

## Ci fu un giorno preciso in cui mr Ferrari decise di far nuotare il suo cavallino in un mare rosso

Il Drake e il babbo. L'uomo delle corse e l'insolito genitore. Il figlio Piero e Oscar Orefici svelano in due recenti pubblicazioni la sfera pubblica e privata di Enzo Ferrari. L'uomo che ha messo il casco da corsa ad una nazione, facendola innamorare di un mito che sfreccia. Dolce, aneddotico, intimista è il libro edito da Aliberti ("Ferrari, mio padre") dove si racconta il mito della velocità dall'angolazione familiare. Piero, intervistato da Leo Turrini, racconta di quel padre sempre di corsa anche nei rapporti privati, che divideva il suo poco tempo libero tra due famiglie. Della paura che aveva per l'avvenire del figlio che aveva il divieto assoluto di divenire pilota, a cui negava anche il motorino. Scartata l'ipotesi agonistica, Piero Ferrari inizia a lavorare all'interno dell'azienda paterna, senza facilitazioni, di stipendi ("mi pagava meno del collega che svolgeva le stesse mansioni. Non erano ammesse lamentele da parte mia") o di ferie. Da una posizione però privilegiata assiste in prima persona alla gestione dell'azienda, all'avvicinarsi di piloti e dirigenti. Il figlio del Commendatore racconta del rapporto altalenante con Niki Lauda che se ne andò in malo modo lasciando di sale il patriarca oppure l'amore filiale per Gilles Villeneuve. Il canadese aveva conquistato il cuore di Ferrari che l'aveva scelto contro il parere di commentatori e amici. Nonostante questo moto di affetto però il Drake non prese posizione a favore del suo prediletto dopo la gara di Imola, dove Gilles venne superato all'ultimo giro dal compagno di squadra Didier Pironi. Per Villeneuve si trattava di una rottura dei patti prestabiliti, ma Ferrari non biasimava la fame di vittoria che aveva spinto il francese a non rispettare gli ordini di scuderia. Tra le domande di Turrini anche un passaggio sul giovane Luca Cordero di Montezemolo, una scelta consigliata dall'avvocato Gianni Agnelli. "Era un direttore sportivo un po' distratto, sempre al telefono", ricorda Ferrari jr. Nel libro c'è spazio anche per dirigenti come Franco Gozzi, Mauro Forghieri, Marco Piccinini che hanno legato il loro nome ai primati del Ca-

vallino rampante. Già anche l'origine del logo e del nome dell'azienda trova il giusto spazio. Il simbolo equestre fu un omaggio all'aviatore Francesco Baracca, mentre la scelta di chiamare l'azienda con il nome del titolare non fu così scontata. Enzo Ferrari voleva battezzarla Mutina, dal nome latino di Modena. Fu l'avvocato ebreo Enzo Levi, che Ferrari aveva avvisato di un'imboscata che si stava tramando ai suoi danni, a persuaderlo a cambiare idea.

Persona schiva e riservata, Piero Ferrari centellina i ricordi personali, scegliendone pochi ma significativi. Così trova spazio la visita che il padre fece ai consuoceri prima delle nozze del figlio perché così si usava o il divieto all'autista comunista Nino di parlare di politica e bestemmie davanti al figlio. Ci sono poi aneddoti sulla visita del capo dello stato Sandro Pertini che si presentò a Maranello su una Macerati, l'antica e storica rivale. Ferrari racconta anche del pranzo a Sassuolo tra il padre e Benito Mussolini ("parlarono tanto di donne e motori, due passioni in comune. Ma poco di politica") o la visita agli stabilimenti di Palmiro Togliatti. E poi le trattative con Henry Ford, fallite per l'ostinazione del Drake di continuare ad essere l'unico capo del reparto corse, senza intromissioni di sorta. E poi l'accordo con la Fiat e il rapporto con Agnelli. Personalità agli antipodi (cosmopolita l'Avvocato, autorecluso tra Modena e Maranello il Commendatore) che, come con il Duce, trovano punti di incontro a parlare di corse e gonne.

Avvenimenti che si ritrovano anche nel libro pubblicato dalla **Cairo**, "Enzo Ferrari, il romanzo di una vita". Oscar Orefici una delle firme più note del giornalismo sportivo ripercorre la biografia del Drake sviluppandola in tre parti. I primi vagiti del mito, come pilota prima e fondatore della scuderia poi; i grandi successi le vittorie e le sconfitte sulle piste di tutto il mondo con i vari Lauda, Regazzoni, Scheckter, Alboreto; infine l'epilogo sulla malattia, sul congedo dalla vita, sulla bandiera a scacchi che cala su un secolo vissuto in pista.

Filippo Nassetti

