

# L'Unità *due*

VENERDÌ 14 AGOSTO 1998

Dieci anni fa moriva Enzo Ferrari, uno dei pochi grandi eroi popolari del nostro immaginario

Un uomo che il Novecento sembra aver scelto per incarnare perfettamente il suo mito: quello della velocità



## Le stagioni del Drake

DALLA PRIMA

Il conte Enrico Baracca e la contessa Paolina, genitori dell'impavido pilota d'aeroplani, offrirono quel marchio a Ferrari subito dopo la vittoria del primo circuito del Savio, a Ravenna nel 1923. Nell'archivio dell'universo Maranello è conservata la foto di Francesco Baracca con la dedica dei genitori nella quale viene affidata all'ingegnere l'emblema del cavallino rampante. La velocità, questa fu la gloria e l'ossessione di Enzo, come se il secolo l'avesse scelto per far correre i tempi. Infatti, finita la guerra, Ferrari scelse di fare il collaudatore e pilota da corsa a Torino. La sua prima gara, nel '19, fu la Parma-Berceto, poi partecipò alla Targa Florio. Nel '20 entrò all'Alfa Romeo, dove rimase per due decenni. Insomma Enzo Ferrari capì che la velocità non è prerogativa soltanto dei motori. Ci volevano tecnici, organizzazioni e giovani sprezzanti del pericolo. Lui fu tutte queste cose assieme. Così nel '29 fondò a Modena la «Scuderia Ferrari», che

trasferì, durante la seconda guerra mondiale, a Maranello. L'anno dopo l'officina fu bombardata, ma nel '46, rimessa di nuovo in piedi, essa partorì la prima vettura Ferrari, destinata a diventare marchio dell'Italia intera, come gli spaghetti, il mandolino e il Rigoletto. Sparirono piano piano i cavalli, le carrozze, i calessi. Si cominciarono ad asfaltare le strade, su cui s'arrampicavano le Topolino amaranto di Paolo Conte. Ma per le macchine di Ferrari ci volevano piste particolari, perché la velocità doveva rimanere un mito, una forza simbolica che tenta di abbattere i limiti posti dalla natura. Il mondo correva di più, tutti correvano di più, le distanze si facevano più corte. Ma quando, le fece nere intorno agli occhiali, i piloti di Maranello facevano scappare dalle strade oche e galline, fu chiaro a tutti che alla velocità non bastavano più uomini e tecnici, ma servivano anche piste di lancio, curve calibrate al millimetro, forme aerodinamiche capaci di far sgusciare la macchina nella minor resistenza pos-

sibile dell'aria. Enzo Ferrari ha vissuto tutti questi momenti, compreso quello emblematico nel quale le scuderie di tutto il mondo si sono accordate per autoregolamentarsi, per non farsi fagocitare dallo stesso mito della velocità. Ecco i limiti di cilindrata, ecco le minigonne, Ferrari ha lasciato lo straccio sporco di grasso e ha preso a sbirciare i motori attraverso i quadranti del computer. Finisce il novecento mentre si fa largo il Duemila. Enzo Ferrari è scomparso dieci anni fa, è stato al volante per quasi tutto il secolo, dai tempi di D'Annunzio fino all'invenzione del telefono cellulare. Il segreto del suo mito, al di là delle mille vittorie, delle mille meritatissime onorificenze ricevute, è la sua fede nella modernità. Mai ha avuto rimpianti del suo passato di artigiano, perché tale si è sempre sentito anche durante gli ultimi anni della vita. Mai ha parlato con dolente nostalgia degli anni in cui fu pioniere. È stato sempre lì, fino all'ultimo giorno, piegato sui motori, semplicemente per migliorarli. [Vincenzo Cerami]



Enzo Ferrari ottantenne. In alto, il Drake nel 1961 con una nuova vettura

### Una lunga vita spesa per le auto

Enzo Ferrari è nato a Modena il 18 febbraio 1898. Esordì in gara come pilota nel 1919 alla Parma-Berceto e nello stesso anno partecipò alla Targa Florio. Nel 1920 passò all'Alfa Romeo, iniziando una

collaborazione durata vent'anni che lo portò a ricoprire incarichi di collaudatore, pilota, collaboratore commerciale e infine direttore del reparto Alfa-Corse fino al novembre 1939. Nel 1929 fondò a Modena la «Scuderia Ferrari», società sportiva con il principio costitutivo di fare correre i soci, che avviò un'intensa attività agonistica, ebbe una squadra ufficiale e fini

per diventare una filiale tecnico-agonistica dell'Alfa Romeo, alla quale si sostituì nel 1933 nella continuazione dell'attività sportiva. Nel 1940 la Scuderia si distaccò dall'Alfa Romeo, trasformandosi in società «Auto Avio Costruzioni Ferrari». Durante la seconda guerra mondiale, nel 1943, l'officina Ferrari fu trasferita da Modena a Maranello. L'officina fu bombardata nel 1944, ricostruita nel 1946, anno in cui ebbe inizio la costruzione della prima vettura «Ferrari». Dal 1960 l'azienda si è trasformata in SpA, alla quale si è associata la FIAT nel 1969 in forma paritetica e poi, nel 1988, maggioritaria. Ferrari è morto a Modena il 14 agosto 1988.

L'INTERVISTA

### Enzo Biagi, i monumenti e le leggende

«Mi chiedo se io ho conosciuto profondamente Enzo Ferrari? Che vuole che dica, con queste notizie sul boom dei divorzi, nessuno può dire di conoscere profondamente qualcuno». Uno scettico Enzo Biagi, che passerà il Ferragosto sull'Appennino bolognese, ripensa alle lunghe ore passate col Drake, l'uomo che ha inventato i motori più veloci del mondo. «Sì, ho parlato lungamente con lui, ho scritto un libro su di lui. A tutt'oggi, a dieci anni dalla sua morte, resta l'unico vero nome italiano da esportazione».

La leggenda del Drake si mescola ai ricordi personali del giornalista Biagi. «Sulle prime non risultava sicuramente cordiale. Aveva il tipico carattere dei timidi. Ma era una persona capace di grande generosità, manifestata con tantissime donazioni». Donazioni per ricordare soprattutto il primo amatissimo figlio Dino: per lottare contro la distrofia muscolare che se l'era portato via nel '56, giovanissimo, il Drake ha regalato alla sua città, Modena, attrezzature per la diagnosi precoce.

Era una leggenda ancora prima di morire, il Drake. Ma quando se ne andò, scelse di farlo in silenzio, in una città deserta per il Ferragosto, distratta e accaldata. I suoi familiari lo seppellirono lontano dalle luci dei riflettori: la gran parte dei modenesi seppellirono la sua morte dopo che i funerali erano già stati celebrati. Schivo, reagiva quasi con fastidio agli elogi che gli venivano rivolti. Un funerale in pompa magna non gli sarebbe certo piaciuto.

Ovvio che quando il secondo figlio, Piero, decise di regalare alla città di Modena - all'inizio di quest'anno in occasione del centenario della nascita - un monumento dedicato proprio a suo padre, qualcuno abbia un po' storto il naso. Erigere un monumento a un uomo che - per sua natura - era anti-monumentale per eccellenza, ha suscitato reazioni contraddittorie. Anche i più critici non sono riusciti a schierarsi contro quella sorta di obelisco che oggi sventta da uno dei punti principali di accesso alla città, largo Garibaldi, a due passi dalla scuderia che il Drake aprì nel 1930, in via Trento Trieste. «Del resto si diceva - se non lo facciamo a Ferrari, a chi dovremmo mai farlo, un monumento?». L'ala disincantata dei detrattori ha scelto di sperare soltanto nell'arrivo di qualche turista in più, in pellegrinaggio sui luoghi del Cavallino rampante. Di lì a poco, però, sarebbe arrivato un secondo monumento: oggi lo si può ammirare proprio a Maranello, nella piazza principale del paese che, col Museo dedicato al Drake, e gli stabilimenti, è ormai una sorta di celebrazione vivente alla vittoriosa vita di Enzo Ferrari.

Enzo Biagi, a sentir raccontare dei due monumenti al Drake, e delle polemiche che ne seguirono, rispolvera i detti latini: «Nemo propheta in patria, mi viene da dire. Bisognerebbe cercare di essere un po' più seri, rispetto a certe polemiche. Piuttosto, chiamiamoci se oggi hanno senso i monumenti, se servono o no. Nel caso di Ferrari, non c'è dubbio che il monumento lui l'abbia fatto a se stesso, con la sua vita, col suo lavoro. Comunque per Ford, negli Stati Uniti, nessuno ha costruito monumenti, mi sembra».

Intanto, per oggi, a qualcosa il monumento servirà. Ai piedi dell'opera che guarda la piazza di Maranello, alle 11, i ferraristi si daranno convegno. E intorno c'è un paese che non ha bisogno di celebrazioni per ricordare il Drake. Persino il parroco, quando vince la Ferrari, suona le campane a festa, come se fosse Pasqua.

Silvia Fabbrì

La controperizia contesta l'ipotesi di «incapacità di intendere» del grande scrittore

## Giorgio Bassani e la lunga battaglia per la Ragione

NICOLA FANO

LA DRAMMATICA vicenda legale cui è appesa la vita di uno dei nostri maggiori scrittori, Giorgio Bassani, conosce un nuovo capitolo, umiliante come tutti gli altri recenti, benché «giuridicamente» a suo favore: egli, infatti, «non è da interdire». È questo il responso della controperizia psichiatrica condotta dal professor Francesco Bruno, per il quale il noto scrittore «non ha perso completamente la sua capacità di confrontarsi con la realtà e di esprimere i suoi bisogni e i suoi desideri». La documentazione

medica sarà depositata alla cancelleria del Tribunale civile di Roma nei primi giorni di settembre, in modo da metterla a disposizione delle parti per l'udienza che si terrà il 14 ottobre: in quel giorno si terrà l'atto finale della causa giudiziaria, avviata tre anni fa, dalla ex moglie Valeria Sinigaglia e dai figli Paola ed Enrico Bassani, che intendono sottrarre lo scrittore dalla sfera di influenza della sua compagna, l'americana Portia Prebys. È stato l'avvocato Francesco De Petris, legale dell'autore del «Giardino dei Finzi Contini», a

chiedere poco più di un mese fa a Bruno, docente di psicopatologia forense all'università «La Sapienza» di Roma, di esaminare la relazione psichiatrica del professor Roberto Tatarelli, consulente nominato dal Tribunale, al fine di presentare delle controdeduzioni. Il responso di Bruno sarà il cavallo di battaglia per la difesa di Bassani prima della decisione del giudice, dopo che il pubblico ministero Piero Maria Catalani ha già chiesto la sua interdizione durante l'udienza che si è svolta a metà dello scorso luglio. Per Bruno,

non esistono le condizioni mediche per ritenere Bassani totalmente incapace di intendere e di volere, considerando «sufficiente» l'attuale dizione di inabilità pronunciata dal giudice un anno fa. Lo psichiatra contesta la diagnosi di «demenza senile progressiva», ipotizzando che Bassani sia affetto da morbo di Parkinson. La partita giudiziaria, dunque, pare per il momento riaprirsi. Ma non è questo il problema. Il valore simbolico più amaro della vicenda sta nella biografia impossibile di un grande

scrittore che ha visto la propria vita punteggiata dalla sistematica negazione della sua identità. Negli anni del fascismo e della violenza antisemita, di cui Bassani ha lasciato grandi segni nei suoi romanzi. Poi negli anni Sessanta quando fu indicato dagli allora protagonisti del Gruppo '63 come il simbolo di un vecchie cultura da abbattere. Oggi, infine, con un tribunale mobilitato dalla famiglia per negargli identità e ragione; unici beni in favore dei quali si è sempre voluto (e drammaticamente dovuto) battere.

**Bene, bravi, bis.**  
I nostri più grandi successi di nuovo in edicola dal 25 luglio al 30 agosto



Ogni lunedì due pagine dedicate ai libri e al mondo dell'editoria