Nella piazza di Maranello aspettando la festa che non c'è. Il primo ministro Prodi: «L'incidente? Davvero strano»

E con ottomila «Nooo.....» si rompe l'incantesimo

DALL'INVIATO

MARANELLO (Modena) Ottomila « no». Gridati, sussurrati, urlati. Ottomila bocche che dicono la stessa cosa, come se qui in piazza della Liberta ci fosse il karaoke, e tutti leggessero il display. «No» buttati fuori con rabbia, no con singhiozzo, no con lacrime. Per qualcuno, forse c'è anche disperazione. L'hai appena vista, la scena, ma non riesci a crederci. Michael Schumacher che come ad un rodeo di cavalieri colpisce il nemico che lo ha affiancato. Una botta secca, con la ruota usata come una mazza ferrata. L'altro cavaliere resiste, vince lo scontro e tira dritto, mentre Schumacher finisce nella sabbia. I «no» si alzano mentre la ruota gira invano, slitta, si consuma. Sono le 15,10, la festa è finita.

E pensare che oggi la «pancia di mamma Ferrari» - così il sindaco Giancarlo Bertacchini definisce il suo paese - doveva diventare la Samarcanda di Roberto Vecchioni, con «musiche e tamburelli fino all'aurora», cortei, petardi, bandiere e vino a sazietà. Ma anche il tramonto arriva presto, nella prima giornata senza ora legale. Nella luce ancora viva, in piazza viene steso il grande cuore rosso, simbolo della Ferrari. Cento ragazzi lo fanno vibrare, lo mostrano alle telecamere. «Siamo felici ugualmente», dicono. «Vinceremo l'anno prossimo». «L'importante è che la nostra Ferrari sia tornata competitiva». Bugiardi come pochi, questi ragazzi. Si vede dalle loro facce. Sono delusi, arrabbiati, inviperiti. «Noi popolo della Ferrari - dicono - siamo sempre molto civili, noi siamo sempre signori».

Inizia presto, la festa che non c'è. Colonne di auto dai caselli di Modena, attraverso strade dove la ricchezza è in esposizione. Fabbriche e campagne, ed anche un campo da golf dove iscriversi costa un appartamento. «Viva le bionde, viva le more, ma je meio le Rosse», sta scritto in uno striscione in piazza. Maranello è il santuario delle Ferrari, e come in ogni santuario non mancano piadinari e bancarelle. Nel negozio ufficiale di fronte alla fabbrica, lo «Shopping Formula 1», si può comprare anche un cavallino in bronzo, lire dodici milioni.

«Questa non è una festa», ripete a tutti il sindaco Bertacchini, che mette le mani avanti, se le cose andassero storte... «Ci mettiamo insieme a guardare la gara, tutto qui. Maranello è la tana del lupo, è il ventre della mamma Ferrari. Quale posto migliore, per fare sentire tutto il nostro affetto alla squadra?». Aveva ventisei anni, il primo cittadino, quando la Ferrari vinse l'ultimo titolo, nel 1979. Nelle case, allora, le televisioni erano quasi tutte in bianco e nero, e le «rosse» apparivano soltanto grigie. «È vero, i colori li vedevamo soltanto nelle riviste, qualche giorno dopo la gara. Quella vittoria? A Maranello non successe nulla di strano. Soltanto noi giovani, verso sera, facemmo un corteo di auto». Adesso, invece, della Ferrari si parla anche in chiesa. Don Alberto Bernardoni, che ha preso il posto di don Erio Belloi, «il prete della campane», morto ad agosto in un incidente stradale, parla del Gran premio anche nell'omelia. «Abbiamo due grandi avvenimenti, oggi. La Ferrari in Spagna, ed un battesimo. Speriamo che non succedano disgrazie, e che vincano la lealtà e la carità».

Sedie bianche al sole, ed anche i rami bassi dei due abeti di piazza della Libertà si riempiono di giovani. Il gazebo della Lega nord, che vorrebbe essere un seggio elettorale, prende anche qualche voto di tifosi venuti qui a guardare il Gran premio nel maxischermo. «La Ferrari è un valore padano», dice Stefano Vandelli, il Bossi locale, e lo ripete imperterrito ogni volta che ha microfono davanti.

Dieci minuti prima dell'inizio, ecco arrivare Romano Prodi, il presidente del Consiglio. Qualcuno protesta, perchè scorta e telecamere impediscono di vedere lo schermo. «Giù, giù, state giù, che si comincia». Dietro il presidente, Silvana Dall'Orto, sequestrata dieci anni fa. Partenza, tutti in piedi, ed urla ed abbracci quando Michael Schumacher brucia Villeneuve e va in testa. Il maxischerno sembra immerso nella nebbia, ma ai ragazzi basta una traccia di colore, un numero, per capire tutto. «Dai Fisichella, non lasciare passare Villeneuve». «Pit stop perfetto. Ora rientra in terza posizione». Ci sono momenti in cui, seduti, restano solo Romano Prodi e sua moglie Flavia Franzoni. Si mescolano i dialetti e gli accenti. Sono arrivati da tutta Italia, nella piazza di Maranello. A metà gara passano già i primi cortei di auto, con le trombe e le bandiere. Schumacher è sempre lì davanti, è il primo, e gli «alè, oh oh» diventano un tuono. «E' l'ultimo pit stop, dai che siamo campioni».

Rischiano di cadere dagli abeti, i ragazzi seduti sui rami. La botta di Schumacher contro la Williams di Villeneuve, il silenzio che gela tutti, poi l'ultimo grido: no, no, no. Ora sembra di essere in un'altra piazza. Tutti hanno la faccia dei bambini cui hanno rotto un giocattolo. «Manca ancora qualche giro, forse si ferma anche Villeneuve». «Gli scoppiasse il motore, a quello». «No, la Ferrari deve vincere in modo pulito». Un ragazzo si alza in piedi e chiede ad alta voce: «Non sarà che Prodi porta sfiga?». Qualcuno se ne va, dalla piazza troppo melanconica. I ragazzi scendono dagli abeti, diventati troppo scomodi, ora che si guarda una sconfitta.

C'è anche qualche applauso, quando il figlio di Gilles taglia il traguardo. Assalto di telecamere a Romano Prodi. «È una cosa incredibile vedere il Gran premio in questo modo, vedere la passione della gente... Io non sono venuto qui per vantarmi, sono solo un tifoso, e lo sono fin da bambino, abitavo poco lontano da qui. L'incidente? È stato un sorpasso strano, non mi è piaciuto».

Certo, sarà dura digerire la sconfitta, soprattutto per chi è venuto qui avvolto nella bandiera rossa con il Cavallino, e si è pitturato il nome di «Schumi» sulla fronte, appena sotto il cappellino rosso. Inutile continuare la festa che non c'è. Solo qualcuno ammette che «peggio di così non poteva andare». «Siamo rossi, stasera, ma solo di vergogna. Schumacher non doveva speronare Villeneuve. Meglio lasciarlo andare via, che perdere anche la faccia». Qualcuno, per consolare se stesso e gli amici, butta lì una parola: «sabotaggio». «Sì, è successo all'ultimo pit stop. La macchina di Schumi, dopo il fermo, ha cominciato a perdere forza, si è visto nettamente. Qualcuno ha sabotato le gomme, non c'è altra spiegazione».

Nella sera, le luci che dovevano illuminare la festa inquadrano soltanto carte, bicchieri e bottiglie aperte con troppo anticipo. Già smontate le bancarelle con il formaggio grana, il vino, l'aceto balsamico. Quintali di piadine e salsicce restano nei camion frigoriferi. Se n'è andato anche l'uomo che, corona in testa come fosse un re, faceva la reclame allo «zampone più grande del mondo». Il maxischermo ormai sembra un televisore di casa, dall'altra parte della piazza vuota. Davanti alla pizzeria Desiderio, nessuno ha avuto il coraggio di mangiare la pizza messa in mostra all'inizio del Gran premio: al centro, un cavallino nero di caviale, su sfondo di peperoni gialli. «È appassita», dicono.

Jenner Meletti

Un tifoso ferrarista non nasconde il suo disappunto e la delusione per la sconfitta di Schumacher
Giorgio Benvenuti/Ansa

Nazionale azzurri delusi Solo Casiraghi contento

La delusione Ferrari è andata in onda mentre la nazionale di calcio disputava l'amichevole con i giovani della Lodigiani. E mentre in campo i ragazzi del ct Maldini provavano gli schemi in vista del difficile spareggio contro la Russia, ai giocatori in panchina sono arrivate costantemente informazioni sull'andamento del Gran Premio. Poi, alla fine del primo tempo anche gli azzurri che avevano giocato hanno saputo che Villeneuve aveva vinto il titolo mondiale. Quasi tutti tifavano per le «rosse» di Maranello. Una grande delusione. Addirittura adirato è apparso Dino Baggio: «Mi dispiace veramente, allora doveva buttarlo fuori», ha detto il centrocampista, dando un bel calcio al fair-play sportivo, riferendosi al maldestro e poco signorile tentativo di Schumacher di contrastare la rimonta del canadese. «Sono deluso - ha aggiunto il laziale Fuser, grande tifoso della Ferrari - è come essere arrivati a Roma e non avere visto... il Papa. Non me l'aspettavo. Ero convinto che Schumacher ce l'avrebbe fatta». All'amarezza di Baggio e Fuser ha fatto da contraltare l'atteggiamento di Pierluigi Casiraghi, unico azzurro a tifare dichiaratamente per il pilota canadese della Williams: «In quanto italiano sono dispiaciuto per la Ferrari - ha affermato il centravanti della Lazio - ma sono contento per Villeneuve, è un grande pilota». Nel coro di ostentata amarezza degli altri azzurri, tecnici compresi (Maldini ha detto «Peccato, ma lo sport è così», e Tardelli ha aggiunto «Mi spiace soprattutto per la Ferrari») una sola nota diversa: il commento giovanilmente sincero del diciannovenne Buffon. «Francamente - ha detto il promettente portiere - non m'importa nulla delle auto e del campionato di Formula uno. Ma con tutto il traino che hanno fatto i tg a questo Gran premio ero rimasto incuriosito pure io. Allora dico: peccato per la Ferrari».

Diciotto anni di sogni, di progetti e di errori: l'attesa continua

Jody Scheckter, quel record del '79 diventa sempre più un incubo Il cavallino rampante resta ai box

Jody Scheckter, 1979. È diventato un tormentone. Quella lontana vittoria nel mondiale di Formula 1 non è più ambasciatrice di gioia, l'annuncio squillante di un trionfo, di una gloria sportiva tra le tante dell'azienda di Maranello, di quella Ferrari amata e ammirata in tutto il mondo. Macché. L'implacabile carestia di allori mondiali ha ormai trasformato in un incubo l'impresa del pilota sudafricano. Da allora, per diciassette lunghi anni - e nel mondo dello sport ogni anno è quasi un'era geologica - il cavallino rampante si era dovuto accontentare di coltivare sogni. Finito nella polvere, ha collezionato figure barbine una via l'altra.

Eppure... Eppure dire Ferrari è dire Formula 1 e viceversa. Nel senso che quel gran baraccone dorato, quel multicolore Circo Barnum a sette marce esiste dal lontano 1950 per diffondere nel mondo la buona novella di Maranello, per annunciare urbi et orbi che la Ferrari è forte e vincerà.

Così voleva il gagliardo Enzo Ferrari. Così vogliono le turbe di tifosi sparse nel mondo. Così, in fondo, desidera l'intraprendente Bernie Ecclestone, abilissimo nel trasformare in oro la morchia dei motori grazie alla spregiudicata politica dei diritti televisivi. Una Ferrari vincente è salutare per l'immagine della Formula 1. Vederla lì impantanata in mezzo al guado, tra irresolubili problemi tecnico-organizzativi, fa sudar freddo al management dello sport automobilistico, che paventa tracolli di audience, diaspore bibliche dai circuiti.

Rosse sempre presenti

A spiegare il rapporto simbiotico tra cavallino e mondiale, valgono le cifre. In quarantotto anni di Formula 1, la Ferrari non è mai stata assente dal campionato, disputando sino ad oggi 587 gran premi. All'esordio, disputato il 13 maggio 1950 a Silverstone in Inghilterra, la «rossa» di Alberto Ascari fu preceduta dall'Alfa Romeo di Juan Manuel Fangio. E fu l'Alfa Romeo a vincere quel mondiale, ma con l'italiano Giuseppe Farina.

Ascari ed Enzo Ferrari dovettero attendere il 1952 per vedere i colori di Maranello sventolare sul tetto del Circus. Negli anni Cinquanta ci fu quel tal Fangio a rompere un po' le scatole, ammassando vittorie e titoli per Alfa Romeo, Maserati e Mercedes; con l'intervallo del '56, quando l'argentino accettò di correre agli ordini dell'ingegner Ferrari, per ripensarci subito a mondiale conquistato. Ma il consuntivo fu di quattro titoli piloti che, vista la concorrenza, non era proprio male.

Negli anni Sessanta, a rompere le uova nel paniere di Maranello ci pensarono personaggi come Jim Clark, Graham Hill, Jack Brabham, Jackie Stewart e Denis Hulme e scuderie come Lotus, Brabham, Brm, Cooper, Tyrrel. Comunque, l'americano Phil Hill e l'inglese John Surtees misero le mani sul mondiale e per due volte fu portato a Maranello anche il trofeo destinato ai costruttori.

Ma sono i Settanta gli anni d'oro. Arriva Niki Lauda, austriaco di poche e pesate parole, che per due volte fa suo il mondiale. La Ferrari gira che è una meraviglia: dal '75 al '77, complici anche le vittorie di Lauda, per tre volte consecutive il mondiale costruttori è suo, altre tre volte è seconda, magari per una manciata di punti. E il decennio si chiude nel segno dell'apoteosi: quarto mondiale costruttori e titolo piloti a...oh, no! a Jody Scheckter. Su quella data le lancette della Storia sembrano decidere di fermarsi in eterno.

Certo, il cavallino riesce a mettersi in tasca altri due mondiali costruttori ('82, '83). E sembra persino prossima ad innalzare un suo pilota sul gradino più alto della Formula 1. È l'astro sorgente di Michele Alboreto che attizza le fantasie dei ferraristi. Ma il pilota milanese si imbatte in un Alain Prost non poco furioso per aver dovuto, l'anno precedente, lasciare l'alloro per mezzo punto allo smaliziato Lauda. Il trionfo del francese (a cavallo della McLaren) smorza speranze, entusiasmi e ambizioni dell'automobilismo italiano. E, anche se nessuno può ancora saperlo, per la Ferrari è l'inizio di un calvario. Con quel nome e quella data, Jody Scheckter 1979, che anno dopo anno ingigantiscono fino a diventare un macigno, un incubo devastante alla Macbeth.

Muore l'Ingegnere

Bisogna dare atto alla Ferrari che ce la mette tutta. Soldi, in primo luogo. Cominciano ad arrivare, i soldi, a valanga da Torino, da Corso Marconi, dove ha sede la Fiat, che ha già un bel piedone nelle staffe del cavallino e che, alla scomparsa del geniale patriarca (Enzo Ferrari muore il 15 agosto 1988), diventa il vero padrone del gingillino rosso. I soldi si traducono in piloti di chiara fama e di piede valente. Ma anche tecnici capaci di mirabilie, maghi dell'aerodinamica, che è uno degli ingredienti misteriosi indispensabili per ottenere vittorie . Il 1988 vede in tandem un rassegnato Alboreto e l'apollineo Gerhard Berger. Sul fronte tecnico si fa un gran parlare dell'antenna tecnologica che la Ferrari ha aperto a Guildford, in Gran Bretagna.

Lì opera mastro John Barnard, dalle cui mani dovrebbe uscire il prototipo senza eguali. Barnard comunica ordini e desideri via telefono e fax; in Italia viene il meno possibile perché ha un olfatto particolarmente delicato e lui è convinto che gli italiani puzzino. Il denaro, che arriva copioso da Maranello, quello, si sa, non olet. Mastro Barnard congegna una vettura che, a sua volta, puzza; nel senso che è un bidone. Se ne accorgono i dioscuri rossi che, in più, si trovano ad affrontare una McLaren semplicemente mostruosa, guidata da un Alain Prost a caccia di record e da un Ayrton Senna che vuole mettere la sua firma nel registro dei grandi campioni. Vincono sempre loro due, una volta per uno. Eppure la Ferrari si ritrova a Monza con un inopinato regalo. Senna, nel tentativo di doppiare anche se stesso, si butta fuori a un giro dal traguardo. L'incredulo Berger arriva primo davanti ad Alboreto in una pista invasa da entusiasti sostenitori del cavallino, in un tripudio di bandiere rosse. I soldi non sono tutto al mondo. Per vincere il mondiale ci vogliono una macchina buona e un pilota. Occorrerebbe anche un management degno di questo nome, ma a Maranello sono in corso faide di vario tipo. Da Torino viene spedito Vittorio Ghidella, nemico giurato di Cesare Romiti. Sembra l'avvento di un nuovo corso. Ma tra una congiura di palazzo e l'altra, Ghidella esce di scena dopo pochi mesi. E si avvicendano vari carneadi. La Ferrari acquisisce sempre più una mentalità superstiziosa e si danna l'anima per trovare il pilota taumaturgo, mentre i suoi aedi compongono un accorto epigramma: «Vedrete l'anno prossimo!», buono per tutte le stagioni. Ecco Nigel Mansell, simpatico smargiasso inglese, che raccatta due vittorie. Ci vuol ben altro. La soluzione è Prost, fresco campione del mondo per la terza volta con un tiraccio mancino giocato all'improvvido Senna sulla pista di Suzuka. L'uomo ha testa. Forse non ha più l'animo del lottatore, ma è magnifico nel mettere a punto le vetture, e sa il cielo quanto siano squinternati i prototipi di Maranello. Con qualche reticenza delle sue al momento di pigiare sull'acceleratore, Prost tiene botta rispetto alla ruggente McLaren di Senna. C'è odor di titolo. Ma nella penultima gara, ancora a Suzuka, un Senna malandrino restituisce all'ex compagno di squadra pan per focaccia e manda all'aria le speranze della Ferrari. Altro anno, altre corse. Liquidato il riottoso Mansell, Prost si trova a fianco il rampante Jean Alesi di bellissime speranze. Dovrebbero far sfracelli. Invece è un disastro. Prost, abilissimo nel pilotare i media, lancia urla di sdegno contro la vettura, definendola un camion. È la fine dell'idillio. Seguono anni ancora più bui. Alesi ha ben poco del taumaturgo. Berger, che torna al capezzale dell'amata, ha piuttosto lo spirito di un pensionando.

Montezemolo prende Schumi

Dov'è un taumaturgo? Sparito il povero Senna, che aveva avuto frequenti contatti con gli emissari del cavallino, ma pretendeva solide garanzie di competitività, ecco spuntare il masculluto Michael Schumacher. Non è questione di prezzo: la Ferrari foraggiata Fiat brucia sull'altare della F1 ben più di cento miliardi a stagione. Luca Cordero di Montezemolo, caro agli Agnelli, tornato a Maranello dopo i fasti di Italia '90, riesce ad ingaggiarlo. Torna anche Barnard, restando però al sicuro da odori sgradevoli nella sua isola. Schumacher è quello che è, e vince tutto quello che può; la macchina di Barnard è una macchina di Barnard. Il tedesco però è primo in tre gran premi e pone le premesse per un buon '97, senza più Barnard. Il taumaturgo, forse, si è materializzato. Magari un po' supponente, pronto a far rialzare le proprie quotazioni, sparando a zero sull'azienda per cui lavora, e in cui dice di aver trovato solo approssimazione e confusione, e attribuendosi tutto il merito di un campionato in prima fila. Ma tant'è. Luca Cordero di Montezemolo è uomo di mondo, uso a distribuire sorrisi in ogni circostanza, anche la più sgradevole. Continuerà a sorridere al suo furbo pilota, che forse nel prossimo campionato riuscirà davvero ad allontanare dal cavallino l'ombra asfissiante di Jody Scheckter, ferrarista mondiale nel lontanissimo 1979.

Giuliano Capecelatro

l'Unità

Tariffe di abbonamento

Italia	Anuale	Semestrale
7 numeri	L. 330.000	L. 169.000
6 numeri	L. 290.000	L. 149.000
Estero	Anuale	Semestrale
7 numeri	L. 780.000	L. 395.000
6 numeri	L. 685.000	L. 335.000

Per abbonarsi: versamento sul c.c.p. n. 269274 intestato a SO.DI.P. «ANGELO PATUZZI» s.p.a. Via Bettola 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI) - oppure presso le Federazioni del Pds.

Tariffe pubblicitarie

A mod. (mm. 45x30) Commerciale feriale L. 560.000 - Sabato e festivi L. 690.000

	Feriale	Festivo
Finestra 1ª pag. 1° fascicolo	L. 5.343.000	L. 6.011.000
Finestra 1ª pag. 2° fascicolo	L. 4.100.000	L. 4.900.000

Manchette di test. 1° fasc. L. 2.894.000 - Manchette di test. 2° fasc. L. 1.781.000
Redazionali L. 935.000; Finanz.-Legali-Concess.-Aste-Appalti:
Feriali L. 824.000: Festivi L. 899.000
A parola: Necrologie L. 8.700; Partecip. Lutto L. 11.300; Economici L. 6.200
Concessionaria per la pubblicità nazionale PUBLIKOMPASS S.p.A.
Direzione Generale: Milano 20124 - Via Giosuè Carducci, 29 - Tel. 02/864701

Aree di Vendita

Milano: via Giosuè Carducci; 29 - Tel. 02/864701 - Torino: corso M. D'Azeglio, 60 - Tel. 011/665211 - Genova: via C.R. Ceccardi; 1/14 - Tel. 010/540184 - Padova: via Gattamelata, 108 - Tel. 049/775224-8073144 - Bologna: via Amendola, 13 - Tel. 051/255952 - Firenze: via Don Minzoni, 46 - Tel. 055/561192-573668 - Roma: via Quattro Fontane, 15 - Tel. 06/4620011 - Napoli: via Caracciolo, 15 - Tel. 081/7205111 - Bari: via Amendolia, 166/5 - Tel. 080/5485111 - Catania: corso Sicilia;, 37/43 - Tel. 095/7306311 - Palermo: via Lincoln, 19 - Tel. 091/6235100 - Messina: via U. Bonino, 15/C - Tel. 090/2930855 - Cagliari: via Ravenna, 24 - Tel. 070/305250

Stampa in fac-simile:
Telestampa Centro Italia, Oricola (Aq) - Via Colle Marcangeli, 58/B
SABO, Bologna - Via del Tappezziere, 1
PPM Industria Poligrafica, Paderno Dugnano (Mi) - S. Statale dei Giovi, 137
STS S.p.A. 95030 Catania - Strada 5ª, 35
Distribuzione: SODIP, 20092 Cinisello B. (Mi), via Bettola, 18

l'Unità due

Supplemento quotidiano diffuso sul territorio nazionale
unitamente al giornale l'Unità
Direttore responsabile Giuseppe Caldarola
Iscriz. al n. 22 del 22/01/94 registro stampa del tribunale di Roma