
Le rosse sotto il campanile

Autore: Paolo Crepaz

Fonte: Città Nuova

"Mi chiamano da tante parti, ma io non vado - scrisse un giorno Enzo Ferrari -: vedrebbero me, un uomo come un altro. Dico a tutti: venite invece a Maranello a vedere le nostre macchine e parlate con i nostri collaboratori". È mattino presto quando da Modena, lungo la via Giardini, raggiungo la cittadina: su questi rettifili un tempo polverosi e percorsi da buoi, fra questi alberi e questi casolari, sessant'anni fa sfrecciavano i primi bolidi e nasceva la leggenda delle "rosse". Giancarlo Bertacchini è dal '92 sindaco di Maranello: per tutti, nel mondo, la città della Ferrari. "È difficile far capire che quello che per il mondo è un mito per noi è una cosa di casa. Da ragazzo salivo sulla canna della bici per parlare di là del muretto con i meccanici del reparto corse: per noi questa era la normalità. Il mito si è alimentato grazie al profondo radicamento di Ferrari al suo territorio. E Maranello si è legata alla Ferrari per promuovere la sua immagine, non solo perché vi lavorano centinaia di suoi cittadini. Nel 2002 sono venuti a visitare la Galleria Ferrari 187 mila paganti: lei avrebbe fatto diversamente? Attorno a questo oggi è costruito un sentimento forte di comunità". La cittadina è marchiata di sobrietà e operosità: nessuna bancarella di gadget, nessun interesse a trasformare Maranello nella Loreto dei ferraristi. Nel suo ufficio mi mostra l'attaccapanni: è la pedaliera della Ferrari Maranello 550, un segno tangibile del legame con l'azienda che permea tutta la cittadina: "In casa di un maranellese - mi racconta - ho trovato una cartellina con alcuni disegni di motori siglata "Anno scolastico '46- 47 - Scuola di avviamento professionale "Ferrari": c'è tutta la genialità e l'ostinazione di un imprenditore che si mise in testa di venire qui a costruire automobili dopo aver fabbricato macchine utensili e si pose anche il problema di trasformare i figli dei contadini in meccanici". Don Alberto Bernardoni da sei anni è il parroco della cittadina, il parroco di cui parlano le cronache da quando fa suonare a festa le campane per i successi delle "rosse". Nei suoi ricordi c'è la polvere ed il rombo dei motori della Mille Miglia che da ragazzo correva a vedere passare davanti a casa sua sull'Appennino. "Ho fatto mia la tradizione del mio predecessore, don Erio Belloi, che in tempi di magra per la Ferrari volle sottolineare le poche vittorie suonando le campane". Non si riconosce nel ruolo di parroco tifoso: nel suo affetto per le "rosse" c'è qualcosa di più, anche perché a Maranello il tifo Ferrari non è solo una proiezione di sé in un simbolo magari effimero, ma il tratto finale di un lavoro compiuto ove si giocano da tempo le vicende di molte famiglie ed in certo qual modo l'identità a ragione sociale ed economica di questa terra fortunata. Le sue campane suonano qualcosa di più che una vittoria sportiva, l'ingegno e la fatica della sua gente. Quella gente che Enzo Ferrari ha sempre dipinto con grande calore: "L'operaio di questa terra 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 ben uniti, per fare tipi d'uomini ostinati, capaci ed ardimentosi, le qualità che ci vogliono per fare i bolidi". Non fatica a confermare: "È vero e questo vale anche per tante altre attività lavorative di questa zona accomunate da un unico principio: far bene ogni cosa. È un popolo ribelle, sanguigno, ma generoso". Ogni vettura una sinfonia. Don Alberto non manca di utilizzare il mito Ferrari nelle sue omelie: "Le vetture Ferrari - spiega - sono il frutto della collaborazione di tante persone. Una vettura è composta di circa 2.300 pezzi: se ciascuno cerca di far bene la propria parte la vettura si avvicina alla perfezione. Così se noi tutti facciamo bene il bene, anche un piccolo atto di condivisione porta frutto. E poi ogni vettura non è frutto dell'assolo: è una sinfonia dove ciascuno ha valore dove il contributo di ciascuno è importante, dall'operaio con disabilità che fa le pulizie al miglior ingegnere. È cercare di fare il bene in sinfonia che porta alla vittoria: prima di superare gli altri superare sé stessi". Ma è vero che in Ferrari il contributo di ciascuno è così valorizzato? Don Alberto dimostra qui non solo la sua passione pastorale, ma tutta la sua diretta conoscenza della vita di

fabbrica "Questo è l'obiettivo, portare il gusto del lavoro fatto assieme. La catena di montaggio è fatta da piccoli box di lavoro con due operai. Sembra una clinica più che un'officina, dove ciascuno, nel silenzio e nell'attenzione massima, ha 45 minuti per compiere la propria mansione e firmare il pezzo sulla scheda che accompagna la vettura in tutto il processo. La valutazione finale offerta dai sofisticati sistemi computerizzati come dal giudizio del collaudatore mette in luce ogni piccolo possibile difetto e in quale punto del montaggio è stato compiuto l'errore. E dopo ogni gran premio il motore usato ritorna al banco prove dove viene fatto girare fino al suo esaurimento proprio per capire quale sia la parte che cede per prima. "Decine e decine di motori vengono costruiti e consumati ogni anno, ma nemmeno qui i pezzi vanno perduti: vengono recuperati ed acquistati dai collezionisti, come cimeli, riducendo lo spreco. Consumismo certo, ma dietro c'è questo obiettivo di fare il meglio in ogni passaggio".

Fra i collaboratori della parrocchia mi fa conoscere Gelmino Battilani, che oggi distribuisce i vestiti ai poveri: per 35 anni è stato responsabile della fonderia dei motori. "Tirare fuori un motore dalla fusione - mi spiega - è stato per me come assistere ad un parto". Ricorda benissimo quando Ferrari gli affidò questo compito preferendolo ad altri più esperti: "Mi disse: "Ho scelto te perché vieni da una famiglia per bene". E povera, visto che in sei figli avevamo solo una bicicletta. Furono proprio quelle parole, che non scorderò mai, ad indurmi a rifiutare, molti anni dopo, una regalia per un contratto con la Ferrari che feci fare ad una importante azienda".

Faccio anch'io l'esperienza di ogni visitatore: quasi in punta di piedi risalgo la catena di montaggio dell'ultima gioiello di vettura, la "Enzo Ferrari", in una incredibile atmosfera di silenzio e di concentrazione che ti coinvolge in questa "liturgia" del lavoro. I seicento e passa cavalli e gli incredibili traguardi tecnologici nascosti in quella vettura, testimoniano il lusso e l'effimero legati al marchio, ma ti rendi conto che Colui che ha creato l'uomo l'ha voluto intelligente e capace di dominare la materia e l'energia. "Nel mio lavoro - disse una volta Ferrari -, ascoltando la voce armoniosa della materia plasmata, quasi un germoglio di vita, mi sono avvicinato al mistero dell'anima".

Formula Uomo Forse è anche per questo che l'avvocato Montezemolo, che ne ha raccolto il testimone, ha dato il via ad un progetto faraonico di rinnovamento delle strutture aziendali, ormai in via di completamento, chiamato a ragione "Formula Uomo", in cui tutto è improntato al miglioramento del prodotto, ma soprattutto all'ecologia del processo, con materiali non inquinanti e tecnologie sostenibili, ed alla qualità della vita di chi vi lavora: tra le piante che crescono in fabbrica alla luce naturale il ronzio di 70 decibel sono oggi la soglia massima del rumore. Tutto oro? Ferrari volò più volte a visitare le fabbriche degli Usa e concluse. "La nostra forza restano le idee, e tanto meglio se le accoppiamo alla ostinazione per sostenerle". È questa stessa determinazione e passione, e non certo lo stipendio che in Ferrari è più basso che altrove, che ancora oggi richiama in fabbrica i ragazzi che escono dalla scuola professionale meccanica voluta da Ferrari ed intitolata al figlio Dino. Gisberto Leopardi aveva 16 anni quando superò il primo corso per meccanico organizzato dall'azienda. "Quando fui nell'ufficio di Ferrari, mi mostrò dalla sua finestra i cancelli: "Li vedi? Sono sempre aperti, per entrare e per uscire: qui resta solo chi vuol lavorare con noi"". Rimase per 40 anni, divenendo responsabile del montaggio di motori e telai della Formula Uno. Ancora oggi sul suo volto c'è tutto l'orgoglio Ferrari. "L'America è a Maranello" spiegò agli amici nel Cinquanta quando Ferrari lo volle con sé alla 12 ore di Sebring. "Quando qualcuno si comportava male - spiega Leopardi -, l'ingegner Ferrari lo chiamava e gli faceva capire che non era né degno né adatto a lavorare con lui. Ma prima di mandarlo via gli aveva già trovato lavoro in un'altra fabbrica". Leopardi ha formato decine di giovani, avviandoli alla squadra corse: "Un lavoro senza orari, ancora più duro quando non arrivano le vittorie". Battilani ricorda quando in una notte fecero delle teste nuove ai motori e la Ferrari di Scarfiotti trionfò a Monza. Ora che da quattro anni le "rosse" dominano su ogni circuito, risultano più che mai attuali le parole di Enzo Ferrari, ormai vecchio: "Ci si può anche risvegliare un mattino campioni del mondo - scrisse -, ma il restare all'altezza implica sacrifici, rinunce, compromessi d'ogni genere ". Montezemolo deve averlo letto: "Scendiamo in pista come se non avessimo vinto nulla", ha dichiarato alla presentazione della nuova F2003 GA.