

IL GIORNALISTA OSCAR OREFICI HA DEDICATO UNA BIOGRAFIA AL FONDATORE DELLA CASA DEL CAVALLINO RAMPANTE

Enzo Ferrari, il genio dei motori sempre in gara con se stesso

«Seduttore nato, lo era pure nelle trattative di affari. Un incantatore di serpenti, ora suadente, ora brusco, persino sprezzante, in una alternanza di umori che rispondevano spesso a una precisa linea di condotta». Così Oscar Orefici, giornalista, scrittore, autore televisivo e cinematografico, inquadra il fondatore della Ferrari e lo racconta nella biografia «Ferrari - Romanzo di una vita» (Cairo ed., 366 pp., 17 €). Ma chi fu veramente Enzo Ferrari (Modena 1898-1988)? Un valente artigiano, uno straordinario inventore, un grande pilota, un industriale pronto a sostenere sfide non facili? Lo chiediamo a Orefici, sessant'anni dopo la prima vittoria in Formula Uno della storica Casa del Cavallino rampante, simbolo della squadriglia aerea dell'asso dell'aviazione Francesco Baracca durante la Prima guerra mondiale.

«È stato soprattutto un geniale uomo d'affari - dice Orefici -. Riuscì a inserirsi in Alfa Romeo con un'abilità straordinaria fino a quando fondò la scuderia Ferrari. Alla fine degli anni Venti c'era una grande crisi che esplose con il famoso crack di Wall Street. La maggior parte delle case automobilistiche rinunciò a correre perché costava troppo, ma Ferrari riuscì a fare della scuderia che portava il suo nome il reparto corse dell'Alfa Romeo e a guadagnare cifre importanti. A metà degli anni Trenta il suo reddito era di cinquecentomila lire, cinquecentomila euro di oggi».

Perché Ferrari fu rifiutato dalla Fiat?

«Ferrari sognava di correre in macchina sin da ragazzino, da quando nel 1908 il padre lo portò a vedere le corse e lesse su un giornale di un emigrato italiano che aveva vinto a Indianapolis. Finita la guerra si presentò alla Fiat, ma non per essere assunto come meccanico. Voleva fa-

re il collaudatore, che all'epoca era il trampolino di lancio per diventare pilota, ma la Fiat gli preferì il torinese Salamano, che non è passato alla storia delle corse anche se ha vinto un Gran premio d'Italia. Anche quando la Fiat nel 1969 gli salvò l'azienda, a Ferrari quel rifiuto bruciava ancora».

Ferrari era così duro come si racconta?

«Nonostante fosse un uomo molto duro, ha avuto sempre la lacrima facile. Pianse quando da pilota non vinse la Targa Florio che era alla sua portata; pianse quando Nuvolari vinse il Gran premio di Germania del '35 e pianse in molte altre occasioni. Ferrari era un emiliano con una parte di sangue romagnolo e un carattere passionale. L'Emilia Romagna è la terra del motore e parlando dei suoi dipendenti diceva: "Qui c'è la gente adatta per costruire queste macchine velocissime, estreme, perché la gente della mia terra è anarcoide, gente dal sangue e dalla testa calda". Forse così dicendo faceva l'autoritratto di se stesso».

La sua vita sentimentale fu turbolenta?

«Gli piacevano le donne floride, era un grande fruitore della televisione, un appassionato del Festival di Sanremo e la sua cantante preferita era Iva Zanicchi, non solo per la voce, ma anche per il fisico importan-

te. Ferrari, anche se era un feroce maschilista, piaceva alle donne perché non amava le frasi sdolcinate. E fondamentale che il suo successo della sua vita dipendesse da tre donne».

Chi furono?

«La madre Adalgisa, una donna tutto d'un pezzo, che però lo ha sempre sorretto e gli è stata molto vicina. La moglie Laura, che Ferrari incontrò a Torino quando cominciò a correre, con la quale prima di sposarsi convisse (fu uno scandalo per l'epoca) due anni. Il matrimonio non ha mai funzionato, ma Laura è

stata sempre molto presente nella sua vita, soprattutto nei tempi eroici della scuderia Ferrari. E poi c'è Lina, il grande amore. Era una donna colta dal carattere facile che ha amato follemente Ferrari e tutto ha sopportato per amore suo».

Come reagì alla morte del figlio Dino?

«La perdita di Dino morto a soli 24 anni, ucciso dalla distrofia muscolare, fu una tragedia che lo segnò per il resto della vita. Neanche il fatto di aver avuto un altro figlio da Lina, Piero, lenì la sofferenza».

Come furono i suoi rapporti con i piloti che guidavano le sue macchine?

«Un rapporto straordinario l'ebbe

con Peter Collins, pilota inglese di grande valore, tratto aristocratico, grande fair play. Ferrari lo amò molto perché Collins, che era quasi coetaneo di Dino, si dedicò molto a suo figlio. Poi con Alberto Ascari (campione del mondo con la Ferrari nel '52 e '53), figlio di Antonio, grande campione tra la Prima e la Seconda guerra mondiale morto nel 1925 in un incidente nei campionati di Francia. Poi Gilles Villeneuve, l'unico pilota a cui Ferrari volle davvero molto bene perché era una sua invenzione».

E Nuvolari?

«Ferrari inventò Nuvolari pilota di macchine che prima era stato un grande campione di motocicletta. I loro rapporti però furono piuttosto tesi tanto che nel 1934 Nuvolari abbandonò la scuderia Ferrari e entrarono in ballo gli avvocati. Malato di super ego, Nuvolari era convinto che il successo della Ferrari fosse merito suo e chiese più soldi e che la scuderia si chiamasse Nuvolari-Ferrari. Per molti anni il loro fu un rapporto di convenienza. La vera amicizia si manifestò solo nel secondo Dopoguerra con un Nuvolari stanco, malato, afflitto dalla perdita di due figli».

Francesco Mannoni



Enzo Ferrari con il «cavallino rampante»

