

ENZO FERRARI
A CENT'ANNI DALLA NASCITA

Milano, 18 aprile 1998

Andreoli, Borsari, Boscarelli,

Busso, Gobbato,

Orsi, Renzetti, Tavoni, Valentini.

Tavola rotonda coordinata da Sandro Colombo.

SANDRO COLOMBO

Questo nostro incontro su Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita non vuole essere una delle tante commemorazioni ufficiali che sono state o verranno fatte per questo anniversario, ma dovrebbe essere, almeno nelle mie intenzioni, il ricordo di Ferrari da parte di molte persone che hanno avuto modo di essere vicine a lui per anni, hanno avuto modo di conoscerlo abbastanza profondamente.

Puntiamo quindi su una serie di aneddoti, di ricordi che possano arricchire, dando anche qualche contributo inedito a tutto quanto si è già detto e scritto su un personaggio come Enzo Ferrari.

Era mia intenzione, e vorrei cercare di seguire questo filo conduttore, anche se la mancanza di alcune persone di rilievo sulle quali contavo, lo rende più difficile, dividere queste nostre considerazioni su quattro punti: Ferrari pilota, Ferrari organizzatore, Ferrari costruttore e Ferrari uomo.

A mancanza di persone come il maestro Ugolini e l'amico Gozzi, Ugolini per le condizioni relative all'età e Gozzi per un improvviso attacco alla gamba che lo costringe a letto, riducono un po' la possibilità di esplorazione di alcuni temi, come ad esempio quello sul Ferrari pilota, per il quale Gozzi aveva avuto con Ferrari molti scambi in occasione dei vari scritti che ha curato per conto suo.

Ferrari, a mio avviso, ha cominciato come pilota perché le circostanze lo hanno messo nella condizione di avere questa disposizione per affermare la sua personalità, oggi diremmo per realizzarsi, come avrebbe potuto farlo in altri campi se le circostanze dell'immediato dopoguerra lo avessero messo in condizioni di intraprendere un'altra carriera.

Ferrari fu buon pilota, anche se non grandissimo pilota, però la sua attività di pilota è importante in quanto costituisce l'inizio della carriera che lui poi avrebbe intrapreso.

Passando a Ferrari come organizzatore, penso che molti fra i presenti siano in grado di dare un contributo. Ferrari è stato, a mio avviso, anticipatore di

alcune attività che vediamo solamente in tempi più recenti. Lo abbiamo visto cacciatore di teste per usare una parola che si usa oggi, quando ha preso Bazzi e Jano dalla Fiat per portarli all'Alfa Romeo.

Ha organizzato una scuderia gestendo in proprio l'attività di una casa del valore dell'Alfa Romeo come oggi vediamo fare da team attuali. Ha in un certo modo configurato gli sponsor perché Ferrari contava per l'attività della sua scuderia sui contributi di Shell e Pirelli. Su questo punto, quindi sulle doti di Ferrari organizzatore, doti di Ferrari conoscitore di uomini, vorrei sentire un po' l'opinione delle persone che sono qui con me. Comincierei con Busso, se ci vuole dire qualcosa su questo punto.

BUSSO

Certamente molti di voi avranno visto la trasmissione di Enzo Biagi su Ferrari. Io ho visto in questa trasmissione un Ferrari che non mi è piaciuto, un Ferrari che, prima di parlare, riflette alcuni secondi, poi si esprime come se leggesse un qualche cosa di scritto. Questo non è il Ferrari mio, il Ferrari che ricordo!

Un Ferrari così rigido nel ragionare, e preoccupato nel dire delle cose che possono, magari, dare fastidio. Non è quello che ho conosciuto io nel '46 a Maranello.

Io ho conosciuto un Ferrari sanguigno, violento, distruttivo quando era necessario, ma anche esaltatorio quando le cose lo meritavano. Io ho di lui un ricordo letteralmente affettuoso perché quello che ho imparato a Maranello e che ha fatto di un puro teorico dell'automobile, come ero io prima di arrivarci, una persona con una certa pratica di risoluzione dei problemi di tutti i giorni, è un qualche cosa di fondamentale per il resto della mia carriera.

Io mi ricordo di Ferrari e delle persone che all'epoca hanno lavorato con me per mettere a punto la 125 ed arrivare alla fine del 1947 con il primo successo importante che è stato il Gran Premio di Torino.

Io domando scusa se farò nomi che magari dicono poco a voi altri, ma io quando vedo la mia Maranello la vedo con Ferrari, Bazzi, Galetto, Barbero e io spero che questi nomi a qualcuno di voi dicano qualcosa, non so se sbaglio.

Le doti di conoscitore di uomini, di cacciatore di teste, sono ben conosciute. Quando si doveva trattare era un maestro. Io penso che senza una Ferrari non ci sarebbe stata la base dello sviluppo e dei grandi successi dell'Alfa Romeo, almeno fino al '37.

Esempio, accanto ad Jano c'era anche Bertarione, eppure Bertarione che andò alla Subeam all'epoca in cui Jano venne all'Alfa Romeo, non ha avuto la fortuna e non ha acquisito la notorietà di Jano perché alla Sunbeam non c'era un Ferrari.

Comunque il Ferrari del 1946, quando io l'ho conosciuto, aveva già alle spalle tutta quest'epoca, da quando lui ha cominciato all'epoca di Jano, si era già andati molto avanti.

Ferrari, oltre che un cacciatore di uomini, era un grande giudice talvolta spietato e terribile quando si metteva in mente di distruggere qualcuno. Non si può dire che fosse un gran tecnico, anche se indirettamente aveva una conoscenza dei problemi, però si può dire che era un grande conoscitore di uomini, delle capacità, dei possibili contributi che si potevano chiedere ad una persona.

Appena ci siamo incontrati con Ferrari, mi pare nel marzo del 1946, la prima cosa che mi disse è questa: "Vorrei trovare un accordo, Busso, che a partire da questo momento, nessuno di noi farà più il nome di Ricart." Io ero cresciuto con Ricart. Gioachino Colombo quando propose a Ferrari di prendermi come collaboratore per la messa a punto della 125, sapeva benissimo che io avevo alle mie spalle il passato sotto la direzione Ricart. Voi tutti sapete che se c'era una persona che Ferrari non poteva soffrire era Ricart. Soprattutto perché Ricart aveva giudicato fuori luogo le caratteristiche delle 158, che, come voi sapete, era stata sviluppata nel 1937 da Gioacchino Colombo.

La 158, secondo l'ingegner Gobbato, aveva il difetto di non tenere conto degli sviluppi che si intravedevano presso altre marche. La vettura, che era stata presentata nel 1937 a Modena, non teneva conto dei nuovi orientamenti. In quegli anni, nel 1934 e nel 1935, quelli che immediatamente precedettero la presentazione delle 158, Mercedes e Auto Union rappresentavano un livello molto avanzato di sviluppo.

Come voi sapete, sia Mercedes che Auto Union avevano sospensioni anteriori indipendenti, sospensioni posteriori indipendenti di un certo tipo la Mercedes e di un altro tipo l'Auto Union e, stranamente invece, la 158 ripeteva uno schema piuttosto vecchio, che era quello di Porsche: le sospensioni erano Porsche sia davanti che dietro. Questi contrasti con Gobbato e Ricart portarono Ferrari a tornarsene a Modena nel 1939. Io stesso ebbi la possibilità di intravedere, quando nel 1939 dalla Fiat arrivai in Alfa Romeo, Ferrari che se ne tornava a Modena.

Sempre parlando di soluzioni tecniche e di sviluppo, più tardi, alla fine del 1947, quando venni via dalla Ferrari e tornai all'Alfa Romeo, a Modena e

anche a Maranello arrivò Bazzi, che era venuto via dall'Alfa Romeo per ritornare con Ferrari. Io avevo avuto modo a Maranello, negli anni che vanno dalla metà del 1946 fino alla fine del 1947, di incontrare anche Nuvolari.

Nuvolari, appena qualche giorno prima nelle gare di Forlì e poi di Livorno, presenti anche Ferrari e Bazzi, ci raccontò i grandi miglioramenti che erano stati ottenuti sull'Auto Union, sulla quale aveva corso, quando erano passati dal vecchio pendolare della Porsche al De Dion.

Stranamente, Ferrari non tenne conto di questa opinione e la vettura che nacque nel 1948, quando io ero già venuto via per tornare all'Alfa Romeo, stranamente ripeteva, ad opera di Colombo, ancora il vecchio ponte, quello pendolare. Questo mostra a mio parere come Ferrari non faceva il tecnico ma era soprattutto un grande conoscitore di uomini.

COLOMBO

Torneremo sull'argomento più avanti. Tavoni, sull'argomento Ferrari come organizzatore.

TAVONI

Io sono capitato in Ferrari per caso nel 1950, primi giorni dell'anno, dirottato dal Credito Italiano dove ero stato assunto. Ferrari aveva Zanaroli ammalato, che era il suo segretario, aveva chiesto al dottor Calante, che era il direttore del Credito Italiano di Modena, un giovane che avesse buona volontà e disponibilità per tre o quattro mesi.

Io mi sono presentato, non avevo ancora 24 anni, e mi si spiegò in due settimane quello che dovevo fare. Il segretario alla Ferrari, ai miei tempi, era la posizione più ingrata che ad un impiegato potesse capitare, perché oltre che a curare il coordinamento come segretario dell'attività di Maranello e della Scuderia Ferrari, c'erano tre famiglie: quella della madre, la signora Adalgisa e quella della signora Laura e della signora Lina Lardi.

Capacitarmi non è stato facile.

Direi che, forse, Ferrari non aveva studiato letteratura ma era uno che diceva: "Volli, sempre volli fortissimamente volli". Voleva costruire un'azienda che durasse nel tempo e, forse, a questa intenzione che anteponeva a tutti gli avvenimenti, ha contribuito, almeno dal 1953 in poi, anche il sapere che il figlio che gli assomigliava in tutto e per tutto, come carattere, come volontà, gli sarebbe venuto a mancare di lì a poco: quando l'ematologo, il più grande ematologo di Modena, il professor Coppo, gli disse: "In queste condizioni, Ferrari lei non ha molte speranze".

Il suo imperativo era quello di vincere perché vincendo toglieva la promozione alla concorrenza, ma doveva trovare in ogni modo uno spunto positivo, anche quando perdeva, perché lui doveva continuare.

Io ricordo, perché scrivevo tutto quello che passava dalla Scuderia Ferrari, che quando non aveva la macchina vincente, voleva essere pagato di più come premio di partenza perché diceva: "Vengo per farmi battere, altrimenti voi non avete nessuno che possa avere un certo prestigio per essere battuto, quindi la vostra gara non ha importanza". E spiegava anche che con i soldi che riceveva avrebbe fatto ricerche e investimenti nella gestione sportiva.

Aveva la forza, dopo il Gran Premio d'Italia, se c'era un'altra gara del Campionato del mondo ed erano finiti i soldi per la gestione sportiva di dire: "Perderemo il Campionato, però con Bazzi abbiamo discusso quello che dobbiamo fare il prossimo anno, quindi meglio è che ci prepariamo per il prossimo anno, piuttosto che non avere disponibilità".

L'uomo era il primo dipendente di se stesso, era molto esigente con gli altri, era padrone degli altri, almeno con me credo che mi avesse considerato come il tavolo, la scrivania o la macchina da scrivere. I suoi collaboratori dovevano essere suoi, non si poteva stare a mezza strada.

Vi racconto un episodio che chiarisce meglio le cose. Io ho avuto il piacere di lavorare dalla fine del 1945 al luglio del 1949 alle Officine Alfieri Maserati e ho conosciuto Guerino, i fratelli Maserati. La prima a partire con l'attività sportiva nel dopoguerra fu la Maserati, la Ferrari stava elaborando ancora il suo 125, e stavano lavorando con Gioacchino Colombo.

Quando mi sono trovato in Ferrari e ho detto che ero stato alla Maserati, dopo una settimana non mi voleva più, perché ero di quelli che erano al di là della via Emilia; Modena è divisa in due dalla via Emilia, quindi di qui o di là, ma un altro al mio posto, in quel momento, non c'era, quindi si è adattato.

Mi ha detto: "D'ora in poi, lei deve avere in testa una cosa sola: la Ferrari. E' la sua famiglia, il suo lavoro e la sua attività". E ho avuto la fortuna di reggere questo impatto perché ho trovato un'amicizia fraterna e paterna in Nino Amorotti. E' stato Amorotti che mi ha spiegato cosa voleva l'uomo e come potevo destreggiarmi con la persona; è stato un momento molto esaltante, però ho avuto delle impressioni tremende.

Il cavalier Galletto era quello che dirigeva tutta la produzione a Maranello e a Modena, e per un disguido, un contrasto di idee, nonostante Bazzi e gli altri più anziani dicessero: "Ma no commendatore, non è il caso", l'ha

lasciato andare via, oppure lo ha messo in condizioni di andare via dalle 11 alle 11,15.

Con Lampredi aveva avuto un rapporto molto battagliero, ma Ferrari, che come ha detto Busso non era un tecnico, ma aveva il fiuto, la sensazione, metteva spesso le persone una di fronte all'altra, per vedere quella che era più determinata e convinta tra i due, a sostenere una certa tesi; e quando, dopo aver vinto per due volte il campionato del mondo con Ascari, Bazzi propose di fare un 8 cilindri, Amorotti pensava a un 6, altri volevano stare sul 12 che era già affermato, Lampredi propose non più un 4 ma un 2 cilindri.

Il discorso di Lampredi sulla proposta dei 2 cilindri fu questo: "Noi non dobbiamo fare il certo, dobbiamo fare delle sperimentazioni. Questo motore avrà una coppia così alta, che, considerati i circuiti, la media dei circuiti, sarà idoneo per l'80% di essi.

Il discorso (le riunioni si verbalizzavano interamente) è stato questo: "Lampredi io glielo faccio fare ma lei è così convinto?" "Sì io sono convinto", "Bene, allora, farà un anno da oggi o il 2 cilindri sarà competitivo o non avremo niente più da dirci" Lampredi prese la decisione di fare un 2 cilindri contro il parere di tutti, e la mattina dell'anno dopo, 365 giorni dopo alle 11 telefonò a Segni, che era il capo del personale: "Che ora è oggi, che giorno è? Bene vai in banca prendi i soldi che ci sono per Lampredi, pagalo per gli ultimi due anni, digli che non c'è bisogno di venirci a salutare perché ci siamo detti tutto un anno fa". Questo è Ferrari, era tremendo su queste cose.

Tutto questo puntava sempre sul fatto che la Ferrari doveva vincere, che la Ferrari doveva costruire macchine vincenti per poi venderle. Lui aveva in mente le corse, la sperimentazione, anche però come supporto alla produzione.

Questo è stato l'uomo che ha voluto quello che poi ha realizzato. La sua giornata era da dividere in due tempi: la mattina, un quarto prima delle nove, era in ufficio, la corrispondenza era suddivisa fra i vari reparti, si tratteneva quella di gestione sportiva e quella dello stabilimento di Maranello.

Era abitudinario, andava dalla madre, andava dal barbiere, rientrava alle 11 e faceva corrispondenza lì con me, o con Della Casa o con Gardini, fino a poco prima dell'una. Alluna partiva, andava a Maranello, mangiava qualcosa al Cavallino, poi lavorava fino alle sei e mezzo.

Molte volte si assentava dalle sei e mezza alle otto e mezza per andare a Castelvetro, ritornando lavorava fino alle dieci e mezzo, era normale, era

per lui un orario normale. Telefonava alle diciotto e diceva "Cosa c'è di nuovo? Vada a mangiare qualcosa che poi ci vediamo".

Questo rapporto, non facile con tutti, era di un coinvolgimento tale che la gente si sentiva parte dell'azienda fino in fondo. Io, prima, ho detto che ero considerato la stessa cosa della scrivania, della macchina da scrivere, del telefono, perché queste cose erano di sua proprietà, ma anche gli uomini gli appartenevano, e riusciva a far sì che gli uomini si sentissero appartenere ai suoi scopi.

Per sapere se gli uomini potevano essergli vicino fino in fondo, per sapere tutto dei suoi uomini, un lunedì mattina mi disse: "Ma ieri come è andata? "Sono andato a Bologna a vedere il Modena giocare con il Bologna, abbiamo anche perso." "Con chi è andato?" "Sono andato con Maletti, Montagnani, Zanasi, gli altri amici, con due macchine, mi hanno portato sono tornato indietro". "E dopo?" "E dopo ci siamo fermati a Modena al Nazionale, loro hanno fatto una partita a bocchette e io ho preso un caffè guardando".

E ha tirato fuori una busta gialla e dice: "Ah si è vero". Non era una bugia.

Il Sifar credo l'abbia inventato lui per conoscere la gente. Credo che il colonnello Vesce da tenente fosse diventato colonnello grazie anche a Ferrari. Ferrari con l'arma di carabinieri, la Benemerita, aveva un rapporto tale che sapeva se i suoi uomini mangiavano, se non mangiavano, se dormivano, chi vedevano, chi frequentavano. Ecco il possesso dell'azienda era totale e quindi come organizzatore, come lavoratore ho imparato molto. I suoi rapporti con gli organizzatori se escludo Monza, con il signor Bertett e l'ing. Bacciagaluppi, devo dire che con gli altri sono sempre stati difficili perché voleva molto e molte volte si sentiva dire di no.

A volte mandava Ugolini sui circuiti con le macchine e, quando era là, gli diceva: "Hanno detto che ci danno un milione e cento tu fatti dare un milione e cinque altrimenti non partire." Ma come, da un milione e cento a un milione e cinque allora c'è una bella differenza: "Ma tu sei pagato per fare questo".

Ugolini gli telefona: "A un milione duecentocinquanta accettiamo". Lui diceva: "No, ha rinunciato a 100 mila lire o un milione e trecentocinquanta o torna a casa sabato".

Questo rapporto disturbava molto gli organizzatori, quando nel 1957 a marzo mi manda con Amorotti perché Ugolini era andato alla Maserati a fare il direttore sportivo, io non ero abbastanza esperto di queste cose per cui gli dico: "Ci provo io, dopo lei giudicherà!"

Dopo 4 o 5 gare mi capita di andare in Francia e il signor Godet dell'Equipe, mi prende e mi dice: "Dica al signor Ferrari che smetta di dire che è un

artigiano, ormai è una industriale, la sua fabbrica va bene, le macchine ci piacciono, però smetta di dare gomitate nello stomaco alla gente". La frase proprio è stata così: "Non dia più gomitate nello stomaco alla gente".

Tornato a casa, mi chiede: "Allora, d'altro chi hai visto?". Siccome sapevo che presto o tardi lui avrebbe comunque saputo, gli raccontai chi avevo visto. "Cosa hanno detto?" "Hanno detto che lei non è più un artigiano, è un industriale e quindi deve comportarsi come tale". "Chi te l'ha detto?" Io ho detto che in quel momento non me le ricordavo.

Vi dico questo episodio perché in 12 anni sono stato licenziato 3 volte, l'ultima volta definitivamente. Quando ho detto che non mi ricordavo chi l'aveva detto, lui mi ha mandato a casa, era la sera alle cinque. "Grazie, arriverci le farò aver i suoi averi".

Io sono andato a casa e ho detto con la mia famiglia che ero in ferie, la mattina dopo Peppino, che era l'autista, mi è venuto a prendere: "Vieni che ti aspetta perché c'è gente che arriva alle dieci". "No mi ha licenziato". "Vieni".

Come se niente fosse, dopo una settimana mi è tornato a dire: "Allora si è ricordato chi è stato a dire che non devo avere atteggiamenti negativi?".

Io avevo parlato con Amorotti, che era un gran signore, e avevo detto che mi ero trovato in questo impiccio. Mi ha detto: "Hai fatto bene, però se hai scelto questa strada devi trovare il modo di saltarne fuori; e parlando insieme, quando lui mi ha chiesto per la seconda volta se mi ricordavo gli ho detto: "Ma vede io credo che debba difendere la Ferrari e difendendo la Ferrari, difendo anche il signor Ferrari, se difendo il signor Ferrari non sempre difendo la Ferrari, quindi come o detto ora io mi ricordo solo quello che ha detto, ma non ricordo la persona, quindi la prego, se non mi ricordo è perché intendo difendere la Ferrari".

E lui siccome aveva saputo che venivo dall'Azione Cattolica, mi ha detto "Tu sei un prete che cerca di confessare me ma io voglio confessare i miei dipendenti".

COLOMBO

Vedo che l'entusiasmo è tale che è difficile rimanere nei binari che io mi ero proposto in quanto si passa molto frequentemente dal Ferrari organizzatore al Ferrari uomo, allora vorrei dare la parola all'ing. Gobbato, che potrà parlare della sua esperienza e dei suoi contatti con la Ferrari.

GOBBATO

Di Ferrari organizzatore, di Ferrari tecnico hanno parlato molto bene quelli che hanno parlato prima di me e io mi limiterò, per lo meno fino ad un certo anno, a parlare di Ferrari uomo.

Ho conosciuto Ferrari nel 1934, quando mio padre aveva assunto la direzione generale dell'Alfa Romeo nel dicembre del 1933 e naturalmente come giovane ero molto preso di questo. In quei tempi io tifavo Maserati come ho tifato Torino contro Juventus, quindi ero sempre dalla parte sbagliata. Ad ogni modo, questo piaceva a Ferrari, perché anche lui aveva delle idee un po' così. Comunque il mio pensiero era quello di correre in macchina, e glielo ho subito detto a Ferrari e lui mi ha detto : "Sei giovane. Aspetta".

Nel 1937, mise a punto una Fiat Balilla Coppa d'oro e con Camellini di Modena, che era un concessionario della Fiat, mi fece fare la Mille Miglia, che finì male a Senigallia, quando eravamo primi in classifica, perché andammo fuori strada.

La cosa Ferrari la prese facendo finta di niente; l'anno dopo però mi fece correre sempre alla Mille Miglia con un'Aprilia e con Nardi che veniva dalla Lancia e che era un meccanico all'Alfa Romeo e poi passò alla Ferrari.

Questa Aprilia doveva andare più forte delle altre, perché questo era il concetto di Ferrari e quando c'era il suo stemma sulle macchine, queste macchine dovevano stare davanti. Allora per guadagnare qualche cosa fece tagliare il tetto abbassandolo di 10 cm e costringendo me che ero piuttosto alto, a fare tutta la corsa rintanato, ad ogni modo la macchina andava molto bene.

Purtroppo ci fu un brutto incidente alla dinamo, si spaccò la cinghia. Quindi il povero Nardi ha dovuto lavorare a rimontare la cinghia, perdemmo più di un'ora. Malgrado questo arrivammo quinti, quindi la cosa incominciò ad interessare Ferrari. Anche perché mi arrivò un premio, non so se fossero cinquecento lire o qualcosa del genere, e allora io con questo premio offrii un pranzo a Ferrari.

Dato questo tipo di rapporti, Ferrari l'ho conosciuto più come uomo che come organizzatore o tecnico, perché ha sempre avuto per me una specie di simpatia, da me ricambiata evidentemente per quello che lui rappresentava per l'Alfa Romeo, quindi io sempre, quando potevo, mi infilavo a vedere le prove, a sentire cosa succedeva.

Il rapporto che Ferrari ebbe con mio padre non ha assolutamente influito su quello che avevamo tra di noi, anche se per un lungo periodo, cioè da quando lui uscì dall'Alfa Romeo e riprese a riapparire sulla scena mondiale

come Ferrari, io non lo vidi, anche perché, avendo fatto quattro anni di guerra, non potevo certamente dedicarmi alla Ferrari.

Dopo la guerra, lo vidi saltuariamente, anche perché lui aveva un piccolo motore diesel 2 cilindri e io lavoravo allora alla Motori Marini Carraro qui a Milano. Lui voleva venderci questo motore diesel, ma noi avevamo la nostra produzione e già allora facevamo fatica a difendere il lavoro che avevamo e quindi questo motore non ci interessava.

Poi ci rivedemmo, ancora saltuariamente, anche perché io feci un'altra Mille Miglia nel 1952 con un'Aurelia e approfittai dell'organizzazione Ferrari per fare i rifornimenti.

Ora vorrei accennare ai rapporti di Ferrari con i propri dipendenti e collaboratori. Ferrari era, come avete sentito, un despota in certe cose, però io aggiungerei che era un leone con i conigli, ma un po' meno leone con i leoni e quindi quando trovava qualcuno sul quale poteva scaricare le sue energie, certo lo faceva con cattiveria, il caso Ricart è un caso tipico. Ferrari odiava Ricart perché riteneva che lo avesse fatto mandare via dall'Alfa Romeo, ma non era così.

Ricart era arrivato dalla Spagna al tempo della rivoluzione, della guerra civile, siccome era uno dei fondatori della Falange, il partito fascista spagnolo, chiese all'Alfa Romeo di dargli una sistemazione perché lui era fuori dalla Spagna come esule.

Ferrari non lo poteva soffrire, odiava il suo sistema di pettinarsi, odiava il suo modo di camminare e c'è un episodio tipico di questa contrarietà riportato anche su un libro. Ricart portava sempre scarpe con suola di gomma e Ferrari gli chiese perché; Ricart risponde: "Perché così attenuo quelle vibrazioni che certamente nel terreno ci sono". Questo Ferrari l'ha riportato con cattiveria nel suo libro, con cattiveria perché Ricart gli aveva dato questa spiegazione per prenderlo in giro e Ferrari l'aveva presa come una decisione di un tecnico che rimaneva tale anche nella suola delle scarpe.

Ferrari era molto bravo a trattare gli ingaggi dei suoi corridori, ma era altrettanto bravo a prendere una parte di questi ingaggi per rafforzare la Scuderia, anche per questo, in Alfa Romeo, qualche suo pilota lo chiamava Al Capone.

La sua metamorfosi da quando uscì da Alfa Romeo a quando cominciò a lavorare dopo la guerra è stata enorme.

Infatti i miei rapporti personali continuarono dopo la guerra, anche se ci vedemmo poco. Tranne che nel 1963-64, quando io ero tornato a Milano da

Torino, dove ero sbarcato nella grande Fiat, mi disse se avessi voluto andare da lui.

Io gli dissi che avevo degli impegni morali con la Fiat quindi lo pregai di chiedere al prof. Valletta e all'ing. Bono, presidente e amministratore delegato della Fiat, se la cosa fosse possibile. A me interessava, però lo avrei fatto solo se ci fosse stata questa autorizzazione.

Ferrari che non amava molto il prof. Valletta e invece aveva una certa simpatia per Bono, perché Bono era molto più alla mano, molto più conoscitore dei problemi che poteva avere Ferrari come industriale, ne parlò con Bono. Bono me ne parlò, io gli dissi che ci sarei andato volentieri ed a un certo momento Ferrari gli disse: "Va bene, allora fatelo venire qui".

C'era però un sospetto e allora mi dissero: "Vai in prestito". E così nell'aprile del 1965 io fui prestato dalla Fiat alla Ferrari; mi pagava la Fiat e l'ing. Bono mi aveva detto: "Tu vai avanti fino a fine anno, se le cose funzionano ti accorderai direttamente con Ferrari!".

Pare che le cose funzionassero perché alla fine dell'anno Ferrari mi disse "Cosa vuoi fare?" "Per me va bene" "Va bene, allora sei il Direttore Generale" e mi fece primo direttore generale nella storia della Ferrari, perché Ferrari non aveva mai voluto concedere un incarico di quel genere.

La Ferrari di allora era ancora molto bottega, e Ferrari era ancora molto il padrone della fabbrica, però devo dire che come mi assunse, come operavo, rinunciò a questo suo intervento autoritario. Parlo della fabbrica, perché le cose non le ha mai abbandonate, ma mi diede carta bianca e quindi anche di questo gli devo essere grato.

Ho fatto circa due anni circa alla Ferrari, e quell'anno di Direttore Generale effettivo dipendente della Ferrari per me è stato pieno di soddisfazioni, anche se poi il nostro rapporto venne interrotto per causa mia, perché c'era qualcosa che io non dividevo e forse anche per la malignità di qualche collaboratore.

Comunque, a quell'epoca, avevo già sentito odore di Lancia e quindi mi interessava di più andare in una azienda come Lancia che non stare in una Ferrari che ancora allora viveva con il contributo della Fiat, della Shell, dell'Automobile Club, della Pirelli, ma non aveva ancora un futuro ben determinato nell'automobilismo mondiale.

L'abilità di Ferrari è stata, secondo me, quella di riuscire a far crescere questo nome in maniera tale per cui, quando andai in America come Direttore Generale della Ferrari mi vidi riservare un'accoglienza come se fossi stato il trasvolatore dell'Atlantico, quasi da vergognarsi. Però questo

era Ferrari, che in quell'epoca valeva di più di qualsiasi uomo italiano e come penso che ancora oggi sia.

Cosa posso dire d'altro? Il controllo dei dipendenti è sempre stato quello che diceva Tavoni. A lui è sempre rincresciuto molto di non riuscire a capire cosa facevo io quando ero fuori fabbrica. E' vero che io uscivo più tardi però lui voleva saperlo. Io avevo degli amici nella zona intorno a Parma che ogni tanto andavo a trovare, lui di questo si insospettì, ma non riuscì mai a capire per cui ad un certo momento, quasi fosse attaccato da un virus, mi disse: "Tu vai con quelle che non vuoi dire chi sono".

Lui era fatto così. Devo dire che con tutti i suoi difetti, e ne aveva, è stato un grandissimo uomo e soprattutto un grandissimo scopritore e valorizzazione di cervelli, dotato di un intuito per il quale da qualsiasi situazione, sia positiva che negativa, riusciva a tirare fuori l'utile. E' stato bravissimo in questo, fortunato ma bravissimo.

COLOMBO

Vorrei ora chiedere a Giulio Borsari qualche ricordo. Visto che abbiamo parlato di rapporto con i dipendenti, e lui è stato meccanico al reparto corse per tanti anni mi piacerebbe sentire qualche sua impressione.

BORSARI

Io ho vissuto la Ferrari in tuta, cioè diversamente dagli illustri signori che hanno parlato qui adesso. E la Ferrari proprio l'ho vissuta in tuta per 17 anni, ma i rapporti con Ferrari sono stati molto meno di quelli che possono avere avuto questi signori. Comunque, io ho sempre visto che era un uomo imprevedibile, non si sapeva mai, al mattino quando arrivava in fabbrica, di che umore fosse.

Tanto per dire un episodio, capitato tanti anni fa a Monza, parlo del 1964. Lui veniva a vedere le prove del sabato, poi alla sera rientrava perché la corsa se la vedeva a casa, a Maranello. Noi avevamo Surtees, Bandini e Scarfiotti, correvamo il Gran Premio di Italia con tre macchine.

Alla fine delle prove avevamo la pole position, che allora si chiamava solo "giro più veloce", con John Surtees, l'anno in cui vinse il Mondiale. Prima di rientrare a Modena, Ferrari venne da me e mi prese per una mano, già un gesto che era una cosa insolita per Ferrari, in dialetto, nel nostro dialetto modenese mi disse: "Domani cosa facciamo?" "Grossi problemi non ne abbiamo, abbiamo il giro più veloce, abbiamo il pilota, quindi dovremmo vincere, per lo meno speriamo di vincere" "Bene saluti". Il risultato della

corsa fu il primo posto con Surtees, il terzo con Bandini e il nono con Scarfiotti, che era alle prime armi come pilota di Formula Uno.

Alla sera, dopo il Gran Premio, allora costumava fare un po' di festa, cosa che ora non succede, un po' di festa e poi all'indomani mattina si rientrava. Io vado a Maranello nel primo pomeriggio, lui entrava in ufficio dal cavallino, attraversando la strada. Passando sotto il portico, c'è l'orologio marca tempi per il cartellino.

Lui era davanti a me, marco il cartellino, lui sentendo marcare il cartellino a un'ora insolita, si gira e mi guarda; io aspettavo dicesse qualcosa, non pretendevo complimenti, ma almeno un commento, niente.

Io sono avanzato un po' verso di lui, ad un bel momento mi ha guardato, poi si è girato ed è entrato in ufficio.

Ferrari era un uomo imprevedibile: io non pretendevo un riconoscimento particolare, a parte che i meriti non erano miei ma di tutta la squadra, ma almeno una parola. Come se fossimo due persone completamente estranee. Rapporti diretti con Ferrari ne ho avuti pochi, sapevo che era un uomo temuto da tanta gente, specialmente dai piloti e dagli ingegneri. Ai piloti addirittura faceva fare anticamera e poi un bel momento diceva al segretario: "Digli che venga domani perché adesso non ho voglia di parlare".

Ha avuto un solo pilota, che è ancora vivente, che non passava attraverso il segretario per farsi annunciare: Niki Lauda a Ferrari dava del tu, cosa che credo io, proprio nessuno si era mai permesso di fare. Dopo venivano le discussioni; con Lauda discuteva di soldi, almeno questo è quello che si sapeva, perché io in quel momento accudivo alla macchina di Regazzini.

Delle volte, Lauda ci diceva "Voi avete paura del vostro padrone"? "Paura no, però è uno che da soggezione".

Invece lui no, credo che sia stato l'unico pilota e anche l'unico personaggio che a volte abbia messo in difficoltà Ferrari e che Ferrari trattava col tu, anche se poi ci diceva che alcune volte di davano del tu e altre volte del lei. Dipendeva da come andavano le cose.

Quanto invece agli altri piloti, e ne ho conosciuti tanti, temevano Ferrari. Si facevano annunciare, poi chiedevano a Valerio, che era il segretario, di che umore era, se era di umore delicato allora rimandavano.

Quando andavamo a parlare con Ferrari pochi dicevano quello che avrebbero voluto dire. Pochi andavano in ufficio a chiedere un aumento a Ferrari. Andavano magari verso la fine della stagione, se avevano avuto dei successi rimanevano ancora. Perché quando Ferrari, un bel momento,

decideva di mollare uno, quello andava, non c'era niente da fare, non c'erano raccomandazioni che tenessero.

TAVONI

Ingegnere Colombo, mi permetta di inserirmi per continuare un accenno molto interessante che ha fatto Gobato sottolineando che Ferrari non aveva un grande feeling con l'ing. Valletta, però, invece, parlava molto al telefono e per corrispondenza con l'ing. Bono.

Ferrari era molto abile nell'aver sempre dei punti di riferimento, non importa dove, con chi, non importa in quale attività. Non aveva un dialogo sciolto con Valletta, ma l'aveva con l'ing. Bono. Entrava in contrasto di presenza con l'ing. Canestrini ed aveva Severo Boschi o un altro giornalista del Resto del Carlino e se questi non rispondevano abbastanza parlava con il Dottor Pelloni, che era l'amministratore delegato del Poligrafico del Carlino.

Istaurava un ottimo rapporto exralavoro con il dott. Piero Barilla perché poi parlava con il Direttore generale dell'Energia Elettrica di Parma, e spuntava due lire al kwh sulla fornitura dell'energia elettrica. Barilla infatti era presidente della società elettrica dell'Emilia Romagna. Quando aveva bisogno di cuscinetti speciali e la Riv non li faceva, si rivolgeva, credo all'ing. Bertolone. Diceva: "Bertolone lei non li può fare solo 10 cuscinetti per me, però se li chiede lei alla SKF me li mandano." "Ma non posso andarli a chiedere come Riv". "Ma avete ottimi rapporti" E l'ing. Bertolone faceva a Ferrari questa cortesia.

Aveva con Aldo Daccò, che era l'importatore rappresentante della Champion Italia, un ottimo rapporto veramente amichevole. In Inghilterra c'era Giulio ramponi alla Lodge. Quando doveva trovare Aldo Daccò e discutere sui premi per le candele, si faceva scrivere da Giulio Ramponi dicendo che forse la Lodge era interessata a fornire la Ferrari.

Con Canestrini si conoscevano troppo, diciamo così. Ferrari dice che, quando al Gran Premio di Tripoli, Nuvolari si accordò per una divisione dei primi, lasciando fuori Ferrari, ci fosse la complicità di Canestrini. Però con Canestrini non si poteva muovere più di tanto, perché anche Canestrini aveva il suo carattere e quando diceva: "No, mi dispiace, hai torto, io scrivo che hai perso, la macchina non va" questo era quello che scriveva e basta.

Se ero in America al G.P. degli Stati Uniti e i nostri piloti erano l'inglese Hawthorn o Tony Brooks che facevano tempi migliori dei nostri, lui mi

faceva, al telefono, un discorso di questo tipo: "Guarda che sono convinto che Phil Hill domani farà meglio, forse li batte tutti e due".

Un discorso così per un ingenuo come me inizialmente era difficile da capire, però il significato era: "In America, se è possibile io vendo 10 macchine di più se vince un americano".

Andavamo in Inghilterra a fare il Tourist Trophy con le vetture sport e avevamo Phil Hill che andava benissimo su quel circuito ed aveva il miglior tempo e gli altri venivano dopo. Lui diceva: "Fate attenzione durante i rifornimenti vedrete che quel pilota inglese vincerà lui". Aveva questa abilità di gestire le corse anche stando a casa. Lui è sempre stato il vero Direttore Sportivo della scuderia, credo almeno fino al 1980, perché era la sua vita, le corse erano la sua vita.

Luigi Bertetti, al quale devo molto da quando sono venuto a Milano, era vicepresidente dell'Automobile Club d'Italia. Il principe Caracciolo, il presidente, non voleva più mettere un premio per coloro che vincevano il campionato del mondo. Ferrari lo aveva già vinto due volte, poi era arrivata la Mercedes: un giorno in cui lo ricevette a Modena, a Ferrari che lo era andato a prendere a Bologna in macchina, parlò di tutti i suoi programmi e disse che l'ACI non poteva mettere questo premio.

Ferrari gli disse: "Allora lei con il Coni istituisca un premio per i costruttori" "Dovremmo frazionarlo. Fare 2 premi, uno da 10 milioni e uno da 5 milioni" "No uno da 15 milioni o niente" "Ma se non lo vince lei?" "Fa niente, lei me lo da lo stesso".

Il principe non si impegnò più di tanto. Ferrari gli tornò a raccomandare questo programma, ma visto che non si poteva impegnare su questo, non lo accompagnò alla stazione di Modena a prendere il treno per Milano.

Questo era il modo che Ferrari aveva di manifestare il peggio di sé, ma è riuscito lo stesso a fare istituire un premio di 25 milioni l'anno per il campionato. Lo vinse nel '55 e nel '56. Nel '57 lo vinse la Maserati dove era andato Ugolini. Avevamo detto "Perché lascia andare via Fangio, va alla Maserati!" "Perché Fangio ha interrotto il rapporto 50% macchina 50% costruttore". Alla fine dell'anno la Maserati vince e lui perde. Abbiamo detto in riunione "Non abbiamo vinto i 25 milioni, ma abbiamo vinto il campionato". Lui ha detto: "Siccome Fangio mi costava 24 milioni, voleva 2 milioni al mese, ho guadagnato un milione".

Non mollava mai, i suoi discorsi erano sempre finalizzati al fatto che la fabbrica era tutto, la fabbrica doveva comunque coinvolgere tutti. Io direi che è stato fortunato come padrone, come dirigente, nell'aver sempre delle persone che lo assecondavano pur comprendendo i suoi metodi.

In America mi ricordo che alle 12 Ore di Sebring, Henry Ford II chiese di venire ai box a conoscere la squadra. Noi siamo stati molto onorati e Ford disse: "Salutatemi il signor Ferrari, io non posso chiedere la rappresentanza della Ferrari, però vorrei che mi mandasse una macchina tramite Chinetti, perché conosco tanta gente che sarebbe interessata se me la manda anche tramite Chinetti, io vorrei veramente sentirmi ambasciatore delle Ferrari", e poi gli scrisse una lettera con queste parole che io avevo riferito.

Questo per dire la dimensione del personaggio. Gli scrive: "Io per propagandare un mio modello devo investire capitali enormi, lei viene a fare una gara qui due volte all'anno e sui giornali è in prima pagina, qual è il segreto per il quale lei ha i giornali a sua disposizione?" Ferrari risponde: "Io vorrei che lei comprasse una mia macchina e che poi la giudicasse, perché io sono un piccolo costruttore artigiano, faccio il sarto su misura". Henry Ford comprò una macchina da Chinetti pagandola.

Le auto Ferrari avevano un prezzo stabilito, ognuno pagava questo prezzo in Italia, ma non valeva altro che in Italia, perché i clienti parlano la stessa lingua che parlava lui, ma all'estero le macchine avevano il valore della gente che comprava. Il re Leopoldo del Belgio viene con Liliana de Rethy e gli ordina un bellissimo coupé per un regalo da fare alla principessa in una data. Ferrari dice senz'altro e la manda a Pininfarina, al quale aveva chiesto di carrozzarla.

Quando ritorna l'addetto della casa reale gli dice che gli sarebbe piaciuto, visto che lo sapeva, un bellissimo foulard di quelli che aveva Ferrari con lo stemma Ferrari, con una spilla. Allora chiama Gardini: "Vai da Blundi ordina una spilla con brillanti. Che ci sia il Cavallino, mi raccomando d'oro ecc". "E quanto posso spendere?" "Cento mila, dovresti cavartela". Gardini torna indietro e dice: "Centocinquantamila". "Va bene, comprala lo stesso".

La macchina costava 10 milioni di lire. Gardini dice: "Viene l'addetto della Casa e devo dare la fattura". "Si dagliela, quanto 10 milioni? No, non c'è la spilla". "Allora 10 milioni 150 mila". "No mettici 10 milioni 500 mila, che siamo più sicuri".

Ferrari era capace di tradurre qualsiasi cosa in vantaggio per la Ferrari Automobili. Io non credo che abbia travolto persone che si presentavano per loro stesse? Però se uno andava cercando di misurarsi; allora usciva sicuramente battuto. Perché? Perché era un prevaricatore nei confronti di coloro che volevano atteggiarsi a confronto, mentre invece era disponibile con le persone che era indipendenti di modi e di fatto, con questi non si misurava mai, non si scontrava mai, non aveva mai un discorso che potesse rompere un certo rapporto.

Vedo qui l'ing. Bianchi Anderloni e direi che le più belle Ferrari, prima di approdare a Pininfarina, le fece la Touring. Le macchine della Touring furono le più belle carrozzerie della Ferrari. Naturalmente e giustamente, la Touring aveva un suo pregio, un suo prestigio. Quando cercò di andare da Pininfarina questi disse: "Io non metto in piedi una catena per poche macchine". Lui si sentì male, fece di tutto per allargare la produzione finché non le fece carrozzare da Pininfarina.

Ecco aveva dei punti di riferimento fermi, sapeva quello che voleva portare e soprattutto conosceva gli uomini. Ha cambiato tante volte il capo ufficio progettazione, ha sempre tenuto Rocchi per i motori e Salvarani per i cambi. Ha cambiato tante volte persone ad un certo livello in officina, ma mai le persone che compromettevano la struttura. Il padre di Forghieri era uno di questi.

Un altro episodio di quello che voleva lui. Ferrari va al salone di Parigi, Gardini riesce a vendere 8 macchine, consegna a marzo. A primavera le condizioni erano molto semplici: la Ferrari correva con le sport, in formula 2 e in formula 1, e quindi bisognava dare precedenza.

Ma dalla sala prova passava anche la produzione; chiama Forghieri padre, capo officina e gli dice: "Allora occorrono 12 teste motori in più del previsto: facendo lavorare tutti i giorni, al sabato, alla domenica mattina, perché io devo consegnare le vetture in tempo ai clienti, altrimenti i soldi non ci sono e io non posso farne a meno".

Forghieri dice che le macchine sono cariche al punto tale da non poter fare di più perché ci sono i turni, la gente sta su 16 ore, non c'è la fa"; "Bisogna farcela, dimmi di sì, perché io devo registrare che hai detto di sì". Forghieri padre dice: "Non è possibile ma se devo dire di sì dico di sì." E quindi sul verbale si scrive che Forghieri accetta di dire di sì. Arriviamo alla resa dei conti e Forghieri ha solo 10 teste e quindi il necessario per cinque motori non per sei.

E uno era davvero in ritardo. Riunione. Forghieri dice: "Salta il punto "teste motori" che io ci arrivo fra una settimana". E io salto il punto teste e motori. Arriviamo a fine riunione e Ferrari dice: "E il punto 4 quando me lo leggi?". "Ma io ne ho parlato". "Tu non ne hai parlato". Allora riprendiamo il punto 4: "Forghieri allora, le teste motori sono 12 o sono solo 10?". "Solo 10". "Perché?". "Abbiamo lavorato tutti i giorni, 16 ore al giorno, anche la domenica mattina, però Commendatore, però Commendatore..." "Perché non hai fatto lavorare anche alla domenica pomeriggio?". "Commendatore il buon Dio dopo 6 giorni ha fatto festa" "Sì perché aveva finito il mondo, altrimenti faceva festa il lunedì". Questo era Ferrari.

COLOMBO

Bene, vorrei dire qualcosa anch'io dei rapporti personali che io ho avuto con Ferrari; io ho conosciuto Ferrari nel 1963, quando ero responsabile dell'ufficio tecnico auto all'Innocenti. L'Innocenti voleva fare un coupé con il motore Ferrari per cui gli studi sono stati fatti a Modena nei locali de'ex Scuderia ed un gruppo di disegnatori dell'Innocenti, tre, erano a Modena per fare i disegni di questa vettura in collaborazione con tre progettisti della Ferrari.

Ricordo che lui al mattino arrivava in Scuderia, si fermava per le sue pratiche e quando era l'ora di colazione, molto spesso, mi invitava ad andare a colazione con lui, ma non tanto a Maranello andavamo a Serramazzoni, perché mi voleva far provare le sue macchine, guidando lui naturalmente. Devo dire che nonostante allora avesse abbandonato da tempo l'attività di pilota, guidava in modo molto veloce, sulla salita controllava il tempo, ci teneva a far vedere che era rimasto un ottimo guidatore.

Finito questo rapporto, poi per anni non ho più avuto modo di aver contatti con Enzo Ferrari. Nel 1971, quando all'Innocenti sono subentrati gli inglesi delle British Leyland, io ho lasciato e dovevo andare al nuovo centro Ricerche Fiat, dove ero stato assunto dall'Ing. Montabone.

Ho lasciato l'Innocenti il 31 luglio del '71 e il 1° settembre avrei dovuto prendere lavoro ad Orbassano. Però l'ing. Montabone ha voluto sapere se facevo vacanza, dove andavo, perché anche lui era uno di quelli che stavano in Fiat anche durante il mese di agosto. E così in agosto sono stato raggiunto da una telefonata; "Sa - dice Montabone - dovrebbe farmi un piacere, se lei può mi farebbe una cortesia, c'è Ferrari che non sta molto bene, ci ha chiesto di mandargli un ingegnere che lo possa aiutare in questo periodo e quando ha saputo che lei è venuto da noi, avrebbe piacere che andasse lei". "Va bene, io ci vado volentieri". Così dal 1° settembre '71 ho preso servizio ufficialmente in Ferrari con un incarico generico di assistenza del Presidente, che mi dava le possibilità di controllo in sua assenza sulla gestione sportiva e qui ricordo un episodio analogo a quello di cui parlava prima l'ingegner Gobbato.

Io avevo concordato un certo stipendio con Montabone, e lui dice: "Però se lei viene da noi deve essere Ferrari e non Fiat, perché io non voglio che pensino che c'è una persona della Fiat che controllo la gestione sportiva, tanto per lei è lo stesso". "Si per me è lo stesso" "Però guardi che con noi lo stipendio è molto più basso, la differenza gliela darà poi la Fiat, a me non

interessa come, comunque lei di fronte ai miei deve prendere una certa cifra e non più di questa cifra”; e così invece che per qualche mese sono rimasto fino alla fine del 73 come aiuto suo, e in pratica come responsabile della gestione sportiva.

Se devo dire la cosa che mi ha più colpito in questa frequenza quotidiana e anche abbastanza intima, perché in un primo tempo andavo e venivo dalla clinica, poi a Maranello era un avanti e indietro dal suo ufficio, è l’abilità che Ferrari aveva nel gestire la propria personalità.

Ho parlato prima di anticipazioni come cacciatore di teste, come gestore delle Corse in proprio per conto di una grande casa, come iniziatore di sponsor. Noi vediamo oggi che i grandi politici hanno un consulente per la cura della propria personalità, Ferrari la sapeva gestire da solo in modo eccezionale in visita alla fabbrica, anche in questo aveva anticipato i tempi.

Le riunioni di cui si parlava prima, fatte dopo le corse, si facevano normalmente al martedì, perché le trasferte a volte erano all’estero e allora ci si andava con vetture e camion e occorreva il tempo per poter rientrare. In queste riunioni si analizzavano in tutti i dettagli gli inconvenienti che erano successi; e qui devo dire che, forse questo era uno dei suoi difetti, molto spesso si preoccupava di più di trovare il colpevole che non il difetto.

Questo portava inevitabilmente a minimizzare e a nascondere il difetto stesso. Io ho assistito a riunioni nelle quali io non ero ancora diretto responsabile perché non avevo partecipato direttamente alla corsa, ero presente come suo assistente personale. In queste riunioni spesso le colpe andavano a finire sulle gomme, sulle candele, su particolari di fornitura esterna, perché nessuno aveva il coraggio di ammettere il difetto, dovuto a parti migliorabili di produzione interna.

Quando io ho fatto presente questo alle persone presenti mi dicevano: “Ma adesso è ancora niente, in passato addirittura siamo arrivati a dover nascondere i prezzi sbagliati costruiti in officina e seppellirli di notte perché lui non li vedesse”.

A me sembrava che questo fosse esagerato, però quando hanno fatto i nuovi uffici della Ferrari ed hanno fatto gli scavi per la fondazione sono venuti fuori molti di questi pezzi, tra i quali una coppia conica di un ponte rovesciata, perché avendo messo il pignone a destra anziché a sinistra della corna, si sono accorti che la macchina aveva quattro marce indietro e una in avanti.

Un altro aspetto che ricordo era questo: lui era immediato, quello che voleva lo voleva subito, non era un programmatore a lunga scadenza. Quando io sono arrivato in Ferrari, uno dei compiti principali era quello di

riportare alla vittoria le vetture del Campionato Marche, i prototipi, perché nel '71 quando hanno fatto la 312 P, il primo prototipo con il motore a 12 cilindri boxer, avevano solo 2 macchine e con 2 macchine era molto difficile fare un campionato Marche, con gare su distanza, quando erano poco, di 500 km come a Monza, ma normalmente di mille chilometri.

Direi che i risultati scadenti del 71 non erano imputabili al tipo di vettura in sé, quanto all'indisponibilità di un numero sufficiente di motori e di vetture per gestire un campionato di quel tipo.

Allora ne ho parlato in Fiat, l'ing. Montabone dice: "Si noi siamo disposti a venire incontro, però quello che ci vuole, ci vuole". Vado a Maranello e dico: "Se vogliamo vincere il campionato, bisogna che noi cominciamo a fare un programma un po' a lunga scadenza per produrre un certo numero di vetture, di motori".

La sua reazione immediata è stata: "Colombo, noi non siamo la Santa Sede che si può permettere di fare programmi a millenni, noi qui dobbiamo agire rapidamente". "Si, ma non parlo di millenni, parlo di settimane"; e difatti quando poi ha saputo che la Fiat era disposta a collaborare in larga misura, che gli stampi degli alberi a gomito che prima avevano ricavato dal pieno li avrebbe fatti girare gratis la Fiat Fucine e che la Fiat Avio ci avrebbe fatto le bielle in titanio, che tutti insomma erano disposti a contribuire per la loro parte, allora non ha avuto più niente in contrario.

Sono stati così realizzati una cinquantina di motori. Avevamo un numero doppio di vetture: tre che facevano le corse con una squadra a tre che venivano messe a posto a casa con un'altra squadra, in modo che gli stessi meccanici che seguivano il montaggio, fossero poi anche sui campi di gara. Prima invece c'era sempre discussione perché le macchine venivano preparate in casa da una squadra e fuori correvano con l'assistenza dei meccanici che abitualmente erano sui campi di gara e la discussione era su chi poi avesse sbagliato.

Un altro aspetto abbastanza strano che ho notato in quei mesi è stato che molte cose che lui avrebbe avuto in animo di dirmi, apprezzamenti o critiche, lo apprendevo da quello che scriveva a Marcello Sabbatini su AutoSprint. Come usciva AutoSprint, io sapevo immediatamente se quello che avevamo fatto era giusto o meno. Indipendentemente dal suo atteggiamento nei nostri confronti, l'articolo di AutoSprint era quello che ci dava meglio la sensazione del suo pensiero.

Dal punto di vista della progettazione se, in passato, Ferrari aveva avuto una certa influenza nel suggerire l'impostazione delle vetture, all'inizio degli anni 70 le cose erano già su un'altra dimensione, direi che erano

sostanzialmente gli uffici tecnici a impostare la vettura, lui voleva essere tenuto al corrente ma non partecipava più attivamente alle scelte; il suo input era: "Dobbiamo vincere; fate quello che volete, fate la vettura come volete, ma dobbiamo vincere".

Negli uffici tecnici avevamo persone di grande valore, a parte Forghieri, sono stati citati prima Rocchi e Salvarani, e poi c'era Bussi per la sala prove che purtroppo è finito tragicamente in Sardegna e non abbiamo mai saputo come.

Indipendentemente dalla validità delle persone di primo piano, quello che mi ha più colpito nel periodo di permanenza alla Ferrari è stata la validità di tutte le persone della sezione sportiva, la dedizione dei meccanici, l'abilità degli operatori che lavoravano e costruivano i pezzi, quello che riusciva a fare una fonderia come la fonderia Ferrari che effettivamente contava su mezzi limitati ma riusciva a fare dei getti complessi e sani che altre fonderie molto più dotate di mezzi non riuscivano a fare.

In altre parole, il complesso che lui aveva creato funzionava e funzionava perfettamente. Ora vorrei passare ancora la parola a Tavoni a proposito della famosa fuga del gruppo di ferraristi per costruire la ATS. Penso che ci sia qualcosa di interessante da dire su questo episodio.

TAVONI

La verità i miei colleghi non l'hanno mai voluta dire, ma è molto più semplice di quello che si pensa. La signora Laura Ferrari dopo che Dino morì nel 1956, non stava bene prima, peggiorò. Diceva: "Voglio venire a Maranello, voglio stare con te in officina perché è anche mia". Lui ha pensato allora per farla sfogare di mandarla alle corse.

Io vado con lei al Gran Premio di Pescara nel 57. Il secondo giorno, la signora comincia ad avere atteggiamenti difficili e a questi ne seguono poi molti altri, oltre che con me, con molti dirigenti e funzionari della società.

Io il giorno dell'ultimo di questi atteggiamenti imprevedibili ero in trasferta con Amorotti a Monza: stavamo facendo delle prove. Era dopo il Gran Premio d'Italia per impostare le vetture della nuova stagione. Torniamo a casa e i miei colleghi erano andati dall'avvocato Cuoghi. Dato che erano dirigenti e capi servizi, hanno denunciato questa situazione di disagio.

L'avvocato scrisse una bellissima lettera al presidente della Sefac Ferrari Automobili SPA e quando sono tornato a casa i miei colleghi mi hanno detto: "Vieni ti raccontiamo cosa è successo quando sei partito ieri mattina e qui firma". "No - dico io - andiamo da lui, ci siamo tutti e nove e gli

spieghiamo che non siamo in grado di svolgere serenamente il nostro lavoro, lui urlerà ma siccome è in difficoltà...”.

Ferrari quando urlava aveva torto, quando aveva ragione parlava tutto pacato e non lo smuoveva nemmeno la madre, ma quando urlava si sfogava alla modenese. Alla fine io dico: “Io non firmo”. “Bella solidarietà”. “La solidarietà va offerta, ma non va mai data a chi la chiede. Quando uno si sente di essere solidale deve offrirla lui”.

Dopo due giorni, ho firmato anch’io. Siamo alla fine di ottobre, c’è la riunione del martedì, lui la lettera l’aveva ricevuta il giovedì della settimana precedente. Andiamo in riunione. Lui è capotavola, io che aiutavo per i verbali, stavo dalla mia parte a riferire, come se niente fosse.

Scendiamo giù, dopo la riunione, perché avveniva in una sala al primo piano sopra gli uffici, e giù troviamo il vice di ognuno di noi, io trovai Valerio Stradi. Il vice capo del personale ci disse: “Volete venire in questo ufficio tutti e nove?”. “Qual è la ragione?” ho chiesto, anche se avevo già intuito. Ci disse: “Queste sono le vostre liquidazioni, o le accettate o, diversamente, i soldi domani mattina li avrete in banca, andate a prenderli con i vostri documenti”. Ci fu un gran clamore.

Io trovai Stradi e gli dissi che dovevo riferire una cosa al commendatore. Lui va dentro e la risposta è: “Di che te lo dica?” “No, è una cosa personale”. Allora Stradi torna e dice: “Ha detto che ti riceve, per un minuto”. Vado dentro: “Commendatore io sono stato assunto tramite il Credito Italiano dodici anni fa come impiegato di terza categoria. Lei via via mi ha aiutato e mi ha voluto anche nominare dirigente, io sono attaccato a questo lavoro. Guardi torno a fare l’impiegato di terza categoria pur di restare qua, però diciamo in via di transazione, per dirle che vorrei restare con lei.”

Lui mi guarda e dice “Ah, Tavoni mi fa piacere, perché sul suo conto non mi ero completamente sbagliato, ma ho deciso di fare generali i caporali perché di voi generali che non sapete fare i generali non ho più bisogno, grazie e arrivederci”.

Io l’ho visto dopo due anni. Mi ha telefonato a Milano perché mi voleva vedere. A Modena quando lo incontravo, faceva finta di non vedermi.

Questa è stata la vera ragione dell’uscita di nove dirigenti in un colpo solo da Maranello. Io credo che dal punto di vista umano e personale, Ferrari abbia pagato i suoi successi a caro prezzo. Io non lo invidio. Ha avuto degli onori che nessuno forse ha avuto, ma dal punto personale ha pagato con sacrifici non indifferenti.

COLOMBO

Prima di dare la parola alle vostre domande, c'era ancora Boscarelli che si è occupato per tanto tempo di vicende connesse sia alle macchine che alla persona Ferrari e vorrei che concludesse con qualche sua osservazione.

BOSCARELLI

Ho pensato che potesse essere utile farci descrivere Ferrari da lui stesso: ho esaminato alcuni dei libri che portano la firma di Ferrari e alcune delle interviste che ha rilasciato e ho cercato di estrarre alcuni spunti che non daranno una visione così realistica del personaggio così come ce l'hanno data le persone che sono intervenute prima di me, ma che probabilmente ci illustrano alcuni aspetti del suo carattere, e che di certo ci mostreranno come l'uomo fosse abile nel gestire la propria personalità.

Ferrari era sicuramente molto attaccato alla sua terra e alla sua gente, li descrive così: "A Modena c'è una specie di psicosi che si evolverà in abitudine e che praticamente farà la sua razza per la macchina da corsa. L'operaio di questa terra, il lavoratore sia del braccio che dell'intelletto è un lavoratore estremamente intelligente e attivo e questa per di più è una terra di rivoltosi, di gente non tranquilla. Sangue e cervello, insomma, sono qui bene uniti per fare uomini ostinati, capaci, ardimentosi, le qualità che ci vogliono per fare i bolidi".

Lui stesso apparteneva a questa razza e dice: "La mia adolescenza conobbe tre passioni dominanti, tre grandi sogni: tenore d'operetta, giornalista sportivo, corridore d'automobile. Il primo sfumò per mancanza di voce ed orecchio, il secondo resistette ma in forma velleitaria". Qui, a mio parere, si manifesta la sua abilità nel parlare dei giornalisti ad usarli, "Il terzo ebbe il suo corso e la sua evoluzione".

Comincia poi a parlare della sua iniziale attività all'Alfa Romeo presso la quale si era trasferito nel '20.

"Cominciavo soprattutto a far sentire con istintiva prepotenza, la mia vocazione di agitatore di uomini" – la definizione che lui ha sempre dato di se stesso- e di problemi tecnici. Tengo a dire che quale fui allora sono adesso". Sono parole degli anni Sessanta: "Mai mi sono considerato un progettista, un inventore bensì soltanto un agitatore".

Altrove parla dell'influsso che su di lui ebbe Antonio Ascari e dice: "Io devo riconoscere che la mia vocazione, non tanto di pilota, di commerciante e di futuro direttore di scuderia, ma di volontario intrigante in quell'ambiente di passione fu dovuto in gran parte al suo esempio".

Questo intrigante ha creato la Ferrari che lui descrive così: "La Ferrari è l'espressione vivente dei miei sogni. Avere sognato delle macchine ed averle realizzate è una cosa bellissima ed affascinante. Per questo dopo tanti anni io continuo a sognare.

Com'è che è nato questo sogno? La fine della guerra non mi trovò impreparato nonostante la mia officina fosse stata bombardata. Avevo sempre continuato ad elaborare progetti di automobili da corsa e quando uscì dalla burrasca mi sbarazzai in fretta delle macchine utensili che avevo fabbricato durante la guerra.

E ricomparve l'amico Gioacchino Colombo, l'uomo che aveva progettato la famosa 158 Alfa. Parlammo discutemmo, avviammo in fine lo studio di quella 12 cilindri a 60° gradi che ancora oggi, nel 1962, costituisce il cavallo di battaglia della fabbricazione della Ferrari. Nel 1946 passammo alla progettazione completa, debuttammo nel maggio 1947 al Circuito di Piacenza, la macchina fu affidata a Franco Cortese. Era in testa a due giri dalla fine quando la pompa della benzina si inceppò, un insuccesso dunque ma promettente."

Qual è il futuro della Ferrari secondo Enzo Ferrari?

"A chi verrà dopo di me, io affiderò un'eredità molto semplice. Mantenere viva quella volontà di progresso perseguita in passato anche con il sacrificio di nobilissime vite umane".

Con i piloti ebbe un rapporto intenso e difficile, che ha condotto Ferrari a conoscerne, prediligere alcuni, e questo veniva detto prima della vicenda di Lauda. Si motiva la sua scelta: un Nuvolari e un Moss, uomini che su qualunque tipo di macchina, in qualsiasi circostanza e su qualunque percorso danno il tutto per tutto.

"Penso a questi due piloti perché essi mi sembrano aver personificato la massima espressione di una spregiudicata perizia a bordo di una macchina; sapevano offrire la misura delle loro immense possibilità, sia che lo pilotassero una guida interna, sia uno spider biposto, sia una monoposto".

Ecco cosa dice di Nuvolari: "Nuvolari a differenza di quasi tutti i piloti di ieri e di oggi, non ha mai sofferto per l'inferiorità del mezzo, non è mai partito battuto, ha sempre lottato anche per il settimo, decimo posto in classifica. Questa sua passione, questo suo orgoglio indomito furono compresi dalle folli e da essi nacque il mito".

Cerchiamo ora di scoprire alcuni tratti del carattere di Ferrari e iniziamo da un brano che illustra il suo rapporto con l'automobile: "Io guido la macchina rispettandola. Io non la conduco soltanto per farmi trasportare ma per provare delle sensazioni. Io ho bisogno e piacere di avvertire le sue reazioni

per sentirmi un qualche cosa di unito e lei, un sol pezzo io e lei. Insomma non sono capace di far soffrire la macchina.

Questa specie di amore, che posso intendere quasi in un modo sensuale o sessuale del mio inconscio è probabilmente la vera ragione per la quale in questi ultimi anni non sono più andato a vedere le mie macchine correre. Vedere nascere le macchine e vederle morire, perché in una corsa muoiono sempre, anche se vincono, è una escursione termica per i mie sensi insopportabile”.

Un uomo che penetra in fondo nelle cose, capace di spremere tutto della circostanze della vita, ma con tratti di indubbia delicatezza d’animo, un uomo molto passionale. Dice: “Ho trovato uomini che, indubbiamente, amavano come me l’automobile, ma forse non ho trovato altri con la mia ostinazione, animati da questa passione dominante nella vita che a me a tolto il tempo, il gusto per quasi ogni altra. Io non ho alcun diverso interesse della macchina da corsa”. E ancora dice: “Direi che la passione è stato l’elemento determinante ad alimenta tuttora le mie azioni, la mia vita”.

La passionalità però a volte non gli impediva di essere onesto con se stesso. Alla domanda: “Lei ha mai fatto un sacrificio morale per un vantaggio economico?”. “Oh si, ma più che sacrifici direi compromessi. Il compromesso domina tutto questo genere di attività, nelle quali vivo da 43 anni. In questi anni ho visto sorgere e morire un infinità di scuderie e di altre iniziative alle quali sono fortunatamente sopravvissuto, evidentemente devo possedere delle capacità nel compromesso che mi hanno consentito di durare; il fine in qualche modo giustifica i mezzi.

Ora credo che queste capacità di adattarsi al compromesso possano venire confessate senza umiliazione. Quando infatti un uomo sacrifica qualche cosa per arrivare allo scopo, e questo scopo si identifica nella conquista di un primato tecnico e conseguentemente agonistico agli è moralmente giustificabile”.

Ferrari aveva delle preferenze spiccate; un episodio curioso che cito: “Io sono finito in un fosso nel disperato tentativo di evitare di investire un cane. Ricordo che in quegli attimi pensai, se fosse un gatto mi dispiacerebbe, ma peggio per lui, ma quello è un bel segugio di razza”. Quindi chiarezza e rapidità di scelte.

E anche un grandissimo orgoglio. “L’essere tornato a Modena dopo 20 anni per trasformarmi da sportivo ed organizzatore di scuderia, a piccolo industriale, ha significato per me concludere un cielo quasi biologico ma anche il tentativo di dimostrare agli altri e a me stesso che all’Alfa Romeo,

dove ero appunto stato in quei 20 anni, non ero poi vissuto di luce riflessa; ci tenevo a convincere che quel grado di notorietà che avevo raggiunto era fatto legittimo dal mio ostinato lavoro e dalle mie istintive attitudini. Era venuto il momento di far vedere fin dove potevano arrivare le mie forze, e il momento venne. Fu suggellato nel luglio del '51 quando a Silverstone la Ferrari 4 litri e mezzo batté per la prima volta l'Alfa, quella famosa 158 che era nata a Modena nel '37 e che nel '39 era divenuta Alfa Romeo".

Le sue simpatie a chi vanno? "Ovviamente a chi combatte", questa è la risposta.

Ferrari era anche assai astuto, parlando dei giornalisti che accusa di praticare lo spionaggio industriale dice: "Per difendermi da questo particolare tipo di spionaggio onesto, io ho adottato da tempo un sistema, quello di dire sempre la verità, perché infatti sono ritenuto uomo abbastanza furbo e complicato, le mie affermazioni vengono regolarmente soppesate, interpretate, ragionate sì che alla fine ne nasce un disorientamento del quale mi compiaccio".

E' una strana verità, però Ferrari aveva anche dell'autoironia. Gli viene chiesto: "Non si è mai sentito un po' monumento?" E lui risponde: "Quando sono costretto, indotto a ricevere clienti curiosi, giornalisti, rappresentanti un po' da tutto il mondo, mi fanno l'impressione che siano visitatori di un museo."

Essere visto o vedersi come un museo non intaccava la sua costante proiezione verso il futuro, dice l'intervistatore: "Come affronta la sconfitta? "Con il proponimento di una rivincita". "E quale è il successo più bello? "Quello che deve ancora venire".

Quindi un uomo sempre proiettato avanti. Era anche un uomo disincantato e con una profonda capacità di sentire.

"Se mi si chiedesse cosa augurare a un bambino che sta per nascere, risponderei: "Che nasca orfano, ricco ed impotente. Orfano per non soffrire della perdita dei suoi familiari e di tutte le altre conseguenze che derivano; ricco perché so cosa significa avere fame, impotente in modo da non togliere una sola ora dal lavoro per il proprio piacere, ma per dedicare invece tutto se stesso alle macchine da corsa".

Quindi non c'è posto per le donne nel mondo di Ferrari, in realtà non proprio: "Ho sempre considerato la donna, non un elemento necessario alla nostra vita, ma la ricompensa del lavoro. Non ho mai anteposto una donna al lavoro; dopo aver lavorato tutta la giornata è il premio, non prima, mai".

Donna oggetto dunque ma con le dovute sfumature. Alla domanda "Lei cosa pensa della donna al volante?" risponde: "In generale, ne penso bene, le

donne sono buone guidatrici per la semplice ragione che sono abili, furbe, e gentili. Trattano la macchina senza la ruvidezza dell'uomo, non soffrono dei complessi di inferiorità che nell'uomo si convertono tanto spesso al volante in aggressività, approfittano sempre bene di ogni opportunità".

"Il matrimonio?" dice l'intervistatore. "Mi sono fatto un'idea sul matrimonio, sul rapporto dei sessi forse un poco cruda, molto cruda. Noi uomini siamo inferiori non per intelligenza, certamente almeno per capacità vitali. La donna è più astuta, più attenta, più pratica, è più portata allo studio importantissimo del dettaglio."

Poi ci offre subito un esempio in merito a se stesso di scarsa attenzione dei dettagli: "Mi sposai giovanissimo intono al 1920, non ricordo la data esatta perché ho smarrito il libretto di matrimonio. L'amore della donna, che viene in questo modo, si rivolge a qualche cosa di diverso. A me è rimasta una convinzione. Che quando un uomo dice ad una donna ti amo, intende dire in realtà desidero e che l'unico totale amore possibile sulla terra sia quello tra un padre e un figlio."

Noi sappiamo tutti della vicenda di Dino: "Era un ragazzo nobile - dice Enzo Ferrari - lasciandomi la sua enorme eredità spirituale, questo giovane mi ha soprattutto mostrato come noi restiamo fanciulli a tutte le età, fino a quando non giunge un immane dolore attraverso il quale come d'improvviso noi impariamo cosa sia la bontà, la rinuncia, la carità il dovere, il valore della vita per un giovane che la lascia".

"E che cosa è la vita?" chiede l'intervistatore.

"La vita è un ansimante cammino in una smisurata prigione in cui noi tutti siamo rinchiusi, siamo costretti a vivere. E' un pensiero che ho scritto tanti anni fa e che porto con me. La vita è un enorme penitenziario che ha in noi mortali i suoi reclusi, l'egoismo ci domina e ci allontana dal prossimo, costringendoci a contare sulle sole nostre possibilità, l'uomo è un triste organismo solo nell'arido deserto dell'esistenza, dove la pianta della speranza può germogliare soltanto se onorata da un ideale".

Un uomo di una lucidità spietata anche nei propri confronti, così risponde alla domanda "Come vorrebbe essere ricordato?". "Preferirei il silenzio, se potessi direi dimenticatemi, quello che ho fatto l'ho fatto solo per me, e se qualcuno ne ha ricavato beneficio mi tranquillizza, ma non si è trattato che di una conseguenza. Il punto di partenza era una faccenda del tutto personale. Alla fine un uomo solo, io mi sento solo dopo tanti allucinanti avvenimenti e quasi colpevole di essere sopravvissuto".

Come nessuno di noi può sopravvivere indefinitamente, però molto di quello che ha fatto Enzo Ferrari gli sopravviverà.

COLOMBO

Dopo questa lettura devo dire che fra questo Enzo Ferrari scritto, meditato, elaborato in collaborazione con Franco Gozzi e l'immediatezza del Ferrari parlato, trovo una grossa differenza. Vorrei qualcun altro dei presenti che ha avuto modo di apprezzare queste differenze ne parlasse.

GOBBATO

Io penso di aver conosciuto molto bene l'ing. Ferrari anche perché il rapporto con lui è stato molto più di umanità, di umano che di lavoro. Ferrari era una persona molto abile che sapeva benissimo quello che la gente voleva sentire da lui; di queste cose che sono state dette adesso, ben poche sono sincere. Sono quello che a lui piaceva che la gente pensasse.

TAVONI

Era un grande comunicatore, noi dicevamo, come dipendenti che era incantatore di serpenti a sonagli. E' stato però sempre abile, anche e soprattutto perché la sua intenzione era quella di dare alla sua azienda un futuro e ha trovato la continuità alla Fiat. Ed è stato grazie anche alla signorilità, alla amabilità ed all'intelligenza dell'avvocato Giovanni Agnelli che mentre noi tutti eravamo convinti, lui ha trovato la strada per vedere in questa azienda la via della continuità.

Perché io mi chiedo se non ci fosse stata la Fiat, la Ferrari avrebbe ancora questo grande consenso, questa grande simpatia, questa grande continuità, questo contatto con la gente?

Dal punto di vista industriale produce 3200 vetture e le vende tutte. Hanno delle ordinazioni per 9 mesi. La gestione sportiva non vince un campionato da 19 anni, però la gente continua ad apprezzare tutto questo insieme.

Bene allora, le Ferrari sono due, a mio avviso, bisogna essere onesti fino in fondo. C'è una Ferrari 47-77, consentitemi questa data. Poi l'uomo va un po' in decadenza e la Fiat da molto distante se ne occupa. Lui gestisce questa sua capacità facendo sempre e soltanto le cose che lo stimolano per la gestione sportiva lasciando poi progressivamente il tutto nelle mani di coloro che oggi hanno posto quel mito, questo marchio, questa memoria in una posizione mondiale.

Io voglio concludere con un apprezzamento. Ferrari ha avuto fortuna ad incontrare Luca di Montezemolo, perché Luca aveva vissuto al fianco di Cristiano Rattazzi ed era in intimità con la famiglia Agnelli.

Montezemolo aveva vissuto con Ferrari un momento esaltante, quando Lauda ha vinto i suoi campionati. Oggi Luca di Montezemolo, indipendentemente da affermazioni sportivo o no, ha portato la Ferrari in Cina, in Nuova Zelanda, negli Emirati Arabi, in Russia, l'ha portata in tutto il mondo.

Un giorno dico a Ferrari: "Commendatore, a Modena la Ferrari è per il 50% ammirata e per il 50% non la vede nessuno perché?" Lui risponde: "Perché il successo non dà emulazione, dà invidia".

Questo era il suo modo di vedere, oggi direi che la Ferrari è un simbolo per la gente che ha vinto nella vita.

Giampiero Moretti a Monza, recentemente, il 22 marzo mi pare, ha detto: "I miei amici americani quando hanno saputo che si torna a fare la 1000 chilometri a Monza, sono venuti a Monza, hanno disdetto le prove di qualificazione di Le Mans, per fare la 1000 chilometri a Monza. Perché venendo a Monza e partecipando, andando sul giornale è come se uno avesse vinto, specialmente per la Ferrari".

Questa è la Ferrari oggi e direi grazie alla Fiat che se l'è presa per mano.

COLOMBO

Ora, prima di passare alle domande, passerei la parola a Orsi, che mi ha chiesto di intervenire.

ORSI

Buongiorno, la mia non è una testimonianza, ma una ricerca che sto compiendo ormai da anni su quello che è stato l'automobilismo a Modena.

Una domanda che a volte mi faccio è: "Ma Enzo Ferrari sarebbe stato lo stesso anche a Torino, Parma a Milano o una parte del successo di Enzo Ferrari è dovuto anche al fatto che lui fosse modenese e che a portato questa attività a Modena?"

Io credo che una parte del successo di Enzo Ferrari sia dovuta anche a questo, al fatto che lui sia modenese, che abbia iniziato la sua attività a Modena, al fatto che a Modena abbia trovato un ambiente favorevole alla crescita di questa nuova tecnica, alle sfide che tutti i giorni venivano poste.

Io nelle mie ricerche che ho fatto sull'automobilismo modenese, ho iniziato all'inizio del secolo e ho messo a parte a volte delle fotocopie di documenti; uno di questi è stato presentato in una delle aste a Modena e riguardava una fattura della Carrozzeria Emilia, società in accomandita, ed era una fattura del 15 aprile 1921. La cosa strana è che di questa Carrozzeria Emilia, il socio accomandatario era Enzo Ferrari.

Enzo Ferrari non ha mai parlato di questa sua attività, non ne ha mai scritto né parlato di persona. Due mesi fa a Modena, come voi sapete, c'è stata la celebrazione per il centenario della nascita ed in quella occasione nel comune di Modena hanno parlato alcuni personaggi, tra i quali anche Arrigo Levi, il noto giornalista.

Levi è di Modena. Suo padre era l'avvocato di Enzo Ferrari. E' quello che ha studiato lo statuto della Scuderia Ferrari nel 1929 e aveva un rapporto di amicizia e di frequentazione con Enzo Ferrari. Ed in quell'occasione ha letto un intervento che sul momento, francamente, non ho capito bene, perché la sala era piena, i microfoni non funzionavano, ho avuto solo dei flash.

Ho dovuto richiedere in Comune la copia scritta di quello che lui ha detto, purtroppo l'ho avuto soltanto all'inizio di questa settimana ma emerge una cosa che, secondo me, consente anche di leggere con una chiave leggermente diversa tutto quello che Ferrari ha fatto dopo.

Salto l'inizio di quello che Levi dice e passo subito alla parte interessante: "Mio padre fa il racconto di Ferrari in un progetto di un libro che era intitolato: "Sul tema della volontà e la vita morale". Tra gli altri esempi c'è quello di Ferrari ed è un esempio di che cosa? Dice papà: "Ho spesso rilevato gli effetti antitetici prodotti sui singoli da una evento sfortunato. Esso determina talvolta l'inizio di una discesa paurosa, talvolta invece la reazione della volontà e dell'energia del colpito è tale che le forze sembrano centuplicarsi, si rilevano le sue qualità e non soltanto la caduta e l'inizio di una rivincita, ma sembra che tutti gli errori passati risultino una fonte di ammaestramento.

Che cosa era successo a Ferrari? L'origine della sua attività, dice papà, in un primo tempo, fu decisamente sfortunata. Perduto il padre, giovanissimo, cedette l'azienda creata dal padre, un'industria metallurgica lentamente cresciuta da un'iniziale attività artigiana e si dedicò alle corse automobilistiche, con successi sportivi, ma con pochi successi economici, con buoni risultati sportivi ma con la perdita di gran parte del patrimonio. Questo finì sommerso nel tentativo di creare una fabbrica di carrozzeria di automobili che produceva buone carrozzerie, ma antieconomiche. E qui chiaramente facciamo riferimento alla Carrozzeria Emilia; la madre sua interviene, la signora Adalgisa, e con il sacrificio anche dei mobili di casa i debiti furono pagati integralmente.

A questo punto, Ferrari deve ricominciare. Allora, racconta mio padre, andò come prima cosa a mettersi a disposizione del trio dei corridori dell'Alfa Romeo, trio glorioso di morti in corsa: Ascari, Campari, Sivocci, proponendosi loro come meccanico, come aspirante corridore, come

credevano, ma deciso ad imparare un mestiere per vivere. La sua modesta presentazione piacque. Fu inviato a gareggiare con loro in retromarcia. Lui si allenò come un pazzo per guidare in retromarcia e li battè. Poi ci fu l'assunzione all'Alfa Romeo, l'agenzia di vendite provinciale, poi regionale, si fece apprezzare. Così poco alla volta si costruì.

Fisicamente resistentissimo alla fatica, partiva prima dell'alba da Modena per giungere all'ora di normali inizi di affari nelle città più lontane della sua zona, trascurando il riposo e i pasti per i clienti. Dopo giornate di attività intensissima, riusciva a rientrare a Modena spesso in tempo per controllare il lavoro dell'officina prima in affitto, poi sua con i macchinari ed infine con le macchine e i fabbricati.

Sempre crescendo di mole, di importanza, di macchine, di collaudi sperimentali, di tecnici e capi-tecnici tutti di grande valore, perché quando si trattava di chiudere i contatti con i suoi corridori era duro: prima difendeva il suo interesse, ma poi ai soldi non badava. Nessuno di loro si è mai lamentato dei soldi, ha portato via sempre i più famosi tecnici alla Fiat, all'Alfa Romeo perché su questo lui doveva avere il meglio del meglio del meglio.

Alla creazione della Scuderia Ferrari, abbandonò ogni attività commerciale ma, malgrado la sua trasformazione, i suoi successi non influirono a modificare il suo tenore di vita modestissimo e il suo orario, pressoché doppio di quello comune.

Molti non vedevano, salvo la passione per il suo lavoro, le ragioni precise che giustificavano la sua instancabile attività, riusciva poco spiegabile il suo rifiuto ad offerte di andare a dirigere aziende cospicue fuori Modena che gli venivano offerte da gruppi finanziari con stipendi principeschi.

La sua vera mira era di ricostruire a Modena un'azienda importante e seguire l'esempio del padre riparando la sua non buona esperienza passata e dimostrando che non aveva dimenticato il sacrificio dei mobili di casa e di ogni sostanza della madre, offrendole un giorno una bella casa e mobili degni della sua nuova condizione economica come segno che non aveva dimenticato.

Rimandò il soddisfacimento di ambizioni proprie per molti anni fino a quando la compera di terre e di una magnifica abitazione, nella quale però non si decide ad andare ad abitare, preferendo restare vicino all'officina, non gli divenne possibile senza toccare i capitali per gli sviluppi futuri dell'impresa".

Qui praticamente finisce questa parte del racconto di Arrigo Levi e mi sembra interessante perché consente, a posteriori, una rilettura anche di

tante rivincite che Ferrari si è preso, si è voluto prendere. E questa parte della storia è stata da lui volutamente dimenticata per tutto questo periodo. E invece, secondo me, è una parte della storia che se vogliamo dà ancora più merito a quello che ha fatto Ferrari e da un certo punto di vista ne dà anche delle motivazioni psicologiche che però non spetta a me valutare perché non è mio mestiere.

Arrigo Levi continua: "Io vi ho presentato due immagini diverse di Ferrari. Ferrari come si è fatto nei suoi vent'anni, trent'anni di età questa capacità di lavoro, questa visione questa radice. L'altra faccia della "modenesità", guardiamo in faccia, è pur sempre quella della gente che ha lavorato come pazzi, perché Modena è diventato quel che è diventato mica per miracolo. Lo è diventato perché la gente ha lavorato come matti, tutti contadini che sono diventati imprenditori, che sono diventati operai, che hanno imparato a fare le cose, che sapevano fare tutto con le loro mani e che hanno costruito quello che Modena è adesso. Questo è Modena: non lo dimentichiamo".

COLOMBO

Un'altra persona presente nel pubblico, opportunamente mimetizzato tanto che stavo per dimenticarlo, che è stata in Ferrari in due riprese è l'ing. Renzetti, che inviterei a parlare.

RENZETTI

Io non sono preparato come gli altri che hanno parlato e poi ho sentito una fila di interventi che non saprei cosa aggiungere. Una cosa sola e del tutto personale.

Io ho conosciuto Ferrari nel 1967, ero alla Moto Guzzi ed avevo come maestro l'ing. Carcano, che voi tutti conoscete, e fu invitato alla Fiat a prendere la sala prove sperimentale a Mirafiori al posto del Cavalier Turra.

Alla Guzzi si opposero a che io mi trasferissi, allora l'ing. Montabone disse: "Lei deve licenziarsi e per non far sapere che viene alla Fiat va alla Ferrari". Ho conosciuto Ferrari al secondo piano della Fiat nell'ufficio dell'ing. Bono. C'erano Ferrari e il cavalier Gilberti. Ferrari si era già informato chi ero io, che elemento ero, perché come era suo costume, non si fidava mai a prima vista.

Sono andato in Ferrari, però lo stipendio era pagato dalla Fiat. Dovevo stare in Ferrari 6 mesi come sono stato. In quel tempo mi interessavo di motori, sia alla Guzzi che poi in Fiat e quando sono andato alla Ferrari in quel tempo si faceva il 12 cilindri a V, con distribuzione a quattro valvole. In

quell'epoca Bussi aveva messo al banco il primo motore a 4 valvole ma la potenza era quella del 2 o del 3 valvole, se non qualcosa di meno.

Alla Guzzi avevamo fatto, qualche anno prima, il famoso Gambalunghino 250, che era 2 valvole, avevamo fatto una testa a 4 valvole e i risultati erano quelli che si vedevano in Ferrari cioè il 4 valvole non andava più del 2. tan'è vero che la testa del 4 valvole era stata poi accantonata.

In Ferrari succedeva la stessa cosa. L'anno prima però era uscito il motore Ford Cosworth DFV, il famoso 8 cilindri con 4 valvole. Nelle riviste che io leggevo avevano pubblicato che avevamo le valvole a 32°, quelle Guzzi erano a 69°, mi ricordo 69° perché il disegnatore non riusciva mai a piazzare il tecnigrafo giusto sul 70° perché c'era un grado di differenza.

In Ferrari l'angolo fra le valvole era ancora molto aperto e io mi ricordo che dissi Bussi: "Se facessi un motore a 4 valvole o farei ad angolo stretto, perché la camera di combustione viene più bella".

Bussi disse: "Andiamo da Forghieri a dire questa cosa all'ufficio tecnico". Forghieri dice: "Le valvole vengono più piccole, però forse hai ragione. Andiamo a parlarne al commendatore".

Gli dissero questa cosa, Ferrari approvò subito e un mese dopo il motore andò al banco e dette una trentina di cavalli in più; da quel momento io sono entrato nella manica di Ferrari, per sempre. Dal '67, sempre in contatto telefonico, ogni tanto anche se assumeva delle persone, mi chiedeva cosa ne pensavo. Sono ritornato poi nel '73 e sono stato ancora un mese e mezzo e infine nel '84, finito il lavoro in Fiat con il progetto del motore Fire, Ferrari mi ha ripreso subito. Ho lavorato dall'84 al '92 e ho conosciuto Ferrari negli ultimi anni della vita, non era più il Ferrari di prima era più pastoso direi.

Aveva sempre gli scatti autoritari però alla sera era bello conversare con lui fino a tardi, raccontava aneddoti, era una cosa molto piacevole.

COLOMBO

E ora la parola al pubblico.

VALENTINI

Vorrei aggiungere due piccoli episodi che però sono significativi per quanto si è detto fino ad ora di Ferrari.

Nel 1972, sono stato invitato da Ferrari a Modena insieme all'ing. De Stefani, che allora era l'amministratore delegato della Seimm Moto Guzzi. Io collaboravo con la Seimm e De Stefani ha pensato di presentarmi a Ferrari, illustrando prima le mie capacità per vedere se potevo occuparmi

della progettazione degli autotelai. Perché di fatto Forghieri era un motorista e quindi il punto più carente era nell'autotelaio. Il merito dell'ing. Colombo è stato quello di aver dato impulso alla progettazione dell'autotelaio.

A pranzo al Cavallino si parlò di tante cose, delle corse, della tecnica e poi a bruciapelo mi fa: "Ma cosa ne pensa di Chiti?" Perché Chiti nel 61 aveva lasciato la Ferrari, ed io ero stato collaboratore di Chiti. Io sono stato molto abbottonato e ne ho parlato bene.

Mi ha guardato e mi ha detto: "Questo sì che mi fa piacere, perché lei è una persona a posto, perché lei non ha parlato male di Chiti come fanno tutti". Allora ho capito che Ferrari pensava che se io fossi andato da lui non avrei parlato male di Ferrari. Questa era un'altra delle sue debolezze.

Secondo episodio, saltiamo molti anni. Due mesi fa sono andato alle Ferrari con l'amico Emilio Ferrari, che non c'entra niente con la Ferrari, è un ex dirigente della Fiat. Siamo andati a trovare l'ing Bene, sposato dalla Fiat Auto, dove era responsabile del progetto Bravo-Brava e della piattaforma C, in Ferrari con il compito di direttore centrale, direttore industriale e oggi trasferito in Turchia.

Vado con Bene, andiamo a pranzo e Bene da buon napoletano verace mi dice: "Ma io non riesco a capire tutta questa gente che viene a vedere la Ferrari, da tutte le parti del mondo. Io sono venuto qui per cercare di migliorare il prodotto, l'affidabilità. Di recente, è venuto a trovarmi l'ing. Piech, che è presidente della Volkswagen, ed ero preoccupatissimo, perché è un tremendo critico e non volevo che mi trovasse qualche punto debole nella macchina. Tant'è che sono andato con due automobili, perché una aveva il condizionatore che non funzionava molto bene e pensavo a non dare una brutta impressione in termini di affidabilità. Ma poi ho pensato ma quale affidabilità? Il nome della Ferrari è così prestigioso che il mio lavoro non serve proprio, o non so perché sono qui".

E questo è vero: in America dopo la Coca Cola viene la Ferrari e dopo Versace. In Germania amano la Ferrari, i ragazzi soprattutto. Quindi la Ferrari è conosciuta perché è la Ferrari, perché è rossa, perché è fatta da Pininfarina.

Io non so i motivi di questo grande successo, anche perché, tutto sommato, la qualità del prodotto non è elevatissima, ma il nome è prestigiosissimo. Forse la Ferrari più apprezzata dal punto di vista tecnico è stata quella degli anni 50-60. La macchina era unica, dal punto di vista tecnico era unica, era solo lei fatta così, nessun altro riusciva a fare automobili così interessanti. La Porsche era ben lontana dai prodotti di oggi, ma oggi ci sono altre case

che fanno macchine sportive altrettanto valide se non forse migliori ma il mito è intaccabile.

COLOMBO

Io devo chiedere scusa per una dimenticanza, mi sono dimenticato di chiamare l'ing. Bianchi Anderloni, che ha avuto tanti rapporti con Ferrari per le carrozzerie Touring.

BIANCHI ANDERLONI

Ing. Colombo la ringrazio di avermi chiamato, non merito tanto. Approfitto di essere qui per ringraziare anche Tavoni che ha nominato la Touring prima e questo mi ha fatto molto piacere. Proprio Tavoni ha detto che Ferrari è un uomo imprevedibile, allora io racconterò un episodio che forse qualcuno di voi conoscerà già.

E' stato quando stavamo allestendo le Barchette per la Mille Miglia, a quella Mille Miglia avevano partecipato vetture ordinate direttamente da Ferrari e vetture ordinate dai clienti e Ferrari ogni momento ne aumentava il numero.

Una mattina, Ferrari si presenta alla Touring, vuole vedere la linea di queste vetture in lavorazione, non è soddisfatto di quello che ha visto, ha dato in escandescenze, mi ha dichiarato che avrebbe mandato subito il camion a ritirare tutto quanto e che il rapporto con noi era finito.

Potete immaginare com'ero rimasto, com'era rimasto con me il mio socio Ponzoni, Ferrari ha sbattuto la porta e se n'è andato.

Abbiamo pensato un po' cosa poteva succedere, cosa potevamo fare, come Affrontare il problema; un bel momento dico: "Senti Gaetano, qui l'unica cosa è che io mi presenti a lui al più presto e cerchi di aggiustare la questione. Al più presto, significa domani mattina alle 8,00 essere davanti al suo studio e quando lui passa a cercare di essere ricevuto".

Non dimentichiamo che a quell'epoca c'erano degli americani che facevano una settimana di anticamera prima di essere ricevuti da Ferrari, perché Ferrari diceva: "Se io ricevo questi signori subito, quelli tornano indietro e dicono mi ha ricevuto, se io li ricevo dopo una settimana, dicono ho atteso una settimana, ma sono stato ricevuto".

Per farla breve, arrivo alla mattina alle otto, ancora quando le fabbriche erano a Modena, l'ingresso era miserino, c'era la porta che dava sugli uffici di Ferrari, mi chiesero: "Chi desidera?". "Desidero parlare con il Commendatore". Aspetto un paio di minuti e mi avvisano "Il Commendatore l'attende".

Entro e il Commendatore mi dice: "Cosa fa ingegnere a quest'ora qui da me?". "Cosa faccio, sono qui per parlare con lei di quello che è successo ieri". "Ingegnere, ma lei ha creduto a quello che ho detto ieri?"

Sono veramente rimasto di sasso, ma la cosa non è finita. Alle cinque del pomeriggio ero ancora lì, dopo aver chiacchierato, fatto colazione con lui, ogni tanto dicevo: "Guardi che c'è della gente che l'aspetta". "Ma li lasci aspettare".

Abbiamo parlato di operai, sindacati di produzione, di automobili, di arte, di tutti gli argomenti possibili per tirare tardi. Però il fatto che più mi ha colpito è stata la frase: "Ma lei ha creduto a quello che ho detto?"

Più imprevedibile di così non si può immaginare.