

Un glorioso passato corsaiolo, un grande **progetto per il futuro**

Nella sua villa di Modena abbiamo incontrato l'ing. Giacomo Caliri, che ci ha raccontato la sua esperienza, dagli studi di ingegneria al Reparto Corse Ferrari e molto altro, fino al suo sogno attuale...

Negli anni Settanta qualcuno gli diede il nomignolo di "Padrino" per le sue origini siciliane, ma l'etichetta più appropriata è stata "Inglese di Catania", per non essersi mai lasciato andare all'improvvisazione, non aver mai creduto ai "miracoli" all'italiana, alle idee estrose e poco collaudate. Anche quando, "per primo", nel giugno del '68, monta un alettone sulla F1 di Chris Amon, lo fa dopo aver valutato attentamente le performance della Chaparral. Siamo a colloquio con "James", ovvero l'ingegner Giacomo Caliri, progettista italiano di auto da corsa che ha calcato le scene dalla metà degli anni Sessanta alla fine degli Ottanta. Lo andiamo a trovare nella sua villa in periferia di Modena dove lo troviamo intento a giocare con i suoi due splendidi pastori tedeschi.

Dopo tanti anni passati tra le vetture da corsa, cosa può suggerire ai giovani che vorrebbero lavorare in un settore così particolare?

In primo luogo, in qualsiasi campo, suggerirei di scegliere un percorso professionale che possa conciliare hobby e lavoro. Se un individuo si diverte mentre lavora, infatti, sicuramente non farà alcuna fatica e avrà moltissime possibilità di successo.

In secondo luogo sarà bene fissarsi degli obiettivi a breve termine, cercarli e volerli assolutamente raggiungere senza mai scoraggiarsi, specie nei momenti in cui sembra che gli eventi della vita portino in un'altra direzione. Da ragazzo andavo a vedere le Ferrari e le Maserati alla Targa Florio, a Pergusa; avevo in testa solamente le vetture da

corsa. Orientai gli studi verso la facoltà di ingegneria meccanica e, dopo essermi fatto il cosiddetto "mazzo", con una laurea al Politecnico di Torino, raggiunsi nel '66 il mio primo importante obiettivo: entrare nel Reparto Corse della Ferrari.

A quei tempi, insieme a Forghieri e Bussi, ero il terzo ingegnere a lavorare presso la Gestione Sportiva.

Parliamo della fine degli anni '60 e dell'inizio dei '70; in quel periodo quanti tecnici lavoravano al Reparto Corse Ferrari?

Se ricordo bene nell'ufficio tecnico eravamo in quindici, compresa la signora Concetta che faceva le fotocopie; in totale alla "GES" lavoravano un centinaio di persone.

A quei tempi ci mancava solo di co-

struire i go-kart, per il resto realizzavamo monoposto di F1 e F2, Sport Prototipi per gare di durata, Can-Am, Barchette per competizioni in salita e vetture di produzione elaborate in versione corsa.

Si lavorava regolarmente il sabato e talvolta, se necessario, la domenica.

Come riusciva a conciliare questo lavoro con la famiglia?

Spesso, il sabato o la domenica, mi capitava di portare le mie figlie di pochi anni Anna e Adriana a giocare in officina tra le vetture da corsa per dare a mia moglie Agata un po' di respiro.

Devo comunque molto alla mia famiglia, che ha sempre condiviso la mia passione dandomi la possibilità di svolgere questo tipo di attività anche quando seguivo le vetture in circuito come direttore tecnico.

La sua esperienza non si è limitata solamente alla Ferrari?

Come le ho detto, nella vita sono sempre andato avanti prefiggendomi degli obiettivi.

Nel '76 avevo voglia di fare nuove esperienze come libero professionista e decisi di aprire, insieme all'ingegner Luigi Marmiroli, il "Fly-Studio". In uno studio tecnico generalmente, gli ingegneri progettano villette, noi, invece, vetture da corsa. Erano nostri clienti l'Alfa Romeo, la Fittipaldi automotive, l'A.T.S., la scuderia Everest di F2, etc..., credo di



A lato, l'ing. Caliri nel suo studio a Modena. Sopra, il ritiro del Premio Taormina per le Arti e le Scienze, tra Sergio Billé e Maria Grazia Cucinotta.



essere stato il primo ingegnere italiano a ricoprire la carica di Direttore Tecnico presso un team inglese.

Negli anni Ottanta ho lasciato il Fly-Studio a Marmioli e sono entrato in società al 30% con Giancarlo Minardi; entrambi "drogati" dalle vetture da corsa, abbiamo costituito il "Minardi Team", costruendo la prima monoposto di F2 a Faenza. Nel 1985 il grande salto in Formula Uno con una vettura interamente costruita a Faenza, spinta da un motore turbo realizzato dall'ing. Carlo Chiti, che nel frattempo aveva lasciato l'Alfa Romeo per unirsi a noi.

Quando è riuscito a disintossicarsi dalla droga delle auto da corsa passando alle vetture stradali?

Evidentemente non ero tagliato per fare l'imprenditore e non me la sono sentita di rischiare personalmente dal punto di vista economico in quell'avventura. La Formula Uno era diventata un "pozzo senza fondo", stava divorando in modo esponenziale i nostri patrimoni personali poiché difficilmente gli sponsor riuscivano a coprire le spese. Nel 1988 accettai l'offerta di De Tomaso per l'incarico di Direttore Tecnico in Maserati per progettare vetture stradali. Avevo definitivamente smesso con le auto da corsa e si avverava un altro sogno giovanile: lavorare alla Maserati. Purtroppo, in quel periodo, economicamente l'azienda non navigava in

Alcuni episodi dell'attività dell'ing. Caliri nel mondo delle corse. In alto a sinistra, con Montezemolo e Lauda sul circuito di San Paolo nel 1974, quando era responsabile di pista per la Ferrari di Formula 1.

In alto a destra, siamo nel 1969 all'Autodromo di Modena per il collaudo della "berlinetta 312P" per Le Mans con Ferrari e Parkes.

A lato, una sosta i box di Fittipaldi alle prove ufficiali del GP di Brands Hatch nel 1978.

buone acque, i budget erano ridotti all'osso e anche quando, nel 1992, subentrò totalmente la Fiat le condizioni erano difficili. Con uno staff tecnico totale di 45 persone non si poteva certo fare molto.

A un certo punto arriva la Ferrari...

Esatto, nel giugno del 1997, avevamo appena finito di assemblare i primi prototipi del nuovo coupé con l'ing. Eugenio Alzati, quando la Ferrari acquisisce il pacchetto azionario della Maserati.

Il resto è storia attuale; il destino ha voluto che chiudessi la mia carriera ritornando a Maranello, dove fino al giugno del 2003 mi sono occupato di progettazione fortemente innovativa lavorando al progetto "Dual-Frame", che riusciva a conciliare i miei trascorsi di progettista di auto da

corsa con le esigenze di una vettura stradale.

La mia carriera di progettista è stata coronata da un attestato importante per un siciliano, nel 1997 infatti mi è stato consegnato il "Premio Taormina per le Arti e le Scienze".

Mi faccia capire, dopo quanto esposto, devo sopporre che il suo unico passatempo sia rappresentato dai suoi cani Rocky e Dolly?

Assolutamente no, dopo la Ferrari ho accettato l'offerta di un carissimo amico, l'ing. Umberto Pierantozzi titolare dell'A.T.R., azienda leader in Europa nella costruzione di parti di auto e moto in fibra di carbonio, per la consulenza su un progetto fortemente innovativo.

Sono inoltre amministratore della "Watch Andrive s.r.l.", società da

me costituita per portare avanti un progetto molto interessante che consiste nel pilotare gli automodelli radiocomandati mediante "simulatore di guida" (www.watchandrive.it). Come già detto, la mia vita fino adesso si è sviluppata per obiettivi e a sessantaquattro anni ho un sogno: costituire un Museo della Tecnica dell'auto da corsa.

Un altro museo?

Mi aspettavo questa reazione, il mondo è pieno di musei dell'auto, ma io ho maturato l'idea di un progetto unico nel suo genere, un luogo dove il visitatore può rendersi conto dell'evoluzione che la tecnica delle vetture da corsa ha conosciuto nel corso degli anni. Un museo dove vengano esposti oggetti che costituiscono parte dell'auto, e non auto intere. Le faccio un esempio, immagini



un'esposizione che mostri lo sviluppo tecnico dell'impianto frenante nelle auto da corsa; verranno esposti oggetti con una sequenza che va dagli enormi freni a tamburo delle vetture a motore anteriore fino ai moderni dischi in carbonio.

Negli anni Sessanta, come responsabile delle carrozzerie seguivo il metodo di costruzione; consisteva nel ricoprire la meccanica con un reticolo formato da tondini in acciaio su cui veniva modellata la forma battendo a mano lastre di alluminio, successivamente saldate insieme a formare la carrozzeria. Quanta differenza con le attuali carrozzerie in carbonio realizzate con stampi lavorati da macchine a controllo numerico! Una diversità che non è possibile comprendere in un'esposizione di vetture complete. Un altro esempio può essere rappresentato da una sequenza di autotelai che si sviluppa dal telaio con i longheroni in acciaio peculiare degli anni Cinquanta, attraverso i telai con traliccio di tubi in acciaio, la monoscocca in alluminio tipica costruzione inglese, fino alle ultime costruzioni in carbonio.

Oggi il mio obiettivo è far sì che questo patrimonio culturale non vada perduto e che, grazie al museo, si possa mostrare ai giovani il percorso compiuto dalla tecnica dagli anni Trenta ad oggi.

Dove pensa di realizzare questo sogno?

Il posto più indicato mi sembra Mo-

In alto a sinistra, un esempio di costruzione di carrozzerie negli anni '60: sottili fogli di alluminio venivano modellati manualmente e saldati assieme su una maschera di tondini in acciaio.

In alto a destra, in un museo tradizionale il visitatore non riuscirebbe a cogliere dall'esterno i 25 anni di sviluppo tecnico tra la 512m e la F50..

dena, anche se è molto importante che il museo non venga identificato con Ferrari, Maserati, De Tomaso, etc... Tale città ha rappresentato la culla naturale della vettura da corsa, in quella zona esistono infatti moltissime aziende, ex progettisti e artigiani che con il proprio ingegno hanno contribuito allo sviluppo della tecnica delle auto da corsa. Certamente non bisogna trascurare l'importante contributo dato dai costruttori inglesi, tedeschi e francesi, sicuramente ben lieti di offrire oggetti che fanno parte della loro storia.

Immagino che un progetto del genere abbia un costo notevole; dovrà quindi trovare investitori che condividano la sua idea.

Esatto, personalmente la realizzazione del museo appagherà il mio desiderio e quello di migliaia di appassionati, ma un gruppo finanziario potrà condividere il progetto solamente davanti ad un business-plan che comporti una redditività dell'o-

perazione. Tutto questo potrà essere oggetto di un'accurata indagine di mercato; voglio tuttavia esporre alcune importanti considerazioni.

L'anno scorso il comune di Maranello è stato oggetto di un flusso turistico di 200.000 visitatori; le previsioni per i prossimi anni parlano di aumenti esponenziali dai Paesi dell'est e asiatici, specie dopo l'apertura alla Cina. Questo target particolare di turisti, credo, avrebbe prolungato volentieri la permanenza nel comune di Modena abbinando la visita dello stabilimento e della Galleria Ferrari a quella di contenuto didattico di un museo unico nel suo genere. Un secondo punto importante per un investitore è rappresentato dai costi di gestione, che risultano enormemente ridotti rispetto a quelli di un tradizionale museo dell'auto. Le vecchie vetture, oltre ad avere un alto costo di reperibilità, comportano elevati costi assicurativi e una manutenzione continua, contrariamente a quello che può comportare un'esposizione di oggetti. Non è trascurabile il fatto che oggi, anche se ottantenni, molti ex progettisti e operatori di settore sarebbero felici di poter offrire un contributo fattivo con i propri ricordi e condividere con me questo sogno. Come vede, forse, visti gli anni trascorsi nel mondo delle competizioni, mi risulta difficile mettermi tranquillo a leggere un bel libro o sedermi davanti alla TV.

In vita mia, come le ho già detto, mi

sono sempre divertito conciliando hobby e lavoro, e spero di continuare così fino a quando ne avrò la possibilità.

Terminata l'intervista, tornando verso Milano, abbiamo ripensato all'incontro con l'ing. Caliri provando un pizzico di invidia per il suo percorso professionale, frutto di impegno e passione. Grande ammirazione nei confronti del suo nuovo progetto, sicuramente ambizioso; non sarà facile infatti far capire agli investitori e alle amministrazioni pubbliche le potenzialità di un'iniziativa unica nel suo genere. Per un appassionato, infatti, l'importanza di un museo della tecnica dell'auto da competizione è indiscussa. Spesso, non avendo la possibilità di valutarne la tecnologia, si rischia di restare ammaliati da un'automobile soltanto giudicandola dall'esterno. Meglio allora poter guardare e toccare con mano i vari componenti e seguirne nel tempo l'evoluzione tecnologica. La vastità degli argomenti impone di restringere il campo alle sole auto da competizione, ma questo non rende sicuramente meno affascinante il percorso storico, anzi...

Da appassionati ci auguriamo che questo progetto si realizzi presto con il supporto delle amministrazioni locali e degli investitori, che, siamo sicuri, hanno nel sangue la passione per i motori di cui l'aria del modenese è pregna. ■