

Una pagina poco conosciuta della Resistenza nel Modenese

ENZO FERRARI E GIUSEPPE ZANARINI

di SERGIO GIUNTINI

Con la vittoria, lo scorso 19 agosto 2001, nel Gran Premio d'Ungheria, Michael Schumacher s'è aggiudicato per la seconda volta consecutiva il titolo mondiale piloti: "doppietta bissata" dalla Ferrari anche nell'altra speciale graduatoria costruttori. I titoli iridati conquistati nella sua storia dalla casa automobilistica del "cavallino rampante" salgono così complessivamente a 11, e a 10 nella classifica marche. Non è tuttavia su questi aspetti prettamente agonistici che preme qui soffermarsi, piuttosto, scavando nel lontano passato della più famosa industria italiana dell'automobilismo sportivo e da gran turismo, può risultare d'un certo interesse rivisitare un episodio risalente agli anni della lotta di Liberazione nazionale del Paese. Vale a dire, un delicato passaggio dell'intensa, appassionata biografia di Enzo Ferrari: il creatore e massimo artefice della grande avventura delle "Rosse". Nato a Modena il 18 febbraio 1898, Enzo Ferrari debuttò quale pilota il 5 ottobre 1919 nella Parma-Poggio di Berceto. Durante la sua carriera, trascorsa al volante di C.M.N., Isotta Fraschini, Steyr e soprattutto Alfa Romeo, conquisterà 9 successi assoluti e molti validi piazzamenti sino al ritiro avvenuto, con la disputa del "Circuito delle Tre Province", il 9 agosto 1931. Frattanto, ancor prima di abbandonare definitivamente le gare, Ferrari aveva posto le basi della sua attività futura; e il 1° dicembre 1929, inizialmente come reparto corse dell'Alfa Romeo, nasce la leggendaria scuderia modenese. Il rapporto di collaborazione con la milanese Alfa si protrarrà a tutto il 1939, quando Enzo Ferrari decide di rendersi totalmente autonomo, e, nell'impossibilità a causa della guerra di dedicarsi interamente alle vetture

ultraveloci, i suoi impianti, oltre a lavorare in subappalto per la "Compagnia Aerea di Roma", costruiranno macchine utensili e fresatrici rettificatrici oleodinamiche. Infine, negli ultimi mesi del 1943 avviene il trasferimento delle officine a Maranello: gli stabilimenti da cui, nel settembre 1946, uscirà la prima, vera Ferrari da competizione. L'intero abbrivio della vicenda ferrarista si colloca dunque in periodo fascista. E a tal proposito, ecco come lo stesso Enzo Ferrari rievocava l'unico curioso incontro avuto nella sua vita, tra il giugno e il luglio 1924, con Benito Mussolini: «Veniva da Milano diretto a Roma, con la sua nuova Alfa Romeo spider tre posti... Lo ricevette a Modena il senatore Vicini, che desiderava ospitarlo nel proprio collegio di Sassuolo. Così fui invitato a fare da battistrada con la mia Alfa RLSS alla veloce macchina del Duce... Giunti a Sassuolo, Mussolini e il seguito parteciparono a un pranzo, mentre io stavo in disparte in una stanzetta accanto, in-

sieme all'autista del capo del governo, un certo Ercole Boratto, che sarebbe divenuto un buon pilota da corsa... Questo Boratto mi pregò di non precedere a velocità così sostenuta la macchina del suo padrone perché sia lui sia il segretario Chiavolini, passeggeri obbligati di quell'Alfa spider, vedevano i sorci verdi a ogni curva. La strada tra l'altro era bagnata e le slittate del Duce, che non voleva perdere contatto, davano i brividi».

A questa del tutto episodica frequentazione, Enzo Ferrari non farà mai seguire nessuna particolare simpatia per Mussolini e il nuovo regime. Nel corso del Ventennio il suo "fascismo" sembrò sempre limitarsi ad una adesione puramente formale, resa in qualche modo indispensabile dai ruoli prima pubblico, quale noto pilota automobilistico, e poi imprenditoriale nei quali si trovò calato. Certo, egli non manifestò mai neppure, però, alcuno spiccato sentimento antifascista. Ferrari, durante la lunga dit-



Enzo Ferrari in una foto d'epoca.



1947-1997

Il logo della Ferrari per i suoi 50 anni.

tatura mussoliniana, curò insomma essenzialmente i suoi interessi sportivi, privati e familiari, subendo la situazione politica circostante con sostanziale distacco e indifferenza. Un tipico atteggiamento di consenso passivo nei confronti del potere, sui cui, a livello di massa, il fascismo costruì molte delle sue fortune. In un simile contesto s'inserisce, anche nella densa biografia "ferrariana", la forte discontinuità impressa dalla Resistenza. Nella vicenda dell'inventore dei mitici bolidi rossi irrompe, in altri termini, una generosa figura partigiana, quella di Giuseppe Zanarini, che lascerà profondamente il segno nel suo vissuto di uomo e cittadino all'apparenza politicamente agnostico. Originario di Codigoro (Ferrara), ove nacque il 21 dicembre 1910, Zanarini si laureò in medicina nel 1939, pur avendo subito un provvedimento di espulsione dall'Università nel '36 per propaganda antifascista. Militante comunista, durante la Resistenza scoprì i piani di fortificazione della famosa "Linea Gotica" tedesca consegnandoli agli alleati, e fu segretario politico della "Repubblica di Montefiorino" la prima autentica repubblica partigiana, nata il 17 giugno 1944 e rimasta in vita 45 giorni, che copriva una superficie di 1.200 Km² di territorio libero comprendente i comuni, oltreché di Montefiorino, di Frassinoro, Polinago e Prignano nel modenese, Toano, Villa Minozzo e Ligonchio nel reggiano. Da partigiano, Zanarini agì inoltre nella zona di Modena con le funzioni di

cosiddetto "esattore" del CLN: ossia di addetto incaricato di reperire i fondi economici necessari a sostenere la lotta armata al nazifascismo. È in questo preciso ambito che si consuma pertanto il suo incontro con Enzo Ferrari. Un contatto ad alta

drammaticità da un punto di vista umano, che è oggi possibile ricostruire attraverso le note diaristiche tenute dallo stesso Giuseppe Zanarini e, sotto il titolo di *"Ricordando Altavilla. L'uomo che salvò la vita a Enzo Ferrari"*, recentemente pubblicate dall'editore Pontegobbo di Piacenza. Tant'è che "Altavilla", il nome di battaglia datosi in quei frangenti da Zanarini, rievocava così nelle sue memorie il difficile, ingrato ruolo assegnatogli nell'ottobre 1944: «La Commissione finanziaria del CLN era composta da un socialista, commerciante di mobili nei pressi di Piazza Tassoni; dall'avvocato N. per il partito di "Giustizia e Libertà"; da un democristiano e da un liberale... Il compito più delicato e moralmente rischioso, il concretarsi del finanziamento venne affidato a me. L'entità il modo il



Ferrari negli anni '80.

dove e il quando erano in altre mani (CLN-GAP)... Non sentivo alcuna simpatia per quel tipo di attività "non combattente"... Ma le cose che si devono fare si devono fare, e il finanziamento della Guerra di Liberazione era sicuramente cosa necessaria» (pp. 36-37).

Detto ciò, "Zanarini-Altavilla" prosegue testualmente nel suo diario: «Il giorno dopo, all'ora prefissata, lungo una strada periferica, dissi al compagno che aspettava il mio giudizio sulla già decisa eliminazione di Ferrari: "È un lavoratore molto impegnato nella sua impresa. Se gli si lasciano altri dieci o dodici giorni verserà un altro mezzo milione. Si tratta di sapere se, denaro a parte, la Guerra di Liberazione può guadagnare di più con un Ferrari vivo o con un Ferrari morto"... Trascorsero cinque giorni, incontrai di nuovo il messaggero del GAP modenese. Mi chiese se confermavo la già espressa valutazione. La confermai e aggiunsi: "Di fronte a casi del genere, di vita o di morte, non sono abituato a lavarmene le mani". In realtà io avevo scelto sempre per la vita... Ferrari fece ricorso a tutte le sue risorse e versò la somma promessa. Lentamente, la spada di Damocle si allontanò dal suo capo» (pp. 43-44). Sotto il profilo dell'autenticità storica, quanto contenuto nelle memorie di "Altavilla", trova conferma in una fonte documentaria d'indiscutibile autorevolezza e oggettività: una lettera conservata gelosamente da Carlo Benzi, l'amministratore della prestigiosa casa automobilistica di Maranello dal 15 giugno 1946 al 14 agosto 1988, giorno della morte di Enzo Ferrari. Giuseppe Zanarini, il partigiano salvatore del "Drake", che nel secondo dopoguerra fu stretto collaboratore di Umberto Terracini e Presidente della "Associazione Italiana Lotta alla Tuberculosis", si spense invece a Tuscania il 1° maggio 1994. Merito di Giovanni Ferrari, il giovane giornalista curatore del suo diario, l'averne giustamente vivificato il ricordo e l'indimenticabile umanità. ■