



Il sindaco Alfonsina Rinaldi
ci racconta l'orgoglio della sua città
«Quella volta con Paul Newman...»

L'Ingegnere secondo Lauda
«Che intuito ha nella scelta dei piloti!
Ma quando corri devi ripagarlo»

Dov'è Modena? Dove c'è la Ferrari

JENNER MILETTI

MODENA. Misura le parole le soppesa una ad una. E dire che siamo parlando di Enzo Ferrari non di milioni o di rapporti con i socialisti. Alfonsina Rinaldi sindaco di Modena ha un'evidente preoccupazione che non confesserà mai non sta parlando al cronista ma a Lui di retamente perché sa che Lui leggerà il giornale (li legge tutti) e non si lascerà sfuggire nulla come sempre. E magari fra un mese con una battuta la «sglitterà» anche.

In questi giorni sono in tanti a chiederle quali rapporti ci siano fra Modena e Ferrari se Ferrari poteva essere «non modenese». Alfonsina Rinaldi propone subito una «dichiarazione». «Enzo Ferrari rappresenta per Modena quel biglietto di visita che ogni piccola città sogna di avere e di esibire. Ma rappresenta al miglior livello un tratto che spesso ha contraddistinto la nostra provincia nei momenti più alti: un mix tra cultura del lavoro esaltazione della tecnica sollecitazione alla ricerca scientifica avendo sempre come base buone strutture formative. Insomma, lavoro, tecnica, scienza ed istruzione mescolati assieme tanto da ricevere stimoli l'uno dall'altro».

Ha avuto molte occasioni di incontro con Enzo Ferrari? «Adesso come sindaco, prima come segretario della federazione comunista. Ma quando, pochi anni fa, eri ragazzo, come vedevi Enzo Ferrari, cosa ti interessava di lui?»

Ero curioso di conoscerlo perché era un uomo presente nel mondo lo conoscevo la provincia. Lui lo conoscevo. Quando lo conobbi ho apprezzato subito la sua capacità di prestare attenzione agli altri a tutte le persone che incontra con curiosità ed interesse.

Per una città come Modena, cosa rappresenta Enzo Ferrari?
Nella sua vita c'è uno spaccato della storia economica e sociale della nostra città. Nell'autobiografia ricorda quando agli inizi del secolo andava alla cooperativa con il babbo che costruiva telai in ferro ed anche cancellato come quella del palazzo di Giustizia. Enzo Ferrari anticipa il passaggio tra la società agricola e quella industriale e sottolinea subito la componente lavoro quella manodopera specializzata nella meccanica che spiega perché la Ferrari è nata qui e non altrove.

Chi siano i lavoratori di Modena lo ha spiegato lo stesso Enzo Ferrari nella sua autobiografia. «A Modena c'è una specie di palcoscenico che si è evoluta in

Ferrari sono contesi sul mercato del lavoro che c'è una ricaduta positiva sulle piccole aziende e gli artigiani. La Ferrari è soprattutto la dimostrazione che è possibile coniugare mercato ed innovazione anche nel conflitto sociale.

L'ingegnere di Maranello è l'imprenditore che ogni città sogna. Il Comune propone a dieci privati di costruire garage intorno alla città e da Ferrari arriva la prima risposta positiva. All'ospedale funziona una moderna apparecchiatura Mm (materiale risonanza magnetica) donata dall'ingegnere. «Nel mio ritorno a Modena»

ha scritto Enzo Ferrari ricordando l'uscita dall'Alfa Romeo dopo vent'anni di lavoro - c'è stata una specie di rivolta morale, perché quando me ne ero andato, in gioventù non godevo che la mia scuola nomea di ragazzo abbastanza strano appassionato di automobili e di sport, al quale non si riconoscevano capacità particolari. Adesso la «no me» non è certo minuscola e Maranello è diventata una sorta di laico santuario dove l'ingegnere riceve magnati dell'economia, leader politici e uomini di cultura.

Ma la città di Modena come giudica il grande costruttore?

Ricordo il 4 novembre scorso - dice Alfonsina Rinaldi - quando mi stavo recando in centro per parlare alla manifestazione delle Forze armate. Ho visto appese alle finestre tante bandiere rosse ed ho saputo così che la Ferrari aveva vinto in Giappone. A Modena c'è l'orgoglio di avere la Ferrari e c'è un legame molto forte con l'uomo Ferrari. Anche io ne sono orgogliosa quando sono all'estero ormai non sto più a spiegare dove sia Modena. Mi basta dire dove c'è la Ferrari e tutti capiscono. Credo che la città - ed io per prima - mi questo uomo che ha avuto successo senza mai vergognarsi di essere uomo - un uomo che per i modenesi riesce a non essere un mito. La città rispetta questo grande novantenne, la sua solitudine provocata dalla scomparsa di chi ha condiviso le sue imprese e le sue speranze. Ma questa sua solitudine che non è mai arroganza.

Quale rapporto esiste fra un Comune di sinistra e Enzo Ferrari imprenditore?

In tempi passati c'era chi si scandalizzava perché dalla fabbrica di Maranello escono anche auto che costano più di trecento milioni. Come amministratore pubblico io tengo conto del fatto che la Ferrari due anni fa ha assunto duecento lavoratori e che continua ad assumere anche oggi che gli operai con il «marchio-

Ma come sindaco, non hai nessun appunto da fare all'ingegnere?
Come sindaco non come donna sono arrabbiata moltissimo con lui non mi ha chiamata quando a Maranello è arrivato Paul Newman. Non lo perdonerò mai.



Enzo Ferrari oggi, i 90 anni di un Grande Vecchio

«Con lui hai voglia di vincere»

LODOVICO BASALU

La sua fama è legata in discutibilmente alla Ferrari. Nato a Vienna il 22 febbraio del 1949 da una famiglia benestante di lontane origini spagnole Niki Lauda ha avuto il suo daffare per imporsi all'attenzione internazionale. Forse in quel lontano 15 aprile del 1968 quando esordì contro il volere del padre in una corsa in salita a Bard Mubibaken (Austria) al volante di una Mini Cooper S non immaginava certo di diventare il pilota con più affermazioni nei gran premi al volante di una monoposto del Cavallino Rampante ben 15 negli anni che vanno dal 1974 al 1977. Il resto noto: tre titoli mondiali inframmezzati da un incidente che avrebbe piegato chiunque da un ritiro (1979) che sembrava definitivo, il ritorno il nuovo abbandono (a testa alta) al volante della formidabile McLaren Porsche esaltata dalle sue grandi doti di collaudatore. Poi tutto l'interesse verso la compagnia aerea la «Lauda Air».

Lauda cosa ricorda di quegli anni?
Fu un'esperienza indimenticabile. La Ferrari veniva da un lungo periodo di digiuno e portava alla vittoria ed al titolo mondiale fu un fatto unico ed esaltante.

Tra le persone che conobbe chi lo colpì maggiormente?
Senza dubbio l'ingegnere Ferrari. Di lui tutti avevano timore e rispetto, un pilota, quando era in pista, avvertiva quasi l'obbligo di vincere.

Dopo la sua discussa decisione di cambiare squadra nel 1976, la casa modenese ha conquistato un altro titolo mondiale con Jody Scheckter. Poi alcuni anni sofferti per arrivare alla «fascia di fine 87» con due vittorie consecutive negli ultimi gran premi. Cosa ci può dire il proposito?

Enzo Ferrari non si arrende mai quando tutti cercano di analizzarlo con più o meno competenza la situazione del suo team tira fuori sempre nuove risorse.

Allude alla coraggiosa e forse sofferta decisione di assumere il tecnico ex McLaren John Barnard?

Anche questo può essere un esempio se Barnard è finito alla Ferrari non è stato per caso. Personalmente ho un ottimo ricordo di lui quando lo vorgevamo insieme alla scuola inglese. Non è una persona che ama fare le cose in fretta e forse per questo si è tirato addosso le ire di parte della stampa e dei tifosi. Ma vi garantisco che a medio lungo termine i risultati arriveranno.

Enzo Ferrari ha avuto alcune volte una buona occhio?

Certo è sempre lui che prende queste decisioni. La Fiat non c'entra niente nella gestione diretta del reparto corse.

Anche per quel che riguarda i piloti?

Ancora di più per quel che riguarda i piloti. Guardate Gerhard Berger mio connazionale. Enzo Ferrari lo aveva da tempo sotto osservazione ed il suo intuito è stato premiato ancora una volta come ai tempi di Gilles Villeneuve.

Come vede Michele Alboreto in seno alla squadra?

Alboreto lo scorso anno è stato sotto pressione questo per lui sarà un anno molto importante in quanto il compagno che si trova di fianco è senza dubbio velocissimo e sbaglia sempre meno.

Non è una situazione nuova in casa Ferrari da sempre piloti e tecnici hanno

Il gesto di Mansell conferma quello che io penso di lui. E' veloce ma anche poco intelligente. Sono torti che Ferrari difficilmente perdona.

Cosa augura all'ingegnere in occasione del suo 90° compleanno?

Che le sue macchine continuino ad essere protagoniste. Non è un luogo comune dire che senza le «rosse» le corse avrebbero ben poco significato.

Uno per uno tutti i suoi campioni

Fangio (56) Phil Hill (58-62), Scariotti (dal '63 al '67) Surtees (dal '63 al '66), Bandini (dal '62 al '67) Pedro e Riccardo Rodriguez, Bagnetti ('61-'62) Amon ('67 al '69),

I piloti di F1 campioni del mondo con Ferrari

1952-53 Alberto Ascari (Ita)
1956 Juan M Fangio (Arg) (su Lancia-Ferrari)
1958 Mike Hawthorn (Gb)
1961 Phil Hill (Usa)
1964 John Surtees (Gb)
1975-77 Niki Lauda (Aut)
1982 Jody Scheckter (Sa)

Questi i principali piloti della Ferrari Alberto Ascari (dal 1950 al 1954), Villoresi (dal '50 al '53), Farina (dal '52 al '55), Castellotti (dal '55 al '57), De Portago (dal '56 al '57); Von Trips (dal 57 al '61),

1968 e poi dal '70 al '73, Regazzoni (dal '70 al '76 escluso il '73), Lauda (dal '74 al '77), Reutemann (dal '76 al '78), Scheckter (dal '77 al 1980); Villeneuve (dal '79 al 1982); Pironi ('81-'82); Tambay ('82-'83); Andretti ('71-'72-'82); Arnoux ('83-'84); Alboreto (dal 1984 ad oggi); Johansson (dal 1985 al 1986); Berger (dal 1987 ad oggi).

Niki Lauda ha vinto 15 gran premi per la casa di Maranello risultando il pilota con maggior numero di vittorie, alla guida di una «rossa»

Il mio incontro col poeta dei motori

GIOVANNI GIUDICI

Si ho avuto il piacere di incontrare una volta Enzo Ferrari quattro anni fa quando venni «comandato» da questo giornale a compiere un giro di prova su una delle sue macchine. Non intendiamoci di «Formula Uno» ma pur sempre un bolide una «Testa rossa» del cui nome nella mia incompetenza avevo inutilmente cercato la giustificazione. «Dov'è domandandomi la testa della macchina?». A parte ciò ad accrescere la mia confusione ci si metteva anche il colore della carrozzeria rossa come il fuoco fino all'ultimo millimetro quadrato. Ferrari (al quale mi rivolgevo naturalmente col rispettoso titolo di «ingegnere») mi spiegò forse con una punta di garbato spazientimento che il rosso della «Testa rossa» si riferiva ad una sua parte interna la «testata» del motore in ricordo di non so quale macchina da competizione che anni prima aveva subito lo stesso trattamento. Una sorta di buon auspicio.

Questo succede a voler tentare improbabili accoppiamenti tra l'universo dei motori e un semplice poeta peraltro il giro di prova non lo feci io ma un abile collaudatore di

Maranello che si chiamava (se non ricordo male) Guidetti. Confesso però che già che ero avrei voluto guidare lo stesso sia pure col Guidetti al mio fianco. Ma fu proprio l'ingegnere a dissuadermi con gentile fermezza spiegandomi egli stesso che la macchina aveva una targa «di prova» e per ciò non era assicurata contro possibili inci-

dentì provocati da estranei. Poi figuriamoci quanto sarebbe costato un sia pur minimo griffio a quel giocattolino da (allora) 170 milioni. «Io spero del resto disse Ferrari forse per lenire una supponibile mia delusione «che lei diventi prima o poi mio cliente» con ciò lasciando trapelare un incoraggiamento.

Un'ottimismo riguardo all'incremento del mio censo a tutt'oggi non confermato dai fatti.

Uno dei tratti della signorilità è (credo) quello di considerare la condizione dell'interlocutore almeno par in ogni caso alla propria. Ma ho ragione di ritenere che il vecchio Patron (mi parlava con emiliana pacatezza tenendo le mani appoggiate al bordo della sua immensa scrivania) intendesse eleggermi *cu pair* non tanto in termini di reddito ma di passione il massimo dunque della signorilità perché con la «passione» i soldi non c'entrano. Poco importa poi che il poeta al quale l'ingegnere stava parlando avesse assistito una sola volta in vita sua a una corsa d'automobili (a Monza nel '59 o '60 rumori infernali puzza di benzina da non dirsi...) lui Ferrari non poteva concepire che un altro non vibrasse della sua stessa passione (così come diciamo pure un poeta si adatta malvolentieri ad ammettere che del a poesia non importi quasi niente a nessuno).

Da Maranello tornai a Milano con un do no «Poiché lei scrive» mi aveva detto quel Poeta dei motori «le confesserò che qual che volta scrivo anch'io e voglio regalarle dunque un mio libro dove c'è tutto quel che potrei raccontarle in una lunga conversazione».

Del libro intitolato *Piloti che gente* mi limitai allora a scorrere le molte illustrazioni fotografiche e dei disegni a colori. Questi ultimi davano matù i ragazzi della mia generazione nei tempi assai poveri di cose «da vedere» ma ricchi di visioni della fantasia e di «sentito dire». Ma adesso proprio per i suoi gloriosi novant'anni ho voluto pagare il mio debito con lo scrittore leggendo da cima a fondo il suo libro.

Che cosa ne emerge? Ne emerge una vita che rivolta soprattutto agli altri esprime colui che l'ha vissuta come testimone e insieme protagonista di un'alta scomparsa o in via di scomparire in questa palude di nuova

barbane in cui sguazziamo o ci dibattiamo. Nell'epoca della serietà e della riproducibilità tecnica di tutto Enzo Ferrari impersona ancora una linea italiana d'inventiva di coraggio di ricerca innovativa mai disgiunta dall'attenzione all'uomo. Lui corridore automobilista che organizza altri corridori in

barbane in cui sguazziamo o ci dibattiamo. Nell'epoca della serietà e della riproducibilità tecnica di tutto Enzo Ferrari impersona ancora una linea italiana d'inventiva di coraggio di ricerca innovativa mai disgiunta dall'attenzione all'uomo. Lui corridore automobilista che organizza altri corridori in

barbane in cui sguazziamo o ci dibattiamo. Nell'epoca della serietà e della riproducibilità tecnica di tutto Enzo Ferrari impersona ancora una linea italiana d'inventiva di coraggio di ricerca innovativa mai disgiunta dall'attenzione all'uomo. Lui corridore automobilista che organizza altri corridori in

barbane in cui sguazziamo o ci dibattiamo. Nell'epoca della serietà e della riproducibilità tecnica di tutto Enzo Ferrari impersona ancora una linea italiana d'inventiva di coraggio di ricerca innovativa mai disgiunta dall'attenzione all'uomo. Lui corridore automobilista che organizza altri corridori in



barbane in cui sguazziamo o ci dibattiamo. Nell'epoca della serietà e della riproducibilità tecnica di tutto Enzo Ferrari impersona ancora una linea italiana d'inventiva di coraggio di ricerca innovativa mai disgiunta dall'attenzione all'uomo. Lui corridore automobilista che organizza altri corridori in