

**Ferrari
cambio
al vertice**

**Cambio della guardia al vertice della Casa automobilistica più famosa
Montezemolo presidente e amministratore delegato: il manager sceglie
Modena e rinuncia ad un alto incarico propostogli dal governo
Storia di successi con una caduta calcistica: il fallimento alla Juve**

Luca torna rampante

Il rituale in casa Ferrari è immutato da sempre: uno stringato comunicato diffuso dall'Ufficio stampa Ferrari e lanciato dall'Ansa ieri alle 13. Leggiamolo: «Il Consiglio di amministrazione della Ferrari SpA ha preso atto della richiesta di Piero Fusaro di rientrare ad operare nel Gruppo Fiat. Pertanto sono state accolte le sue dimissioni dalla carica di presidente e amministratore delegato. Il CdA ha deciso di affidare

a Luca Cordero di Montezemolo la presidenza e l'amministrazione delegata della Ferrari SpA, conferendo tutti i poteri della gestione». Molto chiaro, netto. Un saluto a Fusaro (ingegnere, 52 anni a Maranello dal 23 dicembre del 1988, in sostituzione di Vittorio Ghidella che aveva guidato l'Azienda dopo la morte di Enzo, il mitico fondatore del Cavallino, avvenuta il giorno di ferragosto dello stesso anno), un

formale ringraziamento per la sua opera «svolta con competenza e passione». E la nuova era si apre nel segno di Luca. Il marchio automobilistico più famoso del mondo ha un nuovo nocchiero. Un ritorno quello di Montezemolo: rientra in famiglia con un incarico di maggiore prestigio, dal momento che aveva lasciato Maranello nel '76 dopo che era stato per tre anni brillante responsabile della Gestione Corse.



«Basta, con lo sport ho chiuso. Per carità! Dopo l'esperienza dei Mondiali di calcio non voglio più avere a che fare con questo settore». Sono bastati soltanto cinque giorni a Luca Cordero di Montezemolo per dimenticare questa sua categorica affermazione e firmare il contratto che lo mette a capo della Ferrari. Scaramanzia, una bugia necessaria per condurre in porto un accordo ancora da perfezionare, una decisione presa d'impulso perché in fondo il primo amore non si scorda mai? Ormai non importa più sapere perché Montezemolo sabato scorso escludeva in modo categorico il suo ritorno a Maranello. La nomina di ieri ha spazzato via ogni illazione. Ed eccolo di nuovo in pista, alla guida dell'azienda automobilistica più famosa del mondo, ovviamente secondo lo stile che è tipico di questo giovane rampante: ottenendo i pieni poteri. Li avrebbe avuti anche se avesse accettato la vantaggiosa offerta che stava per essergli avanzata dal governo italiano ancora grato per la buona riuscita dei Mondiali e, cioè, diventare il capo indiscusso di un progetto di rilancio dell'immagine turistica dell'Italia in

cuì dovrebbero essere coinvolte aziende come la Stet, la Ferruzzi e l'Alitalia. In fondo, a pensarci bene, non sorprende più di tanto la scelta fatta da Luca di Montezemolo. La sua carriera è costellata da decisioni improvvise, è caratterizzata da una voglia improvvisa di cambiamento. «Non escludo che dall'oggi al domani io possa ringraziare tutti e dire "signori ho avuto un'esperienza eccezionale, anni interessanti, intensi, mi sento un privilegiato ma adesso basta, è venuta l'ora di cambiare", diceva nel 1978. Aveva solo 31 anni. Era arrivato da poco alla Fiat dopo l'esperienza alla Ferrari. Ora, a 44, questo uomo magro, apparentemente timido, sicuramente riservato, dai capelli lisci e biondi, nato a Bologna sotto il segno della Vergine, ma vissuto dai cinque anni in poi a Roma, non sembra essere cambiato molto. Del suo privato si conosce poco, certamente molto meno di quanto si sappia di personaggi meno potenti. La passione per i motori ma anche per le lunghe passeggiate in bicicletta. L'affetto per i suoi due figli avuti da un matrimonio finito da tempo e per la sua compagna, Edvige Fenech.

lo aspettava al suo rientro in Italia. Enzo Ferrari gli aveva proposto, in un modo un po' singolare, di andare a lavorare con lui dopo averlo ascoltato parlare di rally e Formula 1 ad una trasmissione radiofonica «Chiamate Roma 3131». Montezemolo, con la sicurezza tipica dei giovani, si disse sicuro della rinascita dei bolidi rossi. E Ferrari volle con sé il giovane avvocato che poi dimostrò sul campo come il «Drake» avesse ragione. Erano, per intenderci i tempi in cui Lauda vinceva il mondiale.

Cavallino double face Dalla farsa-Prost al potere assoluto

Kim Basinger ama per 9 settimane e mezzo; la Ferrari fa la rivoluzione in 3 settimane e mezzo: dal licenziamento di Prost alla «porpora cardinalizia» di Luca di Montezemolo, l'autunno di Maranello scompare in pagine consolidate e equilibrate e tenta disperatamente di progettare il futuro. Il Cavallino dopo un anno disastroso nei risultati e nell'immagine, ha imboccato a tutta velocità un lungo rettilineo per recuperare una credibilità degna del marchio automobilistico più prestigioso e amato del mondo. Le recenti farsesche esperienze culminate con la frase di Prost diventata ormai un cult («la mia macchina era come un camion, pesante e inguidabile»), hanno ricoperto le rosse vetture di una patina di ridicolo che si accoppia poco onorevolmente alle modeste prove sui circuiti. C'è da aspettarsi che il primo atto di Luca



Luca Cordero di Montezemolo, 44 anni e, qui in basso a sinistra una foto del 1976: assieme a Montezemolo a sinistra Niki Lauda e a destra Clay Regazzoni



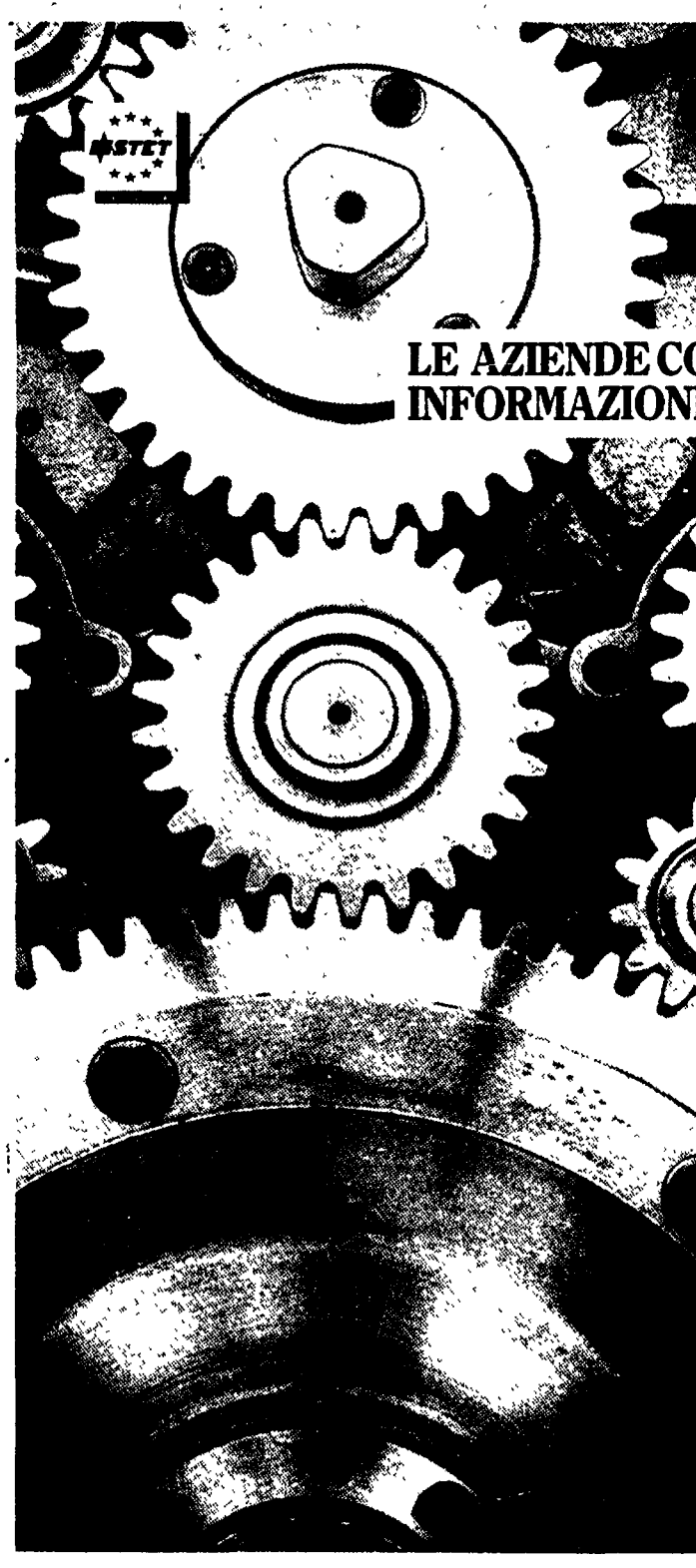
Dal '74 al '76 direttore sportivo delle «rosse» con lo storico titolo mondiale dopo anni bui

Abbracci con Lauda Furiosi litigi con Clay Regazzoni

LODOVICO BASALU
Imola 1973: a passeggio nei box un personaggio illustre, l'uomo al cui figlio è dedicato l'autodromo: Enzo Ferrari. Al suo fianco un giovane, timido, magro, che spesso arrossisce quando gli si rivolge la parola. Tutti si domandano chi sia, mentre l'attenzione è rivolta alle prove della gara di sport-prototipi, categoria dove la Ferrari è ancora presente per cercare di rintuzzare lo strapotere della Matra-Simca. Quel giovane si chiama Luca Cordero di Montezemolo, rampollo di una famiglia legata da vincoli di parentela con gli Agnelli. Non è luogo comune definirlo un ragazzo dal destino preordinato studi in America, proprietà di linguaggio, portamento, almeno nei modi, aristocratico. L'anno successivo il giovane Montezemolo è già direttore sportivo della Ferrari. Un compito non dei più facili, dopo che non altrettanto facilmente si era conquistato le simpatie di un uomo come Enzo Ferrari. Deve risollevarsi una squadra che da svariati anni non vince un campionato del mondo. L'ultimo titolo conquistato da una «rossa» risale addirittura al 1964, quando John Surtees decise di dimostrare che le sue qualità non erano legittimate solo alla guida di una moto. Le carte da giocare sono due: il giovane Niki Lauda e il sanguigno Clay Regazzoni. Proprio quest'ultimo porta l'austriaco a Maranello. «È un pilota dal futuro garantito - dice sicuro al «Drake» - il feeling tra il viennese e Montezemolo è im-



diato, per la disperazione dell'inconsapevole Regazzoni. Iniziano le polemiche, nella migliore tradizione Ferrari. Nel Gran premio di Montecarlo dello stesso anno lo scontro è durissimo, le accuse anche. Regazzoni è in testa, ed è lui l'uomo sul quale puntare per riconquistare l'alloro iridato. Ma dietro, come un'ombra, lo segue il ventiquattrenne Lauda. Il gioco è di quelli al nascondiglio, con Montezemolo che si guarda bene dall'impartire alcun ordine di scuderia. La conseguenza è del tutto logica: Regazzoni va in testacoda e l'arrembante compagno di squadra rompe il motore. La vittoria va a Ronnie Peterson, ma a goderne è Emerson Fittipaldi, che a fine anno vincerà il titolo. Solo tre punti lo avvantaggeranno su Regazzoni, che finisce il campionato con una «rossa» zoppicante. Il 1975 si annuncia come l'anno della riscossa. Ed infatti poco o nulla resta per gli avversari. Lauda vince a ripetizione e arriva al Gran premio d'Italia con il solo scopo di conquistare la certezza matematica del titolo. L'austriaco è già un po' un ragioniere e lascia la vittoria al sempre più angosciato Regazzoni, accontentandosi del terzo posto. Luca di Montezemolo si getta sulla pista al suo passaggio, esulta, non guarda nemmeno l'altra rossa di Regazzoni che taglia per prima il traguardo. Il titolo è riconquistato, e alla grande, con il pilota con il quale è nata una grande amicizia. Il giovane direttore sportivo è ormai nelle grazie di Enzo Ferrari: la



LE AZIENDE CONSUMANO PIU' INFORMAZIONI CHE ENERGIA.

È cominciato tutto con un nome, cognome e numero di telefono. Oggi i servizi ed i prodotti SEAT aiutano il sistema economico a produrre di più e meglio. L'operatore economico è diventato un consumatore abituale di informazioni. Per trovare nuovi clienti interroga banche dati e utilizza liste di nominativi, per aprire nuovi punti vendita fa analisi territoriali, per trovare fornitori si collega a servizi on-line. SEAT, da Società editoriale di supporto al sistema delle telecomunicazioni è diventata un punto di riferimento per il mondo degli affari e per tutti noi. È dalla qualità e quantità di informazioni che dipende in gran parte lo sviluppo della nostra economia. Le informazioni e i servizi SEAT sono, di fatto, energia e vitalità nuove per tutto il nostro sistema produttivo.

