che gli potessero fare degli

sconti. Romolo Zanni, pensionato Ferrari dal '75. Della commissione interna. «Io venivo da una fabbrica che è completamente diversa dalla Ferrari, perché vengo dalle Fonderie Riunite di Modena; ed era completamente diverso in termini di ambiente e di rapporti con il datore di lavoro. Parlo fino al '54, anno in cui licenziarono tanti dipendenti di quella fabbrica. Sono stato costretto all'emigrazione, perché quelli licenziati dalle Fonderie nessun padrone della provincia di Modena era disponibile a prenderli; quale che fosse la sua capacità professionale. Poi sono tornato dalla Svizzera e sono stato assunto alla Ferrari. Voglio però fare un passo indietro e dire che prima di andare in Svizzera ero stato assunto alla Ferrari con un contratto a termine e questo mi ha fatto molto male; i sei mesi, un anno... dipendeva dal bisogno dell'azienda, del padrone. Alla fine del contratto ci hanno licenziati tutti, eravamo in cinque o sei compreso il capo officina; e ci hanno licenziato perché l'azienda era andata male con le corse. Sono rientrato dall'emigrazione perché dei compagni di lavoro mi hanno detto che se tornavo mi riprendevano... sono rientrato ma l'azienda non mi ha fatto alcun cenno, allora andai a lavorare in una fonderia di Carpi. Dopo qualche mese il capo di allora delle fonderie della Ferrari mi mandò a chiamare con degli amici e compagni che avevo in quel reparto. Mi presentò e fui assunto. Questo è stato nel '58. Però, quando fui chiamato in commissione interna, allora non c'erano i consigli di fabbrica, la prima cosa che feci fu quella di discutere l'abolizione di questi contratti a termine, che a me non piacevano. E l'azienda ce lo ha concesso. Li ha riservati soltanto per quei casi legati al servizio militare... I termini di rapporti che avevamo con gli Orsi prima e con Ferrari dopo sono stati completamente diversi.

A volte ci siamo tirati per i capelli, siamo stati lì tutta la notte per un rinnovo di produzione. In molti casi era presente anche Ferrari, e posso dire anche degli episodi. Eravamo intorno alle scrivanie e gli venivano dei colpi, perché era un attore nel suo lavoro. A volte piangeva, perché anche lui ha avuto i suoi dolori; altre volte dava dei colpi sulla scrivania che buttavano in terra bicchieri, bottiglie e tutto quello che c'era. Per dire il carattere della persona, al mattino, finito il contratto, ci portava in macchina fino a casa e ci diceva che se volevamo potevamo andare a mezzo giorno. Quindi dare un giudizio di merito su questa persona... Rispetto ad altri padroni modenesi che ho conosciuto ed ho avuto rapporti di dipendenza, io dico che è uno dei migliori, questo lo devo dire. Anche se rimaneva legato attorno ai soldi, perché era difficile strappare un accordo così come i lavoratori lo volevano... Si arrivava sempre a dei compromessi... Dicevo che ero alle Fonderie di Modena e lì il padrone ci ha sparato, ci ha ucciso sei lavoratori; mentre Ferrari... il caso più grave è quando ha chiamato i carabinieri perché i lavoratori portavano via un impiegato che era un crumiro. Lo portavano via sulla sedia... Perché c'è stato un certo periodo che l'assunzione, e questo non era molto positivo, veniva attraverso dei circoli parrocchiali, delle scuole di orientamento professionale; e questi giovani avevano una certa educazione e non quello spirito di lotta che avevamo noi. È una stratificazione che è rimasta, perché siamo ottanta compa-

Giovedì Enzo Ferrari compie 90 anni. Il Grande Vecchio dell'automobilismo ha deciso di trascorrere l'evento a modo suo: niente nomi altisonanti, niente personaggi di alto rango, ma una festa in casa, in fabbrica, con i suoi 1700 operai. Un turno unico, dalle 7 alle 13 e poi tutti in mensa, a pranzo con l'Ingegnere. Di lui, della sua

storia, sappiamo tutto o quasi; i suoi successi con la «rossa» ce li ha raccontati lui stesso con un bel libro d'amarcord intitolato «Piloti, che gente...». Un mito, una leggenda, anche se la gente della sua Modena preferisce parlarne come di un uomo, un uomo di successo. Ma il Patron come lo vedono gli operai, i tecnici? Per questo

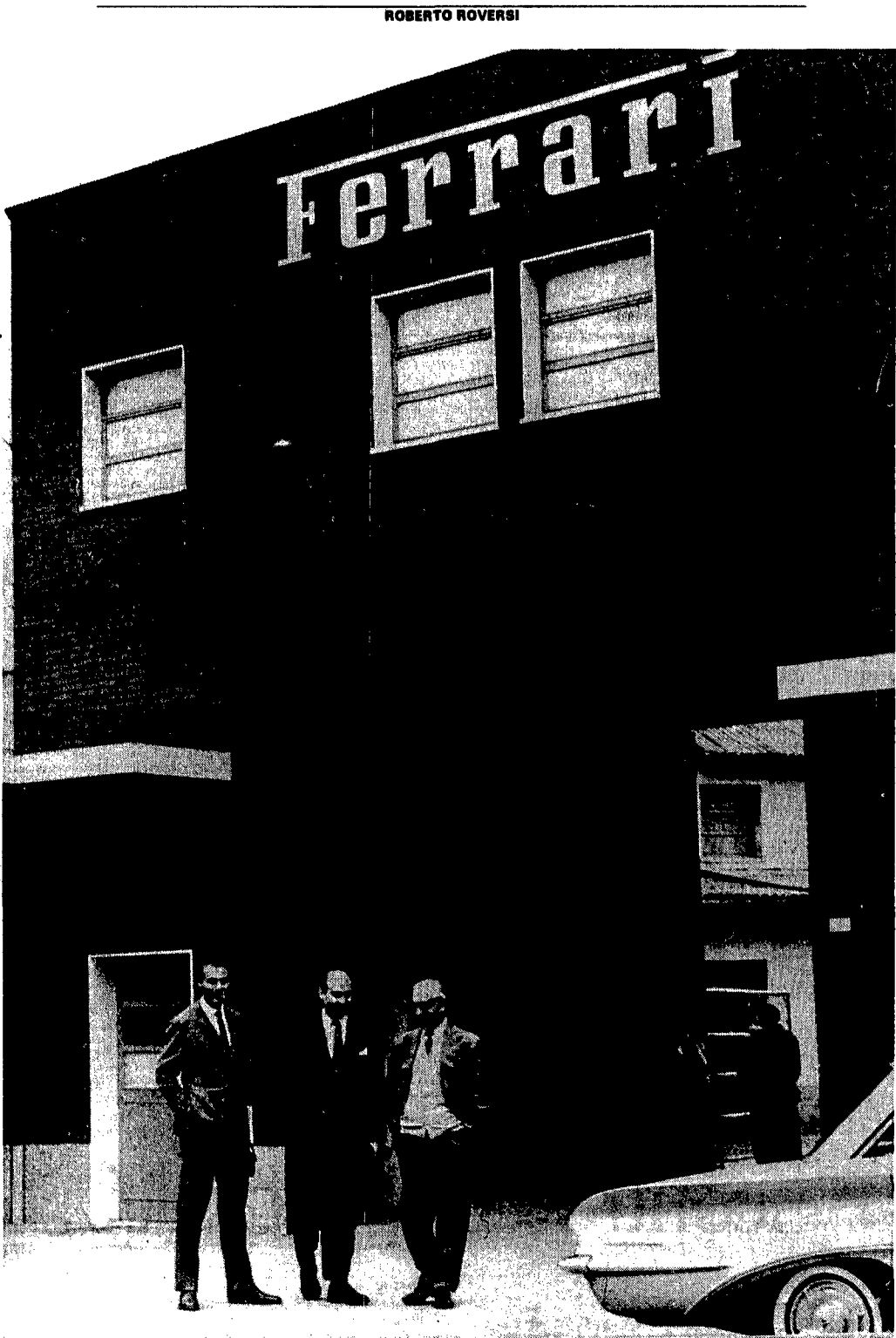
anche l'Unità, proprio seguendo le sue indicazioni, vuole ricordarlo oggi e fargli tanti auguri senza cerimonie, ma offrendogli come «specchio» di se stesso la testimonianza di chi ha lavorato e lavora per lui. Riflessioni in diretta, come scrive il nostro Roversi, da una delle fabbriche più prestigiose del mondo.

gni su 1700 lavoratori». «Nel problema che diceva lui, quello delle assunzioni - intervengono Cavallieri - una grossa qualità di Ferrari è stata quella di circondarsi di persone capaci, o per lo meno di cui aveva grossa fiducia. E devo dire che ha sbagliato poche volte. E poi lui ha sempre mantenuto i rapporti come li voleva, anche quando sembrava il contrario. E quando sono venuti i dirigenti della Fiat, che avevano un atteggiamento completamente diverso, lui ha sempre voluto mantenere i suoi rapporti. Il passaggio alla Fiat, poi, è stato molto aiutato anche per una questione di immagine. C'è stato qualche tentativo di malaccorto tentativo di modificazione: ma direi che la Fiat usa la Ferrari come un reparto sperimentale per mandarci i direttori, i funzionari... che vengono, stanno qui quattro o cinque anni poi vanno a dirigere unità più importanti dal punto di vista produttivo. Poi dentro la Ferrari passa il mondo. Vengono a visitarla...».

dell'automobile in generale. Sono sicuro che quando verrà a mancare Ferrari c'è un qualcosa di incognito che personalmente non riesco a prefigurarmi come andrà. Non perché voglia togliere qualcosa alla Fiat come capacità di gestione di una fabbrica di automobili; ma sicuramente come rapporti umani, come peculiarità della Ferrari stessa, la Fiat per me è un'incognita. E dall'aprile del '74 che andiamo sempre in aumento, ogni anno battiamo il record; siamo già a 3800 vetture, i programmi sono espansivi. E il dopo che ci preoccupa, ma ci preoccupa anche il presente. Sono già due o tre anni che la nuova venuta di questo ultimo direttore... per dirla in parole povere, è un uomo Fiat, un uomo della scuola di Ghidella. Le ripercussioni si sono sentite subito; hanno cambiato direttore generale e direttore di produzione; e questo ci preoccupa molto, perché con il metodo di lavoro, a scorta minima, tutto dovrebbe funzionare e via. Con la politica dei ritmi e dello sfruttamento, si tratta anche della strategia di chiedere alla gente molto di più di quello che possono dare. L'organizzazione stessa ne ha subito una trasformazione; l'organizzazione produttiva, perché è più tecnologizzata e poi c'è la scelta anche qui del decentramento di gruppi di produzione, di assemblaggio, che prima si faceva dentro. Quindi è una politica sostanzialmente che dice "io mi voglio mantenere una certa flessibilità sulla produzione complessiva e nello stesso tempo faccio spremere la gente". Cmpoi, se vogliamo, abbiamo dei tempi di lavorazione che sono intorno al quarto d'ora, ai venti minuti e di conseguenza abbiamo delle lavorazioni a catena. Ultimamente questo disguido si nota anche nella stessa qualità. È una battaglia nera che continuiamo a mandare avanti; perché una macchina da duecento milioni richiede anche un certo modo di assemblarla, di produrla, di lavorarla; e c'è la tendenza a non riconoscerlo. Siamo preoccupati anche noi di questa Fiatizzazione che sta venendo avanti, anche se sono convinto che finché si sa il vecchio alcune cose... ma ormai a livello produttivo lui conta poco. La gestione capillare viene fatta da questi personaggi che ci creano problemi notevoli.

G iorgio Macchioni, dell'esecutivo sindacale, in Ferrari da quindici anni: «Credo che si possa fare presto a dire, in una certa ottica, quello che i lavoratori pensano di Ferrari. Anche stamattina, girando in mezzo alla gente... In sostanza l'azienda ci ha convocato una decina di giorni fa e ci ha messo a conoscenza dell'iniziativa che intende portare avanti. Festeggerò i novant'anni all'interno dell'azienda, facendo un pranzo per tutti i dipendenti del gruppo. Le modalità esattamente non le conosciamo. Faremo un orario differenziato rispetto agli altri giorni: avremo la possibilità di terminare alle 13 per partecipare al pranzo. In linea di massima è sentito, poi ci sono i casi sporadici che non fanno testo; specialmente quelli di mezza età, che hanno già 15-16 anni all'interno dell'azienda, riconoscono nel Ferrari un padrone uguale agli altri che ha saputo sfruttare i dipendenti, che ha saputo farsi una posizione nel mercato a che a differenza degli altri ha qualcosa in più che si differenzia nel modo di rapportarsi. Sarebbe sul lato umano, perché fino alla metà degli anni 70 lo si vedeva girare, specialmente verso sera, in officina; si fermava ovviamente dai lavoratori più anziani che aveva conosciuto. Aveva cioè quel rapporto diretto... La presenza di Ferrari si sente ancora, anche se non si vede più. Si può vivere certi aspetti anche in forma differita. Si va per esempio nel reparto di direzione sportiva, dove lui è presente normalmente tutti i giorni, e c'è ancora quel certo rispetto, quando al mattino arriva: "È arrivato il vecchio, il commendatore". Per quello che riguarda l'officina ormai lo si vede saltuariamente, gli orari non coincidono mai con i nostri. Lo vedi di più sui giornali che non in azienda... Che all'interno della produzione sta diventando sempre più Fiat e meno Ferrari. I ritmi di lavoro si accentuano anche qua, infatti... Certo, questa figura di tutore un po' paternalistica, come ha detto prima Zanni, appare di volta in volta in certe scelte anche produttive; anche se è vero che da quando si è trasferito, perché prima il suo ufficio era qui, ci si chiede tutti quanti il dopo. E io sono convinto che la Ferrari per quello che fa e costruisce - anche senza la sua presenza fisica, di quando andava dall'operaio a chiedere il problema o a misurare il diametro di un pistone - si è modificata. Però il dopo io sono convinto che sia molto legato anche al futuro dell'automobile. La Ferrari produce piccole quantità quindi non è coinvolta nell'esuberanza delle macchine, però anche la Ferrari è legata al destino

T ra di noi comunque c'è una generosità, dice Arrigo Piombini, 17 anni in fabbrica, dell'esecutivo sindacale - e io sono convinto che ci sarà sempre il giovane che si entusiasma a costruire, a fare. E però importante anche organizzarsi. Dipende molto dalla intelligenza dei capi e delle figure intermedie; dipende dalla pressione che queste figure ricevono dall'alto; però è chiaro che se si lascia campo a questa pressione è un errore... anche dal punto di vista esclusivamente egoistico e capitalistico, ma anche dal punto di vista umano. Mentre si rivendica una flessibilità abbastanza massiccia all'operaio e al tutore, abbiamo una concentrazione delle informazioni. Pochi decidono e pochi sanno cosa fare... non c'è un tramite. Se noi avessimo la gran parte dei lavoratori menefreghisti che aspettano che gli si dica che fare, non si monterebbe niente. Ecco perché stiamo andando su una strada preoccupante; sta in noi i fattori promotori anche della qualità e della quantità del prodotto. Queste sono riflessioni precise, in diretta, dal dentro di una delle fabbriche - più prestigiose del mondo. Mentre una poco la nebbia dirada, saluto anche Gaetano Verri e Fabio Ronchetti. Da tutti ho imparato, ancora una volta.



Enzo Ferrari (a destra) davanti alla sua fabbrica di Maranello

I 25 titoli mondiali della «rossa»

- La Ferrari ha disputato 424 gran premi di F.1 e ne ha vinti 93 a tutto il 1987.
- Ha conquistato 9 titoli mondiali conduttori di F.1.
- Da quando esiste il campionato del mondo costruttori di F.1 (1981) la Ferrari si è imposta 2 volte (1982-1983).
- Se consideriamo i precedenti anni ne ha vinti 8 (1961-64-75-77-79-82 e '83).
- In totale la Ferrari ha vinto 25 titoli mondiali e cioè 9 campionati conduttori di F.1, 14 titoli con le vetture sport e 2 campionati del mondo costruttori.
- Il primo gran premio disputato dalla Ferrari è stato il gran premio



- di Monaco del 1950.
- La prima e vera Ferrari di F.1 risale al 1948.
- La prima Ferrari campione del mondo era siglata 500 F2.
- Il primo motore Ferrari mai costruito era un 12 cilindri di 1497 cc. che erogava 72 cavalli e montato sulla prima gran turismo (1946). Fu sviluppato anche per la F.1 fino a raggiungere i 280 cavalli nel 1949 tramite l'ausilio di un compressore volumetrico.
- Il primo gran premio vinto dalla Ferrari è stato il gran premio di Gran Bretagna del 1951 (14 luglio) pilota l'argentino Froilan Gonzales.
- L'ultimo gran premio vinto è stato il gran premio di Australia del 1987 con Gerhard Berger.