

La morte di Ferrari

La notizia tenuta segreta Poi una cerimonia intima all'alba del giorno di Ferragosto: solo 20 persone

Una catena di discrezione per rispettare le sue volontà Nessuna conversione: da 30 anni si era riavvicinato alla religione

Per lui il silenzio di una città

La sua Modena gli deve molto

ALFONSI RINALDI*

L'ingegner Ferrari, un uomo che sempre nella vita è stato accarezzato e bersagliato dai riflettori, ha scelto di andarsene in punta di piedi, forse per riaffermare la propria dimensione umana, che emergeva prepotentemente nel fluire delle sue parole. In una intervista concessa nel novembre '87 a Roberto Rovessi affermava: «Mi è morto un figlio di diavola muscolare e lo sto dedicando la mia vita a questo problema...».

Enzo Ferrari (anzi: «L'uomo che ha sognato di essere Enzo Ferrari», come lui stesso disse di sé) si è addormentato per un sogno più profondo domenica mattina all'alba. Anche di fronte alla Signora in nero è rimasto il «Drake»: ha voluto andarsene senza rumore. E Modena, la città legata alla sua vita, gli ha fatto il regalo più bello: il regalo del silenzio per un giorno intero.

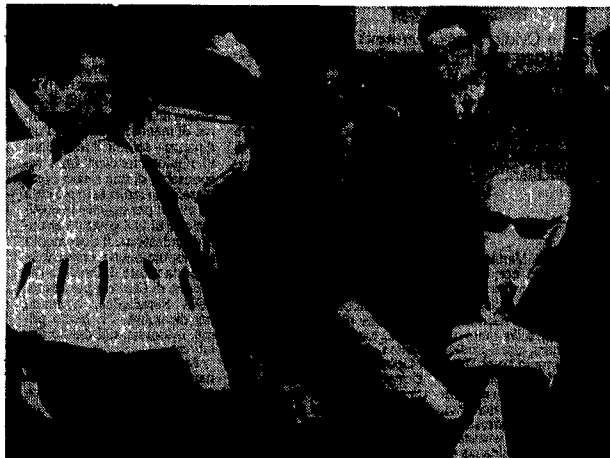
DAL NOSTRO INVIATO MICHELE SMARGIASSI

MODENA. Al club Ferrari di Maranello anche la segreteria ha la voce che le trema. Fuori, le bandiere gialle e rosse. Bandiere anche sotto le finestre di casa Ferrari, a Modena. Bandiere ai caselli dell'autostrada, sulla tangenziale, legate alle alte ai piloni della luce; bandiere su via Giardini, quella che porta a Maranello, quella che Ferrari percorreva tutte le mattine alle undici, dopo il rituale passaggio dai barbiere. Bandiere, ma quasi tutte non abbrunate né a mezz'ora: libere come nei giorni di vittoria, come negli anni più rampanti del bolide rosso. «Il lutto non si addice al Cavallino», spiega Alberto Beccari, il vicepresidente - i ferrariisti capiranno - i ferrariisti capiranno. Hanno capito subito che il Drake voleva andarsene in punta di piedi. Non per modestia, che modesto l'uomo non è mai stato, e ne aveva motivo. No: per naturale nobiltà. Lucido, attaccatissimo alla vita fino a che ne ha avuta, ha chiesto (anzi: preteso, impartendo agli amici gli ultimi ordini di una vita

questo meno grande uscita di scena. Solo il giardiniere di fronte a casa s'è accorto, alle sette della mattina di ferragosto, del carro funebre che usciva dal portone della casa di largo Garibaldi dove l'ingegnere ha sempre abitato. L'ultima automobile che lo ha portato (almeno in questo mondo) era «bella, piena di fiori, ma niente di fastoso». Al cimitero di San Cataldo, davanti alle colonne grigie della tomba di famiglia, una ventina di persone: il figlio Piero Lardi Ferrari, i familiari, i pochi intimi «amici del sabato sera».

Era pronta la cappella, ma non è servita. Cerimonia religiosa sì, ma breve, davanti al sepolcro del Ferrari, e officinata da un frate, padre Paolo: anche questo lo aveva stabilito il Drake. Ora già si mormora di conversione in articulo mortis e qualcuno magari ne farà un caso. Tutt'altro. Non chi lo conosce, e sa come frequentasse Dio fin dalla morte del figlio Dino, stroncato dalla distrofia muscolare nel '56. Ma era una frequentazione tutta particolare. Sulle Ferrari, «mi confidava», dice un amico di famiglia che vuol rimanere anonimo - «non si riusciva ad essere sempre coerente con la fede».

Così tutti hanno saputo della sua vita. Piccoli drappelli, famiglie abbronzate e in festa, davanti ai cancelli chiusi del sepolcro dove Ferrari riposa accanto al padre Alfredo e vi-



Laurea honoris causa in fisica a Ferrari dall'Università di Modena

uno a figlio Dino. Uno sconosciuto, gralla tremula, lascia due giacconi rossi e un biglietto: «Un tuo caso litoso, Paolo». Piovono telegrammi, come in un giorno di vittoria. Scrivono capi di Stato e famiglie, teste coronate e gente comune, ma l'elenco completo non lo sapremo mai: «Per non far torto a nessuno», Sile Ferrari.

Anche a Maranello s'è saputo tutto dai telegiornali, anche in azienda, dove pure per l'acuirsi della malattia ai reni da più di un mese l'ingegnere non si vedeva più. La fabbrica delle fuoriserie riapre il 24. La squadra corse non chiude mai. Ieri mattina riunione lampo dei dirigenti: si decide, naturalmente, in stile Ferrari: avanti col lavoro. Parte subito per Monza il camion coi ricambi per il Gran premio. Nessuna fermata in officina,

neppure un minuto di silenzio. Le Ferrari correranno a Monza, come sempre, e senza lutto. E anche domenica prossima in Belgio, e in tutti i gran premi successivi. «L'automobile non vuole pensieri», confidò il Drake al poeta Roberto Rovessi in una delle sue ultime interviste per l'Unità, parlando dei piloti troppo tormentati psicologicamente.

Occhetto: «I lavoratori gli sono riconoscenti»



Profondo cordoglio è stato espresso ai familiari dal segretario generale del Pci, on. Achille Occhetto (nella foto). «Vi esprimo - è detto nel messaggio - il commosso cordoglio per la scomparsa di Enzo Ferrari. Ad Enzo Ferrari va il nostro affettuoso ricordo, il riconoscimento e il caldo ringraziamento dei lavoratori e dei comunisti italiani per quanto ha saputo realizzare nel campo dello sport e dell'industria automobilistica, a favore della democrazia e del progresso tecnologico, civile e sociale del nostro paese».

Cossiga: «Seppe rispondere alle sfide sempre nuove»

Il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, ha voluto esprimere il suo personale cordoglio, ricordando dapprima le qualità umane e professionali, la figura di pioniere dell'industria delle auto da corsa e di imprenditore di grandissima capacità di Enzo Ferrari, concludendo che «il nome ed il marchio Ferrari si sono identificati in ogni parte del mondo con la capacità del nostro paese di rispondere con successo alle sfide sempre nuove del progresso tecnologico, offrendo un'immagine di efficienza e di inconfondibile stile».

Nilde Iotti: «Un democratico che ha onorato l'Italia»

Telegrammi dei presidenti della Camera e del Senato, Nilde Iotti e Giovanni Spadolini, sono stati inviati ai familiari. L'on. Iotti ha sottolineato come «la sua scomparsa rappresenta un lutto non solo per il mondo dello sport e dell'automobile, ma per l'intera comunità italiana». «Profondamente commosso partecipo al lutto dell'Italia tutta per la scomparsa di Enzo Ferrari che ha impresso segni indelebili alla storia dell'imprenditoria e congiuntamente a quella dello sport, offrendo sempre esempio al paese di ardimento, di dedizione al lavoro, di coraggio e di fedeltà alla propria terra».

Craxi e De Mita esaltano la figura del pioniere

Cordoglio dei segretari del Psi e della Dc. Craxi ha così esaltato: «A nome mio personale e dei socialisti italiani invio un sentimento di profondo cordoglio per la scomparsa di Enzo Ferrari, figura indimenticabile di pioniere, costruttore e condottiero di imprese tecniche e sportive». L'on. De Mita, in una dichiarazione, ha affermato che «con Enzo Ferrari scompare il grande simbolo italiano della giovinezza, dell'audacia, della tenacia e del progresso tecnico, il paese che lo ha amato per tutto questo che lui ha rappresentato, continuerà ad amarlo nelle stesse macchine che ancora correranno con il suo nome».

Montezemolo: «Con Ferrari se ne va una parte di me»

Luca di Montezemolo, che è stato direttore sportivo della Ferrari dal '70 al '73, ha dichiarato: «Questo è per me un momento tremendo e tristissimo. Enzo Ferrari è stato un personaggio fondamentale nella mia vita, per quanto ho potuto imparare lavorando al suo fianco e per il profondissimo rapporto umano che ci ha sempre legati. Quindi ha concluso: «Con Ferrari se ne va una parte della mia vita», il segretario del Coni, Arrigo Gattai, lo ha ricordato così: «Enzo Ferrari è stato uno dei maggiori artefici dello sviluppo dell'industria automobilistica italiana in questo secolo. Il "Cavallino Rampante" e i successi delle vetture rosse, hanno fatto conoscere l'Italia e le sue capacità costruttive in ogni parte del mondo sportivo, oltre la perdita di Ferrari e del suo spirito indomabile, che rimarrà sempre uno straordinario esempio di vita».

Fiat: «Grandi capacità imprenditoriali e morali»

La Fiat ha espresso il suo «profondo cordoglio. Ciò che lo distingueva da qualsiasi altro personaggio del mondo dell'auto era, e deve essere, da sempre, totalmente assorbito dai motori e dalla tecnica e questo lo rendeva unico». «Le sue grandi capacità imprenditoriali - conclude la nota Fiat - e soprattutto la sua volontà e la tenacia, hanno permesso a Ferrari ad affermarsi ovunque, divenendo simbolo di audacia sportiva e di progresso tecnologico. Di Enzo Ferrari insieme alla sua opera rimarranno il ricordo dell'umanità e della sua alta dritta morale».

GIULIANO ANTIGNOLI

La Fiat ora punta alle sue azioni ma l'Ingegnere disse no all'Avvocato

Il futuro ci riserva una Ferrari tutta targata Fiat? È l'ipotesi più probabile, anche se par di capire che Enzo Ferrari prima di andarsene definitivamente non ha venduto il suo 40% del Cavallino rampante alla casa torinese, che però conserva un diritto di prelazione. E non c'è neppure da escludere che il Grande Vecchio abbia destinato tutto il suo patrimonio a una istituzione benefica.

DAL NOSTRO INVIATO WALTER BINI

MARANELLO. «Per noi tutto continua come prima. Le decisioni sul futuro dell'azienda spettano alla Fiat e alla famiglia Ferrari». Franco Gozzi non si sottrae alla domanda su cosa succederà ora alla casa del Cavallino rampante dopo la scomparsa del «Drake». Certo, dobbiamo tutti fare uno sforzo per superare l'emozione di questo momento. E può sembrare davvero ingeneroso, e persino un po' cinico, disciogliere di assetti proprietari, di pacchetti azionari, di miliardi all'indomani di un lutto così grande. Ma il fedele segretario, l'uomo ombra di Enzo Ferrari per tanti anni, ha grande disonestà e pazienza con i giornalisti ed è pronto a tutte le do-

mande. «La questione degli assetti futuri dell'azienda - ribadisce - dovrà essere affrontata dalla proprietà, cioè dalla Fiat e dalla famiglia Ferrari».

Se abbiamo interpretato bene questa risposta, Ferrari prima di spegnersi nella sua casa di Modena non ha ceduto la sua parte di azioni al colosso torinese. La Fiat, come noto, detiene dal 1969 il 50% della Ferrari auto, il 40% era nelle mani dell'ingegnere e il restante 10% è in quelle del figlio Piero Lardi Ferrari. Cosa farà ora la Fiat? A Corso Marconi a Torino sono elusivi. All'ufficio stampa dicono che i massimi dirigenti, dall'avvocato Agnelli a Cesare Romiti a Vittorio Ghidella, che della Fer-

rari è presidente, hanno espresso il loro cordoglio per la morte dell'ingegnere ma non hanno preso in considerazione i nuovi problemi legati agli assetti proprietari della società di Maranello: ci sarà tempo e modo per farlo. Era stato proprio Enzo Ferrari, appena due mesi e mezzo fa, a voler mettere la parola fine alle tante voci e alle innumerevoli illusioni, che avevano trovato ospitalità su numerosi giornali, circa l'avvenuta cessione alla Fiat del suo pacchetto azionario. Il Grande Vecchio, già costretto a letto dall'acuirsi della malattia, l'8 giugno scorso incontrò nella sua abitazione i dirigenti, dall'avvocato Agnelli a Cesare Romiti a Vittorio Ghidella, che della Fer-

ro uno della Fiat auto a riferire ai giornalisti accorsi a Maranello quello stesso giorno. «Enzo Ferrari - raccontò Ghidella - mi ha pregato di fare chiarezza sui pettegolezzi circolati in questi giorni. Egli non ha venduto, anche se - aggiunge il dirigente della Fiat - non escludo che ci sia pensando, vista anche la sua età». «Bravo Ferrari, resti - ha incoraggiato subito e per primi i «suoi» operai e i «suoi» tecnici che hanno già sperimentato gli effetti della «longa manus» e dello stile aziendale Fiat. Il Grande Vecchio rappresentava una certezza di buoni e corretti rapporti umani e sindacali, tutt'altra cosa rispetto al management proveniente dalle scuole di Corso Marconi.

Certo non c'è da farsi grandi illusioni. La Fiat è già ben dentro la Ferrari e il suo potere è destinato ad estendersi ulteriormente e le conseguenze si stanno ormai avvertendo anche nel settore sportivo con l'arrivo di John Barnard. Del resto c'è quella clausola del contratto del 1969 che stabilisce che la quota di Ferrari può essere ceduta solo alla Fiat e questa è vincolata all'acquisto. Se è vero che Enzo Ferrari prima di morire non ha venduto, bisognerà attendere il testamento e le intenzioni che manifesteranno gli eredi. Prima di tutto il figlio Piero Lardi, che dall'8 giugno scorso siede al fianco di Vittorio Ghidella, come vicepresidente della Ferrari auto.

«D'ora in poi correre con quelle macchine non sarà la stessa cosa»

ROMA. «Ce lo disse lui, con molta calma, che quella era l'ultima volta che ci vedevamo. Fu a novembre dello scorso anno. Ci chiamò per festeggiare il quarantesimo compleanno della moderna Ferrari e per dirci addio». È uno dei tanti, Olivier Gendebien, pilota delle «rosse» assieme a Fangio nell'ormai lontanissimo 1956, a ricordare con affetto, con stima, ma anche un qualche rimpianto, il lavoro accanto all'ingegnere. «Facile non era facile. Ero fiero - racconta Gendebien - di correre con quelle macchine, ma con Enzo non erano davvero rose e fiori. Più che il pilota amava le sue creature. Anzi, faceva di tutto per montarci l'uno contro l'altro, per alimentare ogni possibile rivalità. Era sicuro così di ottenere il massimo dagli uomini e dai motori».

Il mondo della formula 1 ha accolto la notizia della scomparsa di Ferrari senza sorpresa, ma egualmente unanime è la sensazione che nulla sarà più come prima. Per Ken Tyrrell, costruttore come lui di piccole leggende, «la morte di Ferrari segna la fine di un'epoca». «Senza il suo contributo - ha dichiarato Tyrrell - tutti noi saremmo diversi, l'intera storia dell'automobilismo sarebbe diversa. Aveva intuizioni geniali, e sempre d'avanguardia. Né diverso è il tono di un altro costruttore inglese Frank Williams, il quale ha ammesso in una breve dichiarazione di essere stato enormemente influenzato da Ferrari e dalle sue idee. Più preoccupato per il futuro è Jackie Oliver, patron della Arrows: «Speriamo solo che la sua morte non inciderà sui destini della scuderia e che la Fiat manterrà l'impegno sportivo costruita con tanta passione».



Enzo Ferrari insieme a Vileneuve (a destra) e Pironi

«Lavorare con Ferrari è stato un privilegio che non scorderò mai», in queste ore sono molti a pensarla come Jacky

ilckox, anche se non sempre le cronache sono state tenere nel raccontare i turbolenti rapporti di Ferrari con i suoi piloti. «Personalmente - sottolinea il belga che ha guidato le macchine di Maranello per oltre cinque anni - non ho mai dovuto lamentare un trattamento men che corretto. Certo, è inutile nascondere, Ferrari aveva una sola preoccupazione: far vincere una sua vettura a prescindere dal pilota. Ma chi avrebbe potuto dargli torto? La sua è stata una vita esemplare messa al servizio dell'automobilismo. Un uomo così non può lasciare indifferente».

Jacky Surtees, che con la Ferrari divenne nel '64 campione del mondo, è più «critico». «Un uomo meraviglioso, magri sportivo costruita con tanta passione».

L'ha proposto il sindaco L'autodromo di Imola sarà intitolato al padre e al figlio Dino

BOLOGNA. «Per ricordarlo alla città propongo di unire il suo al nome del figlio Dino nella intitolazione del nostro autodromo». Così Marcello Grandi, sindaco di Imola, ha ufficializzato la proposta di dedicare a lui, al padre dell'automobilismo sportivo italiano, il circuito che lo stesso Ferrari contribuì a realizzare. Ed è stato lo stesso Grandi a ripercorrere le tappe di un rapporto, quello tra Ferrari e Imola, ricco e faticoso. «Imola - ha detto Grandi - ha perso un amico sincero, per noi Ferrari non è solo stato il principale artefice della formula 1, ma un uomo che ha sempre espresso calore e disponibilità per questa città fino dagli anni in cui si cominciò a parlare di un autodromo a Imola, poi durante la sua realizzazione con l'intitolazione al figlio Dino. Negli ultimi mesi avevamo affrontato insieme alcuni problemi legati al miglioramento e alla sicurezza del circuito».

* sindaco di Modena