

Auto Italiana n° 17 marzo 2003  
Pubblicazione Periodica Mensile  
Registrazione del tribunale di Milano n° 445 del 27/11/1982 Direttore  
responsabile:  
Maria Giovanna Mazzocchi Bordone  
Editoriale Domus  
via Gianni Mazzocchi 1/3, 20089 Rozzano (MI)  
Edizione speciale pubblicata su licenza dell'Arnoldo Mondadori  
S.p.A. 2002 Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano  
I edizione ottobre 2002

Questo volume è stato impresso nel mese di  
febbraio dell'anno 2003 presso Mondadori  
Printing S.p.A. Stabilimento NSM - Cles (TN)  
Stampato in Italia - Printed in Italy



raviglia, al Nord stava facendo fortuna e presto, grazie alle conoscenze giuste, avrebbe dato un senso ai loro sogni.

Una «conoscenza giusta» fu quella di Ugo **Sivocci**. Si conobbero al Vittorio Emanuele, parlando di ballerine e di cantanti d'opera lirica. Ferrari lo scambiò per il più famoso Alfredo, fratello di Ugo, buon ciclista nella generazione dominata da Costante Girardengo. «No, no, io faccio meno fatica» gli spiegò Ugo chiarendo l'equivoco. «La bicicletta l'ho abbandonata, io mi dedico alle automobili.»

Ugo lavorava per le Costruzioni Meccaniche Nazionali. In sigla, CMN. Collaudava le macchine e ci correva anche, perché la CMN non disdegnava le competizioni. «Cercano gente sveglia che dia una mano» disse **Sivocci** a Enzo. «Perché non molli Torino per trasferirti a Milano?»

Era un invito a nozze. La paga di Giovannoni era onesta ma non entusiasmante. E inoltre Ferrari più guidava e più sentiva tornare le voglie dell'infanzia. Cosa aveva raccontato a Peppino, quella sera a caccia di zanzare? Che da grande avrebbe imitato Ralph De Palma, l'italiano che aveva trovato la gloria in America al volante di bolidi da sogno. Forse la CMN non era una vettura buona per Indianapolis, ma da qualche parte bisognava pur cominciare.

Venne via da Torino senza rimpianti. Si affidò a **Sivocci** anche per cercar casa a Milano. Una vedova gli affittò una camera. Non ci stava quasi mai. Quando non era al volante di una macchina per motivi di lavoro, era al volante di una macchina per divertimento. Si scioppò per intero, ad esempio, il percorso della Torino-Trento-Trieste, una durissima competizione ciclistica: lui guidava una delle auto del seguito e la sua presenza portò fortuna al fratello di **Sivocci**, Alfredo, che per primo tagliò il traguardo. E ancora scortò la moto Garelli con la quale Girardi si aggiudicò il primo Raid Nord-Sud, una traversata su due ruote da Milano a Napoli.

Fu un periodo di felicità ritrovata. Nemmeno un anno prima, dopo il disastroso esito del colloquio con l'ingegner Soria in Fiat, aveva accarezzato l'idea del suicidio. Adesso era un vulcano di energie.

..... Omissis .....

*Il Bar Vittorio Emanuele era un covo dei patiti dei motori: Enzo prese a frequentarlo e più lo frequentava più scriveva lettere a mamma Adalgisa assicurandole che tutto filava a me-*

Quando **Sivocci** gli prospettò l'opportunità di verificare se stesso come pilota in una gara vera e propria, Enzo toccò il cielo con un dito. Il 5 ottobre 1919 era in calendario la Parma-Poggio di Berceto. Una competizione in salita, su strade polverose disseminate di buche.

Ferrari la scelse volentieri come teatro del debutto agonistico: le vie sulle quali si sarebbe cimentato erano state fatte costruire da Maria Luisa, una donna che conosceva benissimo. Stavolta, in termini letterari.

Maria Luisa, figlia dell'imperatore d'Austria, era stata la seconda moglie di Napoleone. Di Bonaparte e del suo mito, Enzo era un cultore. Sin da bambino aveva collezionato ogni pubblicazione e ogni testo sul militare partito dalla Corsica per conquistare la gloria di Parigi e del mondo. «Lo considero il più grande eroe nella storia dell'umanità», ripeteva testardamente. E di Napoleone rimase sempre un sincero ammiratore, a dispetto di ogni revisionismo storico-culturale.

Maria Luisa, dopo la caduta del poco amato marito, dopo Waterloo e il Congresso di Vienna, si era rifatta una vita in Emilia. Come duchessa di Parma aveva conquistato la stima dei sudditi: la strada sulla quale tra poco il giovane Ferrari avrebbe lanciato la sua CMN 2300 era nata da un suo progetto. Strana donna, pensò Enzo quando i cronometri gli annunciarono che stava per arrivare il suo turno.

Alle undici di mattina, la carriera di Ferrari pilota cominciava ufficialmente. Al suo fianco sull'auto, in qualità di meccanico, Nino Berretta. La corsa dei due durò cinquanta minuti. Enzo non commise errori e si piazzò quarto nella classifica di categoria e dodicesimo in quella assoluta. Vincitore fu Antonio Ascari, un personaggio che, come vedremo più avanti, avrebbe avuto un'influenza forse decisiva sui progetti del giovane Ferrari.

«Bravo, sei stato bravo» così **Sivocci** commentò la prestazione dell'amico. «Adesso che ne diresti di venire con me in Sicilia? Non ci sono scuse: quando uno sa guidare, deve partecipare alla Targa Florio.»

La Targa Florio esercitava, sui piloti d'automobile, un fascino incredibile. Era una competizione tremenda, disputata sulle mulattiere della Sicilia profonda, nella zona delle Madonie. Vincenzino Florio, che l'aveva inventata, era una figura leggendaria: essere premiati da lui aveva il sapore della definitiva consacrazione. Sopravvivere alla Targa Florio era un diploma di laurea, per chi amava guidare auto da corsa.

Per la verità, in quel 1919 Ferrari alla Targa Florio sopravvisse addirittura due volte. La prima durante il viaggio che lui e il fedelissimo **Sivocci** inaugurarono a Milano per raggiungere il Meridione. Al volante delle CMN che avrebbero utilizzato in gara, gli amiconi incapparono in una terrificante bufera di neve sugli altipiani d'Abruzzo. Non solo: mentre si affannavano a tenere in strada le macchine, dal bosco saltarono fuori i lupi. Lupi veri! In uno scenario da fumetto western, Enzo tirò fuori la pistola che aveva comprato a Torino: a colpi di rivoltella mise in fuga gli affamati animali. In guerra le lezioni di tiro che il compagno di scuola Toni gli aveva impartito quando era ragazzino non erano servite, ma stavolta si rivelarono utilissime.

Arrivati in Sicilia, le cose andarono addirittura peggio. In gara Ferrari ebbe prima problemi con il serbatoio della benzina, quindi incappò in un curioso ingorgo, provocato da un comizio dell'onorevole Vittorio Emanuele Orlando. Di fatto finì fuori tempo massimo. Ottenne di essere comunque classificato al nono posto, anche perché la storia dell'assalto dei lupi sulle montagne abruzzesi lo aveva reso popolare.

In Sicilia però ci fu chi non credette all'altra storia, quella del ritardo causato dal comizio: quel giovanotto modenese, dissero gli amici di don Vincenzino Florio, aveva troppa fantasia e forse non sapeva guidare troppo bene.

Si sarebbero ricreduti un anno dopo, quando proprio sul circuito delle Madonie Enzo Ferrari si ripresentò con un'Alfa Romeo.

## II IL CAVALLINO RAMPANTE

Tra i pionieri dell'automobile, l'Alfa Romeo era vista e vissuta come il punto di riferimento essenziale. Agli inizi anche la Fiat partecipava alle corse, ma non ci volle molto a capire che il senatore Agnelli non era affascinato dalle competizioni, immaginando per la sua fabbrica una dimensione prettamente industriale, estranea alle tentazioni agonistiche.

«Alfa» ha ricordato Ferrari «significava Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Aveva come marchio ancora soltanto il biscione visconteo e la croce amaranto. Era sorta per iniziativa di un milanese, il cavalier Stella, il quale si associò ad una ditta francese: la Darracq. Questa ditta aveva ceduto il suo pacchetto azionario prima dello scoppio della guerra mondiale. Durante il periodo bellico si inserì nell'industria Nicola Romeo, professore di Napoli, destinato ad una carriera industriale e politica che lo avrebbe portato al Senato. Fu lui il vivificatore di un programma automobilistico che portò a costruire macchine favolose una ditta che durante la guerra non aveva fabbricato che proiettili, trattori e molti altri congegni che nulla avevano a che fare con l'automobile...»

A quel marchio, al biscione visconteo e alla croce amaranto, il giovane Enzo avrebbe legato il suo nome per moltissimi anni. Anzi, avrebbe finito con il sovrapporre se stesso all'Alfa: perché il rapporto tra lui e l'azienda, tra lui e la casa madre, si sarebbe sviluppato tra amori intensissimi e crisi aspre, culminando in una rottura tanto plateale quanto, come vedremo, inevitabile.

E dire che al «matrimonio» con la Anonima Lombarda Fabbrica Automobili l'inquieto Ferrari arrivò a seguito di un litigio. Con la madre Adalgisa. Alla quale aveva comunicato, nel 1920, di avere investito parte dei primi guadagni nell'acquisto di una Isotta Fraschini 4500, la vettura che intendeva utilizzare in sostituzione della ormai logora CMN. Anche l'amico **Sivocci** aveva incoraggiato la scelta. Ma Adalgisa aveva alzato la voce: «Hai speso troppo e ti pentirai». E in effetti Enzo si era rapidamente pentito: gli sarebbe capitato spesso, nella vita, di riconoscere in ritardo le buone ragioni della mamma.

Con la Isotta Fraschini il pilota Ferrari si ripropose sulle salite care a Maria Luisa, migliorando a Berceto il piazzamento dell'anno precedente. Fu terzo assoluto nella gara vinta da Giuseppe Campari. Era, Campari, un personaggio pittoresco. Pieno di soldi, aveva lasciato di stucco la famiglia proclamando il suo assoluto disinteresse per gli affari. A lui interessavano esclusivamente tre cose: le macchine, l'opera lirica e la gastronomia. Più una quarta: le donne.

Da un tipo così, Enzo si sentì irresistibilmente attratto. Avevano decisamente gusti comuni. Da bambino, Ferrari aveva sognato una carriera da tenore: ma si era accorto presto che i gargarismi mattutini non avrebbero mai compensato la carenza di voce. «Purtroppo ero e sono disastrosamente stonato», avrebbe confidato un giorno a Luciano Pavarotti. Ammettendo di aver coltivato un piccolo, dolce rimpianto: gli sarebbe piaciuto scandire «All'alba vincerò», essere protagonista della *Turandot* davanti al pubblico della Scala.

Campari a voce era sicuramente messo meglio di Enzo, però esagerava quando proclamava, di solito dopo abbondanti libagioni, di essere, lui sì, pronto per la Scala. Ferrari lo lasciava dire, sapendo che contraddirlo significava essere costretti a passare la notte ascoltandone le squassanti esibizioni. Tentò, Enzo, di convincere l'amico a rinunciare alle velleità canore: ma non poté impedirgli di ottenere un

ingaggio per una *Traviata* in un teatro di Bergamo. Solo che traviato fu proprio Campari: un melomane irritato gli lanciò dal loggione un paio di guanti da pilota, esortandolo a concentrarsi esclusivamente sulle corse.

Il melomane era nel giusto. «Non soltanto Campari era un pilota di eccezionale bravura», avrebbe ricordato Ferrari, «ma era anche un combattente indomabile, un uomo che pur di vincere non badava al rischio, come neppure a tanti altri accorgimenti. Mi spiego. Alle prove della Mille Miglia del 1928 ero con lui in macchina al passo della Raticosa. I nostri sedili erano due semplici baquettes, come venivano chiamati a quel tempo, sedili, cioè, fissati a un semplice traliccio a sua volta ancorato con filo di ferro e quattro bulloni al telaio. E appunto dal pavimento di legno, a un certo momento, cominciarono a sprigionarsi spruzzi che ci arrivavano al volto. Superando l'urlo del motore urlai a Campari: "Non vorrei che si fosse rotto un manicotto! Fermiamoci a guardare!". Non mi rispose. Lo osservai sbalordito. Che razza di uomo era, per trascurare un pericolo del genere? Lo osservai da capo a piedi e così mi accorsi che dalla tuta sempre troppo corta uscivano dal fondo lunghe mutande di percalle, assicurate con una fettuccia alle calze. Ed era proprio di qui che fuoriusciva quel liquido, che poi rimbalzando sui vortici d'aria irrorava l'abitacolo. Sgomento, mi rivolsi al mio compagno in dialetto milanese, sapendo che a questo avrebbe risposto. "*Peppin*" urlai "*se gh'è.*" E lui: "*Ohè, tu vorret minga che me fermi intant che sunt in allenament? Bisugna pur allenas a pissas adoss!*".» (Tradotto in italiano: «Ohè, non vorrai mica che mi fermi mentre sono in allenamento? Bisogna anche allenarsi a pisciarsi addosso!».)

Fu così che Campari passò alla storia come l'uomo che aveva osato urinare addosso al grande Ferrari. D'altronde, poteva permetterselo: i due si volevano bene ed Enzo non aveva dimenticato che era stato il tenore mancato ad incoraggiare Giorgio Rimini, un ingegnere siciliano che gestiva l'attività sportiva dell'Alfa, ad accogliere in squadra il gio-

vane pilota modenese. Rimini aveva molte qualità, non esclusa una massiccia dose di furbizia. Tanto furbo da poter essere ricordato come il primo (nonché ultimo) essere umano capace di trarre in inganno Ferrari in materia di contratti. E la sua fu una lezione che Enzo avrebbe messo a frutto, costruendosi nel tempo la fama di negoziatore duro, irriducibile e attentissimo al più piccolo dettaglio.

A cospetto di Rimini, in un pomeriggio del 1920, forse il figlio di Adalgisa pagò lo scotto dell'emozione. Insomma, si era deciso a comprare una macchina speciale, una G1 sei cilindri di sei litri, un'automobile che applicava alcune avveniristiche soluzioni tecniche sperimentate in America. Rimini preparò un bel contrattino, lo fece firmare all'impaziente Ferrari, intascò una lauta caparra e quindi, con uno smagliante sorriso, invitò il rampante modenese ad attendere fiducioso la consegna del bolide.

Passarono i giorni. Le settimane. I mesi. Sebbene Rimini e l'Alfa meritassero un rispetto reverenziale, a Enzo giravano le scatole. Già mamma Adalgisa aveva tuonato contro l'acquisto della Isotta Fraschini. Cosa avrebbe detto se avesse scoperto che il figlio dell'accorto Alfredo si lasciava turlupinare come un ingenuo provinciale? Dunque Ferrari si ripresentò dall'ingegnere siciliano. Cercò di ostentare un atteggiamento disinvolto: «Ha notizie della macchina che mi ha venduto?». Al che, Rimini, accendendosi una sigaretta, rispose: «Giovanotto, ma lei il nostro contratto lo ha letto bene?».

Nelle postille finali del documento di compravendita, stava scritto: «Consegna: il più presto possibile e anche prima». Fine delle trasmissioni e delle discussioni. «Da allora» confessò Enzo «imparai che i documenti si leggono fino all'ultima riga, prima di metterci la firma.» E quando da padre affettuoso gli capitava di leggere al figlio Piero le storie di Paperino, nelle quali spesso lo zio Paperone raggirava il nipote con misteriose clausole stampate in caratteri minuscoli, si metteva a ridere e diceva al bambino: «Stai attento, queste cose nella vita accadono davvero!».

Ma lui e Rimini, tempi di consegna della G1 a parte, erano fatti per intendersi. Anche perché Ferrari cominciava a rendersi conto di non avere, come pilota, prospettive troppo luminose. Era bravo, se la cavava più che dignitosamente: al debutto con un'Alfa Romeo quattro litri e mezzo, nella Targa Florio del 1920, aveva sfiorato la vittoria, classificandosi secondo alle spalle di Merzagalli e versando alla fine calde lacrime sulle spalle di Michele Conti, il meccanico-assistente che era in macchina con lui. Sarebbe stata un'impresa straordinaria, conquistare la Targa. Ma non ci era riuscito.

Non era il coraggio a mancargli, al volante. Quello, glielo riconoscevano tutti. Però dava l'impressione di guidare conoscendo e rispettando l'esistenza di un limite, di un punto oltre il quale non era opportuno spingersi. I funamboli della sua generazione, da Campari a Borzacchini passando per Antonio Ascari, quel limite invece lo ignoravano. I primi due persero la vita a Monza nel 1933, Ascari si era immolato a Montlhéry nel 1925. L'automobilismo dei pionieri era segnato dalle tragedie.

Anche **Sivocci**, l'amico che lo aveva strappato alla disperazione, il fratello di strada che tanto aveva rappresentato per Enzo nei momenti in cui doveva decidere quale impronta dare alla vita, anche **Sivocci** era stato assassinato dalla passione per la velocità, per le macchine. Accadde a Monza nel 1923. Ferrari era ai box, si precipitò sul luogo dell'incidente, lo videro tentare di stringere a sé il corpo del compagno di tante avventure piratesche, quasi volesse rianimarlo, quasi volesse strapparli alla morte. E poi lo videro piangere senza ritegno: con **Sivocci** andava via l'ultimo pezzo della sua giovinezza, da lì in avanti Enzo, ormai venticinquenne, si sarebbe sentito adulto.

Avrebbe continuato a fare il pilota, ancora per un po': non era tipo da cedere allo sconforto e ormai si era adattato all'idea che l'automobilismo, per sua natura, implicasse il probabile rischio del danno irreparabile, della perdita suprema. Si sarebbe tolto più di una soddisfazione, ta-

gliando per primo traguardi anche importanti, come la Coppa Acerbo di Pescara, dominata nel 1924. Ma per se stesso avvertiva l'esigenza di ritagliare un ruolo che non si limitasse all'ebbrezza della guida. Campari glielo aveva detto: «Ferrari, tu cogli i problemi prima degli altri e prima degli altri puoi individuare le soluzioni».

Era un invito. Enzo strinse il rapporto con Rimini. «Mi sentivo preso» raccontò «da un desiderio quasi morboso di fare qualcosa per l'auto, questa creatura che amavo appassionatamente. Così mi buttai.» Si buttò recuperando l'antica lezione di papà Alfredo: la solidità economica è la premessa indispensabile per ogni passione. Senza soldi, raccontava il padre la sera a cena a lui e a Dino, non si va da nessuna parte. Nel caso l'avesse dimenticato, c'era sempre mamma Adalgisa a rinfrescargli la memoria.

Aprì così la «Carrozzeria Emilia», trasformandosi in venditore dei modelli dell'Alfa Romeo. E illustrò a Rimini un piano che avrebbe rafforzato la competitività del Biscione nel settore delle competizioni. Ferrari aveva intuito che la Fiat, presto o tardi, si sarebbe scrollato di dosso il peso delle corse. Poteva essere un'idea anticiparne l'uscita di scena sottraendole alcuni tecnici di valore.

Rimini aveva capito che Ferrari era un genio della persuasione. Quando si metteva a parlare, era estremamente convincente. «Sei più bravo a chiacchierare che a guidare», gli disse l'ingegnere siciliano. Non era una offesa: era un complimento. E gli diede carta bianca.

Enzo non la sprecò. Aveva una dote in più, oltre a quelle intuite da Campari e da Rimini: sapeva giudicare gli uomini. Non perdeva tempo con chi dubitava potesse essere all'altezza del compito che intendeva affidargli. Era invece un seduttore irresistibile quando individuava la preda. Sfoggiava un carisma che conquistava l'interlocutore.

Fu così che Luigi Bazzi, destinato a restare al suo fianco per tutta la vita, nel 1923 mollò la Fiat per l'Alfa. Tra i due, Enzo e Luigi, sarebbe nata una collaborazione che dagli aspetti tecnici si sarebbe presto estesa alle vicende perso-

nali. Bazzi fu per Ferrari, nelle diverse fasi della vita, un consulente, un confidente, un leale consigliere. Da uno dei suoi consigli maturò un altro incontro fondamentale: quello con Vittorio Jano, figura imprescindibile per chiunque voglia afferrare il filo della storia dell'automobile in Italia.

Ottenuto grazie all'amico Guglielmo Carraroli l'indirizzo di casa del riservatissimo Jano, Enzo si presentò alla sua porta, a Torino. «Venne ad aprirmi la moglie, signora Rosina» raccontò. «Sospettosa, volle sapere la ragione di quella visita e io le spiegai senza preamboli la mia intenzione di convincere suo marito a lasciare la Fiat per l'Alfa. La signora mi rispose che il signor Jano era troppo piemontese per muoversi da Torino, ma in quel momento arrivò lui. Parlammo, lo convinsi ... Bazzi me lo aveva descritto come un uomo dalla volontà formidabile, ma qualsiasi descrizione ed elogio di quel temperamento dovevano rivelarsi inferiori alla realtà e al merito ... Il seguito appartiene alla storia del nostro sport per un lungo arco di tempo; fino al sei, e poi all'otto e al dodici cilindri Ferrari campioni del mondo, anticipati con intuizione tecnica e indirizzati nel tempo attraverso una evoluzione che avrebbe creato una scuola ... Jano prese a Milano il comando, instaurò una disciplina militare e riuscì in pochi mesi a realizzare la P2, quella otto cilindri con compressore che esordì clamorosamente nel 1924 sul rettilineo di Cremona stabilendo sui dieci chilometri un primato di circa duecento chilometri all'ora...»

La ricostruzione è corretta, ma merita una integrazione: convincendo Bazzi e Jano a seguirlo in casa Alfa, di quella casa Enzo smetteva di essere un semplice ospite. E cominciava a sentirsene, legittimamente, un po' padrone.

#### *Il simbolo di Baracca*

Il 17 giugno 1923 il pilota Enzo Ferrari conquista la prima delle sue non numerose vittorie: saranno in tutto nove, nell'arco di una carriera durata, fra ritiri e ritorni, fino al 1931. Alle emozioni del volante, «l'agitatore di uomini»,

come amava definirsi, aveva presto preferito le tentazioni di un'altra dimensione: di automobili, questo Enzo l'aveva compreso perfettamente, ci si poteva occupare anche senza guidarle fisicamente verso il trionfo.

Ma a quella data, il 17 giugno 1923, è legato un episodio che, nel viaggio del personaggio dalla storia alla leggenda, giocherà un ruolo decisivo. Perché Ferrari, dietro l'apparente esclusiva attenzione al «fare», era in realtà un maestro nell'intuire il valore dei simboli, la loro capacità di generare entusiasmi, trasformandosi in punti di riferimento per le passioni della gente comune.

Tagliato il traguardo al volante di un'Alfa Romeo RL 3000, intascato il premio per la vittoria e le congratulazioni degli organizzatori del circuito del Savio, una competizione che in Romagna sarebbe diventata popolare, Enzo viene avvicinato da un distinto signore. Per educazione si ferma ad ascoltarlo, mentre il meccanico che in macchina lo aveva accompagnato verso la vittoria, Giulio Ramponi, gli mette fretta: «Su, andiamo, dobbiamo tornare verso casa...».

Ma quel distinto signore altri non è che Enrico Baracca. Un conte cui la Prima guerra mondiale aveva prima dato la gloria e poi inflitto il più crudele dei dolori. Suo figlio, Francesco, era diventato, nell'Italia rurale di inizio secolo, un mito: pilota di aviazione, era l'eroe dei cieli, era il simbolo volante di un patriottismo nel quale Enzo, ardente interventista nel 1915, si era pienamente identificato. Le imprese di Baracca avevano avuto un epilogo tragico: era stato abbattuto dal nemico tra le nuvole sopra Montello.

Di Francesco Baracca e del suo coraggio, Ferrari aveva ricevuto testimonianza anche dal fratello Dino, che nelle sue lettere dal fronte aveva parlato con entusiasmo dell'aviatore che terrorizzava gli austriaci. Trovarsi davanti il padre significava, per Enzo, recuperare il filo di un passato che non poteva e non voleva dimenticare.

Tra i due uomini nacque un sentimento di amicizia, presto esteso alla madre dell'eroe. E fu lei, Paolina, a con-

segnare a Ferrari il simbolo al quale sarebbe stata per sempre associata l'attività dell'intraprendente modenese. Un giorno la signora Baracca disse a Enzo: «Ferrari, metta sulle sue macchine il cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna». Sicuramente persino più di quanta la madre di Francesco potesse immaginare. A testimonianza del dono, venne scattata una fotografia, dalla quale Enzo non si separò mai. «Il cavallino» scrisse Ferrari nelle sue memorie «era ed è rimasto nero; io aggiunsi il fondo giallo canarino, che è il colore di Modena.»

Curiosamente, soltanto nove anni dopo il fortuito incontro sul traguardo del circuito del Savio il cavallino rampante avrebbe fatto la sua comparsa sulle vetture di Enzo. Il «debutto» avvenne in Belgio, per la precisione a Spa, dove il 10 luglio 1932 si correva una 24 Ore. Il marchio venne appiccicato sul cofano delle Alfa Romeo otto cilindri 2300 MM.

Perché Ferrari aspettò tanto a lungo? Come mai non sfoggiò il cavallino rampante quantomeno sin dagli esordi della scuderia che portava il suo nome, cioè dal 1929? I detrattori divulgarono una serie di versioni destinate ad irritare moltissimo il diretto interessato. Secondo una ricostruzione poi smentita dalle autorità militari dell'epoca, l'intera squadriglia 912, della quale Baracca faceva parte, aveva come emblema il famoso cavallino. A Enzo piaceva e semplicemente se ne appropriò, peraltro premurandosi di chiedere l'assenso della famiglia dell'aviatore, che di quella squadriglia era diventato, in vita e in morte, il personaggio più rappresentativo. Un'altra teoria, invece, rispetta la versione data da Ferrari, ma fissa in Germania l'origine del cavallino rampante (Michael Schumacher non ne sarà dispiaciuto...). Le cose sarebbero andate così. Il cavallino rampante è il simbolo della città di Stoccarda. Durante la Prima guerra mondiale, in un duello aereo, Francesco Baracca avrebbe abbattuto un velivolo di fabbricazione tedesca. Recuperando i resti del nemico, il pilota italiano si sarebbe impossessato del

marchio che appariva sulla carlinga dell'aeroplano, costruito in una officina di Stoccarda. Nulla di strano nel comportamento di Baracca, era prassi tra gli aviatori recuperare, se possibile, qualcosa che testimoniava il buon esito della battaglia nei cieli. Affezionato al simbolo, Francesco ne avrebbe poi fatto il proprio portafortuna. E dopo la sua fine il cavallino rampante sarebbe stato spedito ai genitori. Da loro passò nelle mani di Enzo.

Mentre teneva quel «marchio» in un cassetto, Ferrari ampliava il suo raggio d'azione. La strategia che aveva in mente era chiarissima: l'identificazione con l'Alfa Romeo non doveva ridurlo al ruolo di mero esecutore di decisioni altrui. La personalità dell'individuo si andava rafforzando di giorno in giorno. Nessuno come lui capiva di macchine e di uomini. Era stato il primo ad intuire che il senatore Agnelli avrebbe allontanato la Fiat dalle corse. Si rendeva conto che la stessa Alfa, presto o tardi, avrebbe avvertito l'esigenza di affidare il settore agonistico a qualcuno non afflitto da pesanti incombenze industriali. Lui si stava preparando per il ruolo. Nel quale sapeva non avrebbe incontrato ostacoli: un po' pilota e un po' manager, aveva avuto modo di «pesare» tutta la gente dell'ambiente. Era il migliore. Anche negli affari. Continuava a vendere macchine fra Emilia, Romagna e Marche. Iscrivere a qualche gara, sebbene come pilota si sentisse ormai dimezzato, gli faceva comodo per incrementare il fatturato della concessionaria. «Nel 1927» ammise «ripresi a correre per entusiasmo sportivo e a causa di interessi tecnici e commerciali.» L'entusiasmo sportivo è una mezza bugia: in realtà prevaleva il desiderio di consolidare il business. Anche in questo anticipava i tempi. Da industriale non avrebbe speso una lira in pubblicità: le sue automobili da corsa sarebbero state l'unico veicolo promozionale. In precedenza, sporadicamente aveva fatto il corridore per attrarre clienti. Il suo nome stava diventando una garanzia.

Tra i primi a capire le intenzioni di Enzo fu un dirigente



della Pirelli: Mario Lombardini rappresentava la casa milanese in Inghilterra. Ferrari non amava viaggiare all'estero, ma approfittava delle missioni «internazionali» affidategli da Rimini per allacciare importanti relazioni personali. Oltre Manica Enzo andò una sola volta: l'incontro con Lombardini lo entusiasmò. Trovò un interlocutore che pienamente condivideva il suo modo di intendere l'automobilismo sportivo, l'affermazione costante di un legame indissolubile tra le competizioni e la produzione di serie. Tra i due si sviluppò un'amicizia che spinse Ferrari a definire Lombardini addirittura «un secondo padre». Agli amici della Pirelli, Lombardini confidò di essere rimasto impressionato: sicuramente quel modenese avrebbe combinato qualcosa, era animato da una passione che non si sarebbe esaurita in una concessionaria...

Se ne accorse anche Peppino Verdelli, un giovanotto che aveva accettato di fargli da meccanico per il circuito di Modena. Nella primavera del 1927, a Enzo si presentò l'occasione di vincere la gara di casa. Si iscrisse con un'Alfa Romeo 1500 SS sei cilindri. I suoi compaesani erano convinti che Ferrari non avesse chance, alla corsa partecipavano vetture molto più potenti della sua. Ma per una volta il detto «*nemo propheta in patria*» venne smentito: la migliore conoscenza del tracciato e l'insperato aiuto della pioggia proiettarono Enzo verso il trionfo. «Mi hai portato fortuna», disse Ferrari a Peppino sul podio delle premiazioni.

Non si lasciarono più: Verdelli ne fu per decenni il fedelissimo autista, ma anche il confidente. Enzo gli diede simbolicamente il ruolo che era stato di **Sivocci**: quello di fratello ideale.