

La morte di Ferrari

Dalla collaborazione con l'Alfa Romeo alla sua scuderia personale, a quella «815» del 1939 senza marchio ma già con l'inconfondibile stile L'11 maggio 1947 il debutto del Cavallino Rampante: inizia un mito

ROBERTO ROVERSI

La foto è storica. Risale al 5 ottobre del 1919. Corsa automobilistica in salita Parma Poggio di Berceto. Enzo Ferrari alla sua prima gara, col numero 29, su una Cmn (Costruzioni Meccaniche Nazionali) - arriverà quarto nella classe 3000 cc - è in una curva secca, due o tre alberi, strada appena livellata, impolverata. Lontano, si intravede un panorama che declina, e diciotto spettatori in quel punto, per lo più ufficiali in divisa. Il suo compagno, seconda guida, ha un mezzo sorriso o un mezzo grido, ma è Ferrari che sta al centro della scena, seduto quasi in inebriato e spaventato Woody Allen, su quel macchinone. Gli occhiali sollevati sulla fronte, le due mani strette al volante in un modo che sembra tenacissimo ma contemporaneamente inquisito o, ancora più esatto, indagatore. Come se l'occhio precedesse attimo per attimo il moto della ruota.

Questa partecipazione, anzi questa adesione quasi fisica all'atto, all'azione, alla scelta e quindi, in collegamento diretto, alla riflessione e alla valutazione mi sembra sia stata la dote più alta e costante di Enzo Ferrari, nella sua breve carriera di pilota, poi in quella di organizzatore prima e in quella di costruttore.

Costruttore di automobili. Perché questo era ed è stato soprattutto Enzo Ferrari, che così amava definirsi - con una decisione che non lasciava margini.

Come un costruttore di ponti che, certo, non devono crollare ma resistere a ogni tempesta e contemporaneamente essere linee sinuose e armoniche dentro al disegno inimitabile della natura, o come un costruttore di aerei, che devono essere aquile solide per resistere nell'aria in lunghi cammini. Basterebbe come immediata conferma guardare la prima macchina, appunto, costruita (nel 1919) la 815. Senza ancora il marchio, per un accordo con l'Alfa Romeo, come vedremo in seguito. Una linea già straordinaria, il senso non solo visivo di una forza reale unita alla resistenza, alla durata e, insieme, a una leggerezza, una duttilità che suggeriva fiducia, affidamento, un'amicizia degli occhi. Tutto ciò corrispondeva, lo credo, in qualche modo al carattere di fondo di Enzo Ferrari, che si è rassodato ma non è mai mutato nel corso degli anni. L'eccellenza perseguita con la minima pazienza e la spietata convinzione dell'artigiano più alto, da bottega pittorica del trentino.

Sono doti innate, che tuttavia devono essere verificate, controllate, aggiornate con l'impatto duro della esperienza e della vita. Che a Enzo Ferrari, non ha risparmiato prove tremende, anche nell'ambito privato.

Era nato a Modena il 28 febbraio 1898 e nel 1956 gli morirono il padre e l'unico fratello, Alfredo. Nel '17 è solidato in guerra ma a causa di una grave malattia è rispedito prima a Brescia poi a Bologna. Alla fine del 1918 cerca senza fortuna di essere assunto alla Fiat ma finisce, dopo altri e brevi impieghi, per entrare all'Alfa (non ancora Romeo). Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. E nel 1920, con un Alfa 4500, arriva 2° alla Targa Florio. Altre corse e altre vittorie in seguito ma quasi subito Ferrari cominciò a dedicare più tempo, più passione, più interesse diretto al lavoro di organizzatore, di gestore di cose e di uomini.

Quando la fabbrica assunse il marchio Alfa Romeo (l'ingegnere Nicola Romeo era un napoletano di grandi disponibilità e di finissima intelligenza), Ferrari riuscì a sottrarre alla Fiat, a Torino, due tecnici eccezionali, prima Luigi Barzì e dopo Vittorio Jano, un personaggio ormai mitico nella storia dell'automobile.

Nel 1929, sempre continuando la sua collaborazione con la fabbrica milanese - durerà fino al 1939 - Ferrari aveva costituito una scuderia, e per questa, nel 1932, acquistò direttamente le macchine da corsa P3, cariche di trionfi ma che l'Alfa-Romeo intendeva sostituire. La scuderia Ferrari cominciò a gareggiare così, e a vincere via con piloti come Nuvolari, Varzi, Campari, Borzacchini, Fagiolini, Moll, Pintacuda.

Nel 1938 Ferrari aveva assunto, in fabbrica la direzione del reparto corse, ma nel 1939 se ne andò per vari personali dissenzi. E qui scattò la clausola che gli impediva per quattro anni, di rimettere in moto la sua scuderia e di occuparsi di corse automobilistiche. Ecco la ragione della 815 senza marchio. La prima Ferrari col cavallino rampante sul cofano - la 125 - venne messa in pista nel circuito di Piacenza l'11 maggio 1947, alla guida di Franco Cortese. Era in testa quando fu costretto al ritiro a due giri dalla fine.

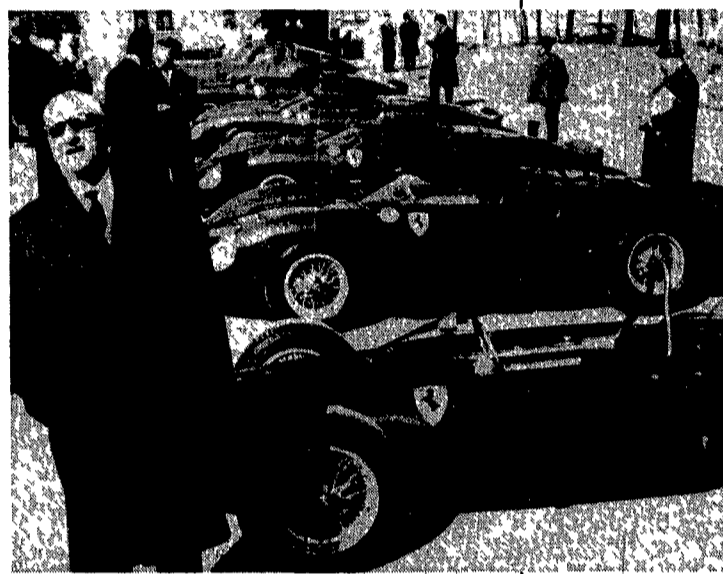
Comincia così il glorioso cammino di un uomo, di una macchina di una fabbrica. Da Maranello in provincia di Modena con destinazione il mondo intero.

E il pubblico sa tutto o quasi i trionfi le vittorie, le grandi tormentate scomitte i piloti alcune atroci sciagure, e comunque come sempre, il rosso del cavallino rampante, tra scintille dal rombo pieno del motore, abbaia esaltato e tutt'ora esaltato o comunque coinvolto non solo gli spettatori, i tifosi, gli intermedi ma anche la gente comune. Proprio come un riferimento ormai costante affondato nella



Da pilota a capitano d'industria ma lui amava definirsi un costruttore di automobili

Il suo segno quell'eccellenza di artigiano



Quattro immagini di Enzo Ferrari: qui negli anni sessanta in compagnia della sua auto inconfondibile con il cavallino rampante sulla carrozzeria; a sinistra alla sua scrivania nello studio di Maranello; ancora più in basso nella foto del 1927 al volante di una Alfa Romeo 1500 e, infine, in un momento di serenità e gioia con uno dei drivers più amati: Gilles Villeneuve

A dieci anni scoprì la passione per le corse

Enzo Ferrari nasce a Modena il 28 febbraio 1898 da Adalgisa e Alfredo. A dieci anni, dopo aver visto una corsa sul circuito della via Emilia, scopre la passione per l'automobilismo. Ma tra le sue passioni giovanili ci sono anche l'operetta e il giornalismo.

Nel 1916 prende la patente di guida e nel 1918 va a Torino per lavorare nelle «Costruzioni meccaniche nazionali». Nel 1919 sposa Laura Garelli e ad ottobre fa il suo esordio come pilota nella Parma-Berceto, classificandosi quarto.

Nel 1920 passa all'Alfa Romeo per collaudare e pilotare auto da corsa. E nel 1929, diventato responsabile unico del reparto corse, viene trasferito a Modena dove organizza una scuderia che già porta il suo nome. Scuderia che raggruppa assi come Nuvolari e Varzi.

Verso la fine degli anni Quaranta, matura il distacco definitivo dall'Alfa Romeo. Una Ferrari, guidata da un giovanissimo Alberto Ascari, esordisce alla Mille Miglia. E nel dopoguerra, nel 1946 nasce la fabbrica di Maranello. Viene progettata la prima vettura da corsa

che esordisce l'anno successivo a Piacenza. È l'avvio di una storia costellata di trionfi.

Nella vita privata, Ferrari si imbatte nella tragedia della morte del figlio Dino, scomparso nel 1956 per una grave forma di distrofia muscolare. Questo lo sprona a dedicare una parte cospicua delle sue finanze allo studio della malattia. Per questo, nel 1987, dona alla Usf di Modena il complesso dia gnostico della risonanza magnetica molecolare.

Scrive libri. Del 1962 è «Le mie gioie terribili», memoria autobiografica del 1977 è «Flober», dedicato a scrittori e giornalisti, del 1983 «Piloti che gente». Riceve numerosi riconoscimenti il premio Hammar sjöld dell'Onu nel 1962, la medaglia del presidente della Repubblica nel 1970, il premio De Gasperi nel 1987.

Nel 1978 muore la moglie Laura. Personaggio di statura internazionale, Ferrari incontra personalità italiane e straniere. Molti si recano in visita nella sua Maranello. La visita più recente, ai primi di giugno, è quella di Giovanni Paolo II. Ma Ferrari, malato, non può incontrarsi col pontefice, che sente per telefono.

E nel 1940 la prima «rossa» scese in pista

La Ferrari è un'azienda artigiana che ha cominciato in anni in cui avevano valore l'intuizione, la genialità. Il suo credo Enzo Ferrari lo sintetizza e lo espone in un'intervista al «Corriere della Sera» (18 febbraio 1986), quasi a riassumere una parabola esistenziale in cui quel credo aveva trovato puntuale conferma. L'intuizione, sicuramente spinge il giovane figlio di Alfredo Ferrari, carpentiere modenese a trascurare gli studi e a immergersi in sogni popolati di ruote e motori. E seguendo la strada dell'intuizione approda nel 1922 all'Alfa Romeo assunto come pilota e collaudatore di macchine da corsa.

È l'impetuosa insospettata di quella Scuderia Ferrari che vede la luce a Modena nel 1929. Le vetture sono ancora dell'Alfa Romeo i piloti sono soci della scuderia vi figura gente come Tazio Nuvolari e come Achille Varzi. Vi figura lo stesso Enzo Ferrari non ancora assunto al rango di «Drake» ma che intanto colleziona successi sulle piste. I trionfi arrivano in quarantasette gare fino al 1932 quando decide di lasciare.

Se abbandona la pista Ferrari non lascia il mondo delle corse. E l'intuizione iniziale diventa sempre più una corsa realtà. L'Alfa Romeo si ritira dalle scene. La Ferrari continua a gareggiare e si fregia del simbolo del cavallino rampante in omaggio alla vettura Francesco Baracca. Quell'intuizione si è trasformata in un disegno preciso. Enzo Ferrari dice no all'Alfa quando la casa milanese pretende di rientrare in gioco. Vuol fare da solo mette in

sieme una cinquantina di operai e nel 1940 la prima Ferrari fa la sua comparsa alla Mille Miglia. L'intuizione si sposa alla genialità nel dopoguerra in un panorama dominato dalle macene, Enzo Ferrari edifica il suo regno. Nel 1946 si trasferisce a Maranello, dove può contare sui sussidi elargiti a chi promuove iniziative industriali in zone depresse. Nasce la moderna Ferrari, che fa il suo debutto nel 1947 a Pescara, prima corsa del dopoguerra. Da Maranello escono anche i trionfi che gran tunismo volano commerciale per un'azienda che ha nelle corse la sua vera ragione d'essere.

«La Ferrari è un'azienda artigiana». Il «Drake» ha realizzato il vecchio sogno ha dato corpo ed all'antica intuizione. La Ferrari di Maranello rappresenta il trionfo di una tutta iscritta nell'onorato artigiano. Ma i trionfi richiedono anche capacità di cambiare al momento giusto.

«Oggi valgono solo le sperimentazioni la ricerca i test - ammette Ferrari dal 60 ingegnere honoris causa - nell'intervista al Corriere - una soluzione si dimostra valida dopo centinaia di prove così il vecchio artigiano ha cominciato da capo e a 88 anni ha creato a Maranello un centro studi».

Capacità di cambiare che già aveva portato nel 1969 a stringere una solida alleanza con la Fiat che acquista il 50% del pacchetto azionario. L'accordo prevede che sia sempre e comunque l'ingegnere ad avere il bastone del comando nel settore corse. Il connubio con l'azienda tonese dà slancio economico alla Ferrari. Che si ritrova con



un fatturato in ascesa dai 206 miliardi dell'84 ai 273 dell'85 ai 312 dell'86. E con un utile netto salito ai quattordici miliardi dell'85 e dell'86 dai sei del '83 e dai dodici dell'84. I trionfi sportivi ovviamente non si contano. Oltre 5000 vittorie. Nove campionati del mondo in F1, quattordici campionati mondiali marche due campionati del mondo costruttori sei coppe internazionali costruttori nove vittorie alla 24 ore di Le Mans otto vittorie alla Mille Miglia nove vittorie alla targa Florio novantatré gran premi di F1.

Il binomio intuizione genialità fa di Ferrari un personaggio di statura internazionale. Le sue vetture sono richieste ovunque soprattutto in America e Germania. In Italia Ferrari, la Ferrari di ventuno anni fa. Se le «rosse» sono l'epopea della F1 l'ingegnere e qualcosa di più. L'Italia è un «popolo di santi, poeti navigatori», recita una famigerata lapide. Per l'italiano medio dal dopoguerra ad oggi, Enzo Ferrari non è stato nulla di tutto questo ed è stato tutto questo. Perché, autentico self made man è stato l'uomo d'ingegno sempre proteso verso il successo. E che il successo ha saputo conquistare proiettando l'ombra del suo ingegno dalla sconosciuta Maranello sul resto del mondo.



cultura e nella memoria di ognuno.

Articoli a non finire e libri e libri Vorrei invece parlare (non soltanto, e rapidamente, ricordare) dell'uomo. Che era fuori del comune con l'ambivalenza dura propria del personaggio fuori della norma. Forse spietato sul lavoro e nel perseguire gli obiettivi connessi, con una partecipazione stimolante, direi quasi palpabile e costante, invece, alla realtà degli uomini, al moto delle cose, allo spesso umano dei rapporti. Gli operai, anche i vecchi operai, ne parlano come di un contraddittore aspro ma mai arrogante, di un protagonista che non sovrastava la fabbrica ma era, sempre, nella fabbrica. Il suo paternalismo era insidioso ma distaccato o sovrapposto alla realtà della vita del lavoro di fabbrica. Le sue serali, quotidiane visite (fino alla vecchiaia) nei reparti, verso sera, erano certamente il bisogno di ribadire costantemente un rapporto diretto, una presenza quasi fisica, non ammonitrice (da padrone a lavoratori) ma da uomo che sapeva e conosceva a uomini che in quella realtà sapevano e conoscevano, identificandosi in due impegni ravvicinati. In fondo, riconoscendo che entrambi facevano lo stesso lavoro, esercitavano lo stesso impegno.

Quando il 7 settembre 1975 Clay Regazzoni vinse il Gran Premio d'Italia a Monza, Ferrari disse: «Il risultato è la dimostrazione di ciò che si può concretizzare con serietà e fedeltà a un'idea ed è anche il premio a preordinate situazioni umane. In questo momento di contentezza ci sentiamo debitori nei confronti di Lauda, Regazzoni, dei tecnici, meccanici, fornitori e di tutti gli appassionati ferraristi che da 30 anni provocano in noi la determinazione di continuare». L'operaia fedeltà a un'idea è la costante del carattere di Enzo Ferrari, che è sempre stato portato a unificare, nel risultato del lavoro, l'impegno dei singoli o del gruppo, senza mai dimenticare nessuno. Sempre nello stesso anno e per altra occasione scriveva: «Il mio genio, riconoscente sentimento è dedicato, veramente, a tutti. Ai recenti ferraristi conquistati dal successo, a quelli che ci confortano da ventunove anni nelle stagioni luminose e in quelle oscure, come pure a coloro che non ci hanno lesinato critiche, generate dal disappunto e dall'amarrezza soprattutto quando i risultati non ripagavano le loro forti speranze». Le loro forti speranze. Perché legate, collegate a un oggetto prezioso, risultato di cure infinite e di meticolose verifiche. Qualcosa che veramente cresceva sotto le mani.

E questo sentimento di dovere sempre produrre, sotto il suo nome, qualcosa di particolare, di eccezionale legato al lavoro e alla ricerca non lo lasciava mai, anzi, si collegava a continue riflessioni: «Mi ritrovo in questi luoghi e riconosco certi alberi, certi casolari, certi fossi, quel profilo lontano del Monte Cimone. Il mio lavoro ha cambiato qualcosa? Maranello, per esempio, era un paesino di 1500 anime. Oggi è ingrossato conta più di 11.000 abitanti, ha la fabbrica che porta il mio nome. Poco lontano, ai confini con il Comune di Fiorano, affiora nel verde del pedemontano il tracciato di una pista di collaudo. Su questa pista, lungo questi rettilinei che lo ricordano polverosi e percorsi da buoi, sverreccio macchine insolite. Posso dire di aver fatto qualcosa? Posso dire di aver esaurito i sogni e le passioni di ragazzo?».

È morto l'ingegnere Enzo Ferrari, costruttore di automobili. Sì, si può dire che ha fatto qualcosa. Addio, con orgoglio.