

M a r a n e l l o

Dopo l'incidente che ha fermato l'idolo Schumacher nella verde pianura emiliana dove nascono le "rosse" tra una nuova generazione di lavoratori immigrati

Il "mito" scivola sulle piastrelle e l'operaio Ferrari viene dal Sud

DALL'INVIATO DARIO CECCARELLI

MARANELLO E LA FERRARI, CIOÈ UN PAESE DA MEZZO SECOLO ALLA PROVA DELLA MODERNITÀ E DEL SIMBOLO PIÙ POPOLARE DEL PROGRESSO NOVECENTESCO

Sembra una storia da bar sport. Uno di quei racconti inverosimili che, passando di bocca in bocca, si ingigantiscono fino a diventare mito o barzelletta. Ma visto che l'aneddoto viene direttamente dal sindaco di Maranello, ve lo giriamo pari pari.

Un bel giorno un automobilista si presenta ai vigili con una multa per eccesso di velocità che non vuol pagare. «Non sapevo di essere entrato nel comune» spiega il forestiero sempre più alterato. «Non c'era nessun cartello, perché avrei dovuto rallentare?». L'impiegato, allibito, sulle prime lo manda a quel paese, poi fa un controllo e scopre che l'automobilista ha ragione: il cartello con la scritta Maranello è stato rubato. Da chi? Che domanda ingenua: da un tifoso della Ferrari che lo custodirà gelosamente come un quadro di Picasso o una stupenda scultura di Brancusi.

Cavallino mon amour. Per capire cos'è Maranello, e quanto la sua vita sia intimamente legata alla Ferrari e alla sua fabbrica, quanto i progetti di una cittadina siano stati e siano ancora legati alla capacità di innovazione di una azienda automobilistica, partiamo dal nostro fortunato automobilista (quando mai un vigile riconosce d'aver sbagliato?) che riprende la sua strada dopo aver amorevolmente venerato questo santuario di quindici chilometri dislocato a una ventina di chilometri dal capoluogo Modena, là dove si inerpiano le prime colline dell'Appennino.

Arrivarci è facile: basta seguire le bandiere della Ferrari che a poco a poco si infittiscono sempre più. Una volta entrati a Maranello, poi non c'è scampo. Bar, ristoranti, monumenti, chiese, negozi, centri commerciali panchine: il Cavallino ti incalza dovunque. Perfino nella toilette di un ristorante campeggia una foto di Schumacher ridentes sul podio.

Il dibattito sulle cause dell'incidente non si placa. Qualcuno ce l'ha con Irvine, un altro parla di sabotaggio, un terzo, un camionista con due braccia da lottatore di sumo, dice che Schumacher tra un mese è già guarito. «Schumi è un campione con tre palle, perfino troppo scatenato, ma è la macchina che è un catastrofo».

«A tal dag me» dice un pensionato in braghine corte mentre gioca a carte in un bar vicino a piazza della Libertà. «Te la do io la briscola, boia d'un mond leder, perché se aspettiamo che Schumacher, dopo questa botta, vinca un mondiale

faccio prima a risposarmi con la Vanda di Sassuolo, una vedovella coi fiocchi: denti non ne ha più, però ha un sacco di case...». Tutti ridono di gusto anche se poi, pur di far guarire Schumacher a tempo di record, starebbero una notte a pregare in ginocchio davanti alla chiesa.

«Bisogna capirli: la Ferrari, e con essa i suoi piloti, è un amore che va oltre la razionalità» spiega con pacata rassegnazione don Alberto Bernardoni, il parroco che da venti mesi ha sostituito l'ormai leggendario don Erio, il prete che quando le rosse vincevano s'attaccava alle campane e non smetteva più di suonarle. «Sì, lui è stato un'istituzione» riprende don Alberto. «Anch'io faccio il tifo, ma sono meno scatenato. Io sono cresciuto con Nuvolari, di cui ricordo solo il gran polverone che sollevava dopo il suo passaggio. Allora si correva con la fantasia, adesso la televisione ti fa vedere tutto. Suono anch'io le campane, ma a patto che non sia troppo presto. Una mattina all'alba, dopo la vittoria in Australia, alcuni tifosi volevano che cominciasse subito. Matti, qui c'è anche qualche cristiano che della Ferrari se ne infischia, ho risposto. Fino alla sette non se ne parla. Tornate a casa».

Maranello è come uno se la immagina. Piatta, assoluta, pulita, con le donne e i vecchi più disinvolti in bicicletta che a muoversi sulle proprie gambe. Al mercoledì, davanti al Municipio, c'è il mercato con capannelli fitti di uomini che parlano di sport e di politica, cioè dell'incidente di Schumacher e del successo di Guazzaloca (il «mazler»). La batosta di Bologna, anche se a Maranello la giunta di sinistra è stata riconfermata brillantemente (ottendo il 58% senza l'appoggio di Rifondazione e della Lega), arriva come un'onda lontana della cui minaccia restano solo detriti e rifiuti.

«Sono matti quelli di Bologna» sottolinea un signore di mezza età tutto accaldato. «Non si può regalare così una città. Gli errori si pagano, e il partito a Bologna di errori ne ha fatti a milioni. Certo anche il D'Alma... Che bisogno aveva di tirar fuori la storia delle pensioni proprio il giorno prima? L'è minga bon. Mastai bonino, fatti furbo, che prima vinciamo e poi ne parliamo».



Enzo Ferrari in una famosa foto di Franco Pinna a Maranello, ottobre-novembre 1975

In Municipio, un palazzo anonimo in mattoni rossi di stile fascista, andiamo a trovare il sindaco, il diessino Giancarlo Bertacchini, 46 anni, in carica da sette e riconfermato il 13 giugno. Qui non si fa anticamera: due rampe di scala e opla si è subito nel suo ufficio con le finestre spalancate sulla piazza. Un sogno per chi viene da Milano, dove si fa la coda anche per parlare con il vice del vice dell'ultimo sportello. «Sì, qui governare è un'altra cosa» spiega Bertacchini con malcelato orgoglio di primo cittadino. Il rapporto con gli elettori è diretto, immediato. Chi vuol parlare con me, sa sempre dove trovarmi. Altrimenti mi fermano al mercato, per la strada. Anche fa-

re dei lavori è molto più rapido. Ci si conosce, e si scavalca la burocrazia. Per la pavimentazione della piazza, ho trovato gli operai al lavoro anche il primo maggio. Alt, fermi tutti, gli ho detto, siete andati fuori di testa?». Il sindaco conosce bene la Ferrari. Suo padre, nella fabbrica, ci ha lavorato trentacinque anni. Una vita. E lui, cresciuto tra un pezzo di carburatore e una lima, ha ben presente quanto sia importante questo legame con la città: «Sì, ma in tutti e due i sensi. Voglio dire: la Ferrari ha sicuramente fatto grande Maranello, ma senza Maranello la Ferrari non sarebbe diventata quella cosa che sappiamo».

«C'è un valore aggiunto - conti-

nua Bertacchini - di sanguigna arguzia e di genio contadino che solo chi abita qui conosce bene. Non a caso Enzo Ferrari, quando è andato via da Modena, è venuto da noi ad impiantare la fabbrica. Era il 1942 ma all'inizio nessuno gli diede retta. Erano tutti piccoli proprietari, diffidenti verso quel forestiero che chissà cosa mai s'era messo in testa. Solo uno, forse perché il terreno era della moglie, al bar la sparò grossa: se Ferrari viene da me, gliela do io la terra! Si chiamava Dante Colombini, e quella sparata, caricata da qualche bicchiere di rosso, fece la fortuna sia di lui che della moglie. Il compromesso fu sigilato con una cenal gnocco fritto, salame e prosciutto. Da noi funzionava così. E nessuno, come la storia dimostra, ha mai avuto da lamentarsene».

Un rapporto stretto, quello con Ferrari. «Sì - risponde il sindaco - era un grande uomo che voleva avere sempre la situazione sotto controllo. Gli operai lo conoscevano tutti personalmente. Appena arrivato creò anche una scuola di avviamento professionale. Qui erano tutti contadini, e lui voleva che imparassero subito che cosa è un passo di vite, uno spesso. Un grande uomo che non voleva perdere mai. Per Maranello, dividendo lo spese con il Comune, ha fatto tanto: lo stadio, la piscina, le scuole, il museo civico».

«Un rapporto stretto - continua Bertacchini - che, a parte qualche momento di stanchezza, prosegue più vivo che mai. L'auditorium di via Nazionale, nato sulle ceneri di un cinema, è stato fatto assieme anche se è di nostra proprietà. La Ferrari lo gestisce, promuove i suoi incontri e convegni, ma in realtà è un valore aggiunto per tutta la città. Lo stesso per il Museo Ferrari e la Galleria del vento. L'anno scorso abbiamo contato più di 106mila visitatori. E in totale, per la Ferrari, abbiamo avuto più di centocinquanta presenze. Un grande successo per una piccola città che non ha né il mare né un antico centro storico. Ecco perché ritorno al discorso iniziale: il

Matrimoni

INFO
Magliette e libri "Made in Red"

Capellini, zaini, T-shirt e libri. Sono i primi prodotti del "Made in Red", il nuovo marchio che intende promuovere in Italia e nel mondo Maranello, legando il suo mito in un unico messaggio. Due i volumi già pubblicati: "Maranel-



lo... indimenticabile 97" e "3.000 rosse nel Bel Paese", dedicato ai festeggiamenti per i 50 anni della Ferrari.

rapporto con la Ferrari deve continuare a funzionare nei due sensi, cioè con una ricaduta positiva in termini economici anche su Maranello. Certo, oltre ottocento lavoratori nostri su 1800 trovano occupazione. Ma pochi anni fa il turista tedesco, magari tifoso della Ferrari, che andava a Rimini, non sapeva neppure che Maranello fosse a pochi chilometri dall'Autostrada del Sole. Ora non è più così. Ma bisogna insistere. Abbiamo anche brevettato un marchio, il "Made in red", per promuovere i nostri prodotti in Italia e all'estero».

Ma anche piccolo mondo di Maranello cambia. È vero: c'è la festa dei 50 anni della Ferrari con 1500 persone in piazza per brindare e tagliare la torta (i vecchi operai avevano tutti le lacrime agli occhi), ma c'è anche una realtà in movimento che modifica antichi equilibri. «La maggior parte dei nuovi operai della Ferrari arrivano dal Sud» spiega il sindaco. «Sia perché costano meno, sia perché il settore delle ceramiche, qui molto forte, offre ai locali stipendi più alti. Così si è creato una nuova generazione di immigrati meno inserita di quelle precedenti. Ragazzi che vivono in un circolo chiuso che va dalla casa alla fabbrica e viceversa. Questo crea dei problemi che ricadono su tutti. Stiamo cercando di risolverli con la Ferrari promuovendo iniziative d'inserimento, però non è sempre facile». Le case dei nuovi emigranti si vedono subito anche dall'esterno: alle finestre, al posto delle tendine, hanno infatti la tuta della Ferrari stesa ad asciugare. «Queste case te le fanno agognare - racconta Rocco Bevilacqua, 27 anni di Salerno - perché se sei un meridionale, prima gli devi lasciare cinque milioni di cauzione, e sei fortunato se non ti mandano via con una scusa. Poi, anche se ti accettano in fabbrica, non ti accettano nella vita di tutti e come se fossimo invisibili. Se non ci frequentiamo tra noi del Sud, restiamo soli. Ci sentono dal dialetto. Sei un maruchèin, stai con i tuoi».

«Sì, questo è molto triste» spiega Don Alberto. «Le assunzioni fatte al computer, cioè più secondo logiche aziendali che di vincolo solidario, creano tensioni nuove. Una volta in Ferrari si entrava anche su segnalazioni mirate. Ormai, operai senza lavoro, gente conosciuta che aveva dei problemi. Era un discorso anche sociale. Ora conta solo la funzionalità e naturalmente il costo della manodopera. Chi viene dal sud trova lavoro, vero. Ma ho l'impressione che non sia una buona soluzione. Il lavoro va creato dove la gente vive, ha la famiglia. Altrimenti si creano solo degli sradicati».

DALLA PRIMA PAGINA

Torino, l'ex capitale dell'auto, dopo la crisi alla prova di una sfida che si chiama Olimpiadi

In questo caso non resta niente altro che l'apocalittica visione spalancata davanti agli occhi di Oddone Camerana, in un libro («Il centenario», un romanzo che venne pubblicato da Baldini & Castoldi due anni fa), che era un inquietante vaticinio, alimentato dal lucido pessimismo del saggio piuttosto che dallo slancio visionario del profeta.

Nelle pagine di Oddone Camerana, pagina da incubo postfordista, Torino era diventata Ligonto, una città ormai desertificata, cadaverica, un'entità biologica che aveva ridotto al minimo i suoi ritmi vitali nel tentativo disperato di sopravvivere, «adottando come propria e regolare una economia di sussistenza, di emergenza, minimale»: «tutto vi si restringe, vi si rattrappisce, si riduce a una visione di quanto resta».

In quella città si scappa e si ragiona da scampati». Al contrario, prescindendo da questi scenari alla Blade Runner, le prossime Olimpiadi invernali possono essere davvero lette co-

me un'occasione storica» per Torino, assumendo i contorni di un formidabile catalizzatore per favorire e accelerare una drastica rottura con la dimensione, che questo secolo ci ha consegnato, dei suoi assetti produttivi e economici.

In questo caso, però, il pragmatismo e l'efficienza non sono sufficienti. Unite all'impegno contro la corruzione, queste doti rappresentano il minimo indispensabile per dare un volto e un'ossatura alle scelte necessarie per valutare le opere pubbliche e le infrastrutture da varare attraverso il doppio filtro della loro utilità per le Olimpiadi e, soprattutto, della loro funzionalità in previsione dei bisogni futuri della città.

Significa che nessun impianto (o funivia, o pista, o strada) deve essere fine a se stesso. La bruciante esperienza di Italia '61 è ancora viva nella memoria della città; la monorotaia incompleta e un sinistro scheletro di cemento, monumento grottesco a

un'improbabile rivoluzione dei trasporti urbani, mai realizzata; così come il paradossale stadio Delle Alpi, eredità avvelenata di Italia '90, dei Campionati mondiali di calcio e dell'infuata stagione di Tangentopoli.

Ma non è solo questo; nell'occasione storica si annidano i contorni potenziali di una trasformazione radicale che segni una rottura drastica non solo con la dimensione economica della città fordista, ma anche con la sua cultura, con i suoi strumenti di comunicazione, con le sue mode, con i suoi comportamenti collettivi.

In questa direzione sembra di scorgere come unico progetto comune delineato quello - targato Fiat - di fare di Torino 2006 l'avamposto di un'altra Torino, rimodellata intorno ai pilastri del loisir e della cultura, in grado di contrapporre allo squallore depremito delle aree industriali abbandonate e degradate lo sfarzo rutilante della reggia della Venaria ricostruita in tutto il suo splendore, il fascino del Museo del Cinema allestito nel cuore della Mole Antonelliana, le folle crescenti ed entusiaste dei visitatori del Salone del Libro e (soprattutto) del Salone del Gusto.

Giunta alla fine del secolo, costretta dalla globalizzazione a confrontarsi con le sue più significative eredità novecentesche, Torino scoprirebbe così (traumaticamente?) che la Juventus è oggi più importante di Mirafiori, che il rinnovo del contratto di Del Piero costa più fatica (e soldi), di quello dei metalmeccanici.

E questa stessa città, cresciuta attorno al Lingotto e a Mirafiori, forte di cultura operaia, sarebbe costretta a riconoscere nella Juventus un nuovo modello (vincente?) per un altro circuito virtuoso da sostituire, per il futuro, all'indotto Fiat, secondo un esempio ripreso dal Manchester United, non a casa affermatosi in un'altra città industriale decaduta.

Giovanni De Luna