

Intervista **Luca Dal Monte** Autore di una monumentale biografia del geniale imprenditore

Enzo Ferrari, mito vittorioso

«Sognatore ma concreto. Nuvolari il modello sul quale misurava gli altri piloti. Anni dopo la scomparsa del figlio Dino confessò: "Ogni mattina mi alzo con la morte in tasca"»

«Sua madre era

**l'unica persona
che avesse
potere su di lui»**

di Francesco Mannoni

Bernie Ecclestone, eminenza grigia della Formula 1, uomo che non spreca lodi, di Enzo Ferrari ha detto: «È l'uomo più incredibile che abbia mai conosciuto e di gente ne ho conosciuta veramente tanta. È una leggenda, è come Winston Churchill. Si parlerà sempre di lui». Pronostico azzeccato perché la stella del genio di Maranello (Modena 18 febbraio 1898 - ma i registri ufficiali riportano il 20 - . Maranello 14 agosto 1988) continua a splendere attraverso la sua opera, la rossa fiammeggiante e i libri che lo ricordano, come «Ferrari Rex» appena arrivato in libreria. Più che la «Biografia di un grande italiano del Novecento», il libro che lo scrittore Luca Dal Monte ha dedicato al «Drake» è un vero e proprio monumento alla memoria.

Dal Monte, il suo libro ci trasmette un Ferrari meno granitico dell'uomo che una certa iconografia ci ha finora tramandato. Da quali studi e ricerche emerge questa sua ricostruzione narrativa?

Il segreto di «Ferrari Rex» - sempre che ne abbia uno - è la ricerca, lunga e scrupolosa, che ho condotto per otto anni. Ho letto quotidiani, riviste, bollettini di nove decenni di storia patria. Ho letto i libri di Ferrari e quelli su Ferrari. Ho avuto accesso ad archivi pubblici e privati. Ho letto carte pubbliche e private di Ferrari o relative a Ferrari. E poi ho intervistato gli uomini e le donne della cerchia intima di Ferrari. Non una, ma varie volte ed è qui la differenza.

Tanti i suoi meriti, ma quale, in sintesi quelli che lo hanno fatto diventare un protagonista assoluto dell'automobilismo mondiale?

Conosceva i propri limiti. Si scottò sulla

propria pelle con un primo esperimento imprenditoriale che andò presto in fumo, ma imparò dall'esperienza. Capì che non poteva fare il passo più lungo della gamba. Comprese che avrebbe dovuto circondarsi di talenti. Il suo maggiore merito fu proprio aver capito che da solo non sarebbe mai arrivato da nessuna parte. Si definì, a ragione, «un agitatore di uomini e idee».

E l'agitatore, che naturalmente era nato leader, arrivò a toccare il cielo con un dito.

L'uomo di Maranello, pare avesse anche un po' di invidia dei piloti della sua generazione e ciò lo spinse alla creazione della sua fabbrica automobilistica. Situazioni confermate dalle sue ricerche?

Ferrari non era un uomo invidioso. Non lo è mai stato. Era un uomo che sognava, questo sì, ma che aveva al tempo stesso i piedi saldamente ancorati a terra. Negli anni Venti si confrontò con i migliori piloti della sua generazione: Antonio Ascari, Campari, Arcangeli, Borzacchini, l'amico Sivocci. Non se la cavava male, ma capì subito che non sarebbe mai stato come loro. E se ne fece una ragione. Smise di immaginare il proprio futuro solo al volante di un'auto da corsa. Sapeva che c'era di più, o comunque qualcosa d'altro. Si mise allora a studiare l'operato dei dirigenti del mondo delle corse, primo tra tutti Giorgio Rimini, che era il direttore commerciale dell'Alfa Romeo. E fu allora che iniziarono a germogliare i semi che a fine 1929 sbocciarono nella creazione

della Scuderia Ferrari, una struttura talmente d'avanguardia da non essere neppure pienamente capita all'inizio.

Tra i piloti che guidarono le sue macchine, con chi sviluppò il suo rapporto migliore e perché?

Il suo rapporto con i propri piloti fu sempre molto complesso. Sappiamo che in due momenti diversi della propria vita amò Tazio Nuvolari e Gilles Villeneuve e che il mantovano volante rimase fino alla fine l'archetipo sul quale misurava tutti quanti. Ma in «Ferrari Rex» ricordo ai meno attenti che per arrivare ad amare il canadese ci mise almeno due anni e iniziò ad apprezzarlo prima come uomo e poi come pilota. Amò molto anche John Surtees, che capiva di tecnica e, come Nuvolari, veniva dalle motociclette, con il quale arrivò a una rottura clamorosa nel 1966. E apprezzò molto lo stesso Lauda - nel caso di Niki l'amore forse non sbocciò mai, ma è anche vero che Ferrari non riuscì a superare completa-

mente il divorzio di fine 1977 per vari anni.

E anche se nessuno ne parla mai, Ferrari ebbe una predilezione per l'inglese Phil Collins, morto al Nurburgring nell'agosto del 1958. E poi naturalmente Clay.

La morte del figlio Dino come cambiò la sua vita? Lo rese più schivo e riservato?

Alla morte di Dino, Enzo Ferrari arrivò a pensare di smettere con le corse. Poi cambiò idea perché sapeva che era quello che Dino avrebbe voluto. «Ogni mattina - disse anni dopo la scomparsa di Dino - mi alzo con la morte in tasca». Avevano vissuto a lungo in simbiosi e il padre non si vergognò di rivelare di aver ereditato molto dal figlio.

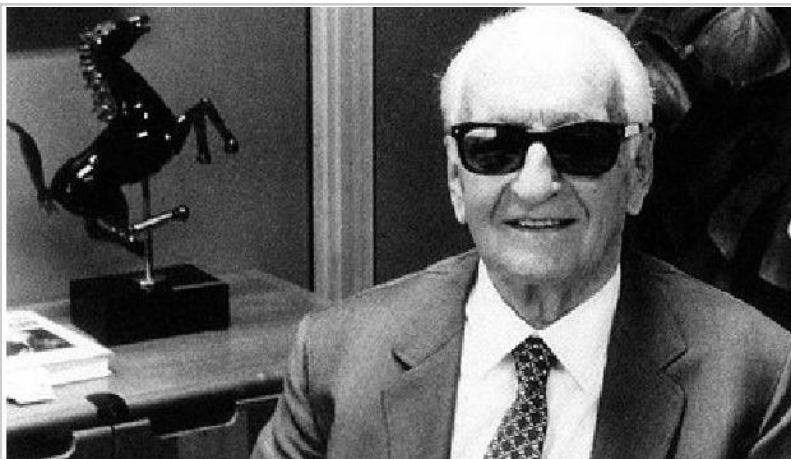
Tre donne nella sua vita oltre alla madre, ma chi ha veramente contato di più per lui?

Ferrari ebbe un rapporto molto complesso con le donne. La verità è che, con la possibile eccezione di Antonio Ascari, le vere forze trainanti nella vita di Ferrari furono le tre donne principali della sua vita e che furono importanti tutte e tre e che, a lungo, lo furono contemporaneamente. Ognuna ebbe la propria stagione, ma nessuna scomparve mai veramente o del tutto. E poi, naturalmente, c'era la madre, forse l'unica persona nella vita di Ferrari che abbia mai avuto potere su di lui, fino alla fine. Basti pensare che fu la madre ad imporgli il riconoscimento del secondo figlio nonostante la moglie - la madre del primogenito - si opponesse. ♦

● **Ferrari Rex**
di Luca Dal Monte
Giunti, pag. 1100, € 28,00



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



Formula Uno Enzo Ferrari in età avanzata e da giovane, quando gareggiava al volante dei bolidi degli anni Venti.