

PRIMO PIANO / L'INTERVISTA

di CLAUDIO RINALDI

■ **Ingegnere, a ripercorrere la sua carriera c'è da restare a bocca aperta.**

«Ho avuto fortuna, dal punto di vista professionale tutto è girato per il verso giusto».

Primo posto di lavoro alla Ferrari.

«Appena laureato in Ingegneria aeronautica al Politecnico di Milano, primo colpo di fortuna. E a Maranello è cominciato un percorso di apprendimento che non è ancora finito adesso».

Qual è stata la prima lezione?

«Ho imparato subito che gli errori, se bene "utilizzati", possono essere una buona fonte di apprendimento».

Enzo Ferrari gli errori li metteva addirittura in mostra.

«Nella sala delle riunioni c'erano delle vetrinette con componenti delle vetture rotti: il braccio di una sospensione, un pistone, una valvola. Erano gli sbagli fatti. Il principio era: l'hai fatto una volta, cerca di capire perché, cerca di non rifarlo mai più. Una grande lezione».

Eppure, alla Ferrari c'è rimasto solo un anno e mezzo.

«Avevo fretta, non sapevo che avrei dovuto imparare molto: e ho accettato la proposta dell'ingegner Alfieri, parmigiano, per andare in Maserati».

Facendo arrabbiare il Drake.

«Non ho avuto il coraggio di dire in Ferrari che sarei andato alla concorrenza. In quegli anni c'era una competizione incredibile. E ho raccontato una bugia: ho detto che sarei andato a lavorare con mio padre».

E Ferrari cos'ha fatto?

«È venuto a cercarmi a Varano, ha parlato con mio padre. "Guardi che suo figlio non si è comportato correttamente", gli ha detto. Aveva ragione. Mio padre gli ha promesso che avrebbe provato a convincermi a tornare. Ma non l'ho fatto: avevo sbagliato a uscire dalla Ferrari, ma avrei sbagliato anche a tornarci».

Alla Maserati si è trovato bene?

«Anche lì ho imparato tanto. Facevo l'ingegnere di pista di Bruce McLaren e Roger Penske. A 26 anni, non era male. Poi sono insorti problemi economici, hanno smesso con le corse. E ho accettato la proposta della Lamborghini».

E ha continuato a imparare.

«Per tutta la vita, sono stato un apprendista. Alla Lamborghini ho imparato un altro mestiere, ho fatto cose che adesso non sarei più capace di fare».

In che senso?

«La mia prima macchina aveva dei problemi al cambio. E ho detto "facciamo un cambio nuovo". Facevo, sbagliavo, crescevo. Oggi non avrei più quel coraggio, avrei paura di sbagliare. All'epoca i clienti erano preparati a essere in qualche modo i collaudatori, il titolare era tollerante per gli errori, bastava che gli errori si riparassero in fretta».

E poi ha "fatto" la Miura: che resta uno dei grandi "colpi" messi a segno nella sua carriera.

«La prima macchina con il motore posteriore centrale, la prima con una lamiera piegata senza stampaggio, la prima con sospensioni derivate dalle competizioni ma mai usate in quel modo per una macchina stradale, la prima con il motore integrato con il cambio nella stessa fusione. Tutte soluzioni che oggi - con la mia esperienza - non avrei il coraggio di tentare: per paura di sbagliare. Oggi ci metterei più tempo, la farei più conservativa. E la macchina non avrebbe il successo che ha avuto la Miura».

Ma, ancora una volta, niente reparto corse.

«È il motivo per cui sono andato alla De Tomaso. Ma ci sono rimasto poco: ero arrivato anche a fare la Formula 1, poi è stata venduta alla Ford e si è deciso che



GIAMPAOLO DALLARA

Da Varano al mondo

«La mia vita da apprendista»

«Nessun segreto: basta continuare a imparare e migliorarsi»
«I ragazzi di oggi sono meravigliosi, le università ottime»

non avrebbero più fatte le corse. E allora, dopo i miei primi dodici anni di apprendistato, ho deciso di tornare a Varano».

E ripartire da zero.

«Sì, nel garage di casa. Lì è nata la Dallara automobili. La Lancia mi aveva chiesto una consulenza per lo sviluppo della Stratos e questo mi garantiva il mantenimento della famiglia. Per il resto, in quel periodo è cominciato tutto»

Da solo?

«Prima eravamo in due, poi tre, poi cinque. Passo dopo passo, sbagliando e imparando, cercando di fare sempre meglio, con la fortuna di avere collaboratori bravi, con la voglia di impegnarsi e di imparare, oggi siamo arrivati ad essere quasi 700. E ci divertiamo a fare ancora delle belle cose».

Una favola meravigliosa.

«Ho capito subito che sei obbligato a imparare, adesso ancora più di prima. Nei primi trent'anni della mia attività ho sempre consultato i libri sui quali avevo studiato. Adesso con i computer e la possibilità di immagazzinare e elab-

borare i dati in un tempo molto veloce, facendo analisi molto più raffinate, quello che era valido cinque anni fa non è più valido».

È cambiata la velocità del cambiamento?

«Sì, enormemente. E ti accorgi che se cerchi di fare bene quello che hai sempre fatto stai sbagliando, perché significa tentare di gestire il declino».

Ma quando ha messo in piedi la Dallara automobili pensava di creare questo impero?

«Assolutamente no. All'inizio, l'obiettivo era essere competitivi con Abarth, poi con le macchine commerciali inglesi. Ma siamo andati sempre più avanti. E, oggi, la partita non è finita. L'importante è essere sempre più determinati a migliorarsi perché c'è la consapevolezza che ci sono aziende giovani che vogliono attaccare la nostra posizione, come abbiamo fatto noi in passato con altri che facevano il nostro lavoro prima di noi».

Il sogno delle macchine da corsa lo ha coronato, eccome.

«Be', sì. Di corse ne abbiamo fatto tante,

ne abbiamo vinto, da Indianapolis alla 24 ore di Daytona in giù. Collaboriamo con grandi costruttori come Ferrari, Maserati, Lamborghini, Audi, Bugatti. Ci siamo tolte molte soddisfazioni. Però credo che la nostra forza sia avere la consapevolezza che non dobbiamo pensare di essere bravi».

C'è una vittoria, o un progetto, o qualcosa d'altro, a cui è particolarmente affezionato?

«Impossibile fare una classifica. Tutte le vittorie hanno una cosa in comune: sono state sudate, non sono arrivate subito, anzi siamo sempre passati da periodi di sconfitte. Spesso abbiamo peccato di presunzione. Siamo andati a Indianapolis dicendo "adesso facciamo vedere chi siamo": e abbiamo perso. L'importante è capire l'errore e migliorare».

Alla fine nel circuito Indy racing league è stato un trionfo.

«Ma è stata dura. Il nostro primo anno negli Usa i team avevano scelto le macchine sulla fiducia, perché non erano ancora pronte. A metà della stagione successiva, il 50 per cento di chi aveva scelto la Dallara era passato alla concor-

IMPREDITORE DI SUCCESSO

Giampaolo Dallara, 84 anni, è fondatore e presidente di Dallara Group, nato nel 1972 nel garage di casa sua a Varano Melegari.

renza. A fatica li abbiamo ripresi, uno dopo l'altro. Poi gli altri hanno reagito. Per sei anni noi e la G-Force abbiamo combattuto duramente. Alla fine ce l'abbiamo fatta: oggi abbiamo l'esclusiva, ma è stata quasi automatica, dopo che tutti i team avevano scelto la Dallara».

La Dallara di oggi assomiglia un po' alla Ferrari dove andò lei, giovane ingegnere neolaureato?

«Il mondo è cambiato. Quando sono arrivato alla Ferrari nell'ufficio tecnico c'erano dodici persone: facevano il motore, il cambio, il telaio, la carrozzeria. Non solo della Formula 1, anche della Formula 2, delle macchine per le gare di durata e di quelle per le gare in salita. Oggi è tutto estremamente raffinato, in tutti i dettagli. E quindi i ragazzi sono obbligati a specializzarsi in un settore: uno si dedica al telaio, uno al cambio, uno al carbonio, o agli aspetti dei costi, all'affidabilità. È cambiato tutto. Tranne una cosa».

Quale?

«Offrire a chi lavora un ambiente stimolante e la possibilità di operare a livello di eccellenza. Questo è quello che dobbiamo fare».

Per lei la crescita dei giovani è sempre stata uno dei primi obiettivi.

«A un certo punto diventa anche un debito di riconoscenza verso un territorio e verso un paese che mi hanno fatto crescere. A me hanno insegnato tutti, ovunque sia stato: mi fa piacere restituire qualcosa. Penso a quello che abbiamo fatto e stiamo facendo per la scuola professionale di Fornovo, al rapporto con il Muner (Motorvehicle University of Emilia-Romagna), agli ottimi rapporti con le università».

Qual è il livello degli atenei italiani?

«Dal punto di vista didattico non sono secondi a nessuno. I ragazzi escono preparati per imparare, che è la cosa che serve oggi. Non è che quando si laurea sanno progettare un'automobile, ma sanno come trovare le conoscenze che a loro mancano per progettare un pezzo di automobile. E poi sono ragazzi bravi, volenterosi».

Allora chi dice di non avere troppa fiducia nei giovani d'oggi sbaglia?

«Non scherziamo. Guai a chi mi tocca i ragazzi d'oggi. Sono meravigliosi, hanno una passione incredibile. Basta dare loro la possibilità di lavorare, metterli in condizione di imparare, di continuare ad aggiornarsi».

Qual è l'età media dei lavoratori alla Dallara?

«Intorno ai 34 anni. Bassissima. Ne sono orgoglioso. Così come dei collaboratori con me dall'inizio e che hanno fatto da chiochia a tanti giovani».

Come ha vissuto e sta vivendo l'emergenza Covid? E come pensa che ne usciremo?

«Ero tra quelli che in luglio erano convinti che il peggio fosse passato, e invece adesso ci siamo dentro come all'inizio. Per fortuna con una maggiore conoscenza di quello che si deve fare per affrontare la malattia. Ci sono buone notizie, e cioè che il vaccino arriva. Penso che questa sia stata anche l'occasione per riflettere su come sarà il nostro mondo in futuro, come dovremo riorganizzare le nostre attività. Il Covid ha accentuato la velocità del cambiamento della nostra società. Penso che sarà pesante, quando ne usciremo, per certe categorie. E ci sarà bisogno di grande attenzione, grande sensibilità e equilibrio da parte della classe politica perché siano protetti quelli che saranno più colpiti da questi cambiamenti. E anche che ci vorrà elasticità e competenza nel distribuire energie per riqualificare e riorganizzare tutto il sistema produttivo italiano».

IL PREMIO "PICO DELLA MIRANDOLA"

«Un grande imprenditore e un artista»

■ Giampaolo Dallara ha vinto il premio 2020 "Pico della Mirandola", sezione nazionale, istituito dalla Fondazione Cassa di risparmio di Mirandola. «Per la sua lungimiranza - recita la motivazione - e il suo successo, anche internazionale, come progettista e costruttore di auto da competizione attraverso la Dallara Automobili, nonché per il suo straordinario impegno a coltivare e valorizzare i giovani talenti e a diffondere una cultura tecnico-scientifica, costruendo un sistema educativo altamente specializzato attraverso la Dallara Academy, capace di coniugare eccellentemente innovazione e tradizione». Riconoscimenti assegnati anche a Werner Hoyer, presidente della Banca europea per gli investimenti (premio internazionale) e Claudia Fiaschi, portavoce del forum terzo settore (premio nei settori di intervento della Fondazione Cassa di Risparmio di Mirandola). Per dare un'idea del prestigio del premio, tra i vincitori del passato ci sono, tra gli altri, Carlo Azeglio Ciampi, Antonio Fazio, Margherita Hack, Mario Draghi, Sergio Marchionne, Wanda Miletti

Ferragamo, Jean Claude Trichet, i premi Nobel Edmund S. Phelps e Rajendra Pachauri. E' stato Gino Gandolfi, professore ordinario di Economia degli intermediari finanziari dell'Università di Parma, presidente della Fiera, ex presidente della Fondazione Cariparma e da dieci anni membro della giuria del premio "Pico della Mirandola", ad avanzare la candidatura di Dallara al presidente della giuria, Rainer Maser. «Erano già arrivate varie altre candidature, tutte di altissimo profilo - racconta -. L'orientamento della giuria era di assegnare il riconoscimento a un artista, visto che ultimamente erano stati premiati diversi imprenditori. Ho detto al presidente che Giampaolo Dallara non è solo un imprenditore capace, generoso e illuminato. È anche un artista. San Francesco ci ha insegnato che "chi lavora con le sue mani è un lavoratore. Chi lavora con le sue mani e la sua testa è un artigiano. Chi lavora con le sue mani e la sua testa ed il suo cuore è un artista". Ecco perché l'Ingegnere è indiscutibilmente un artista».