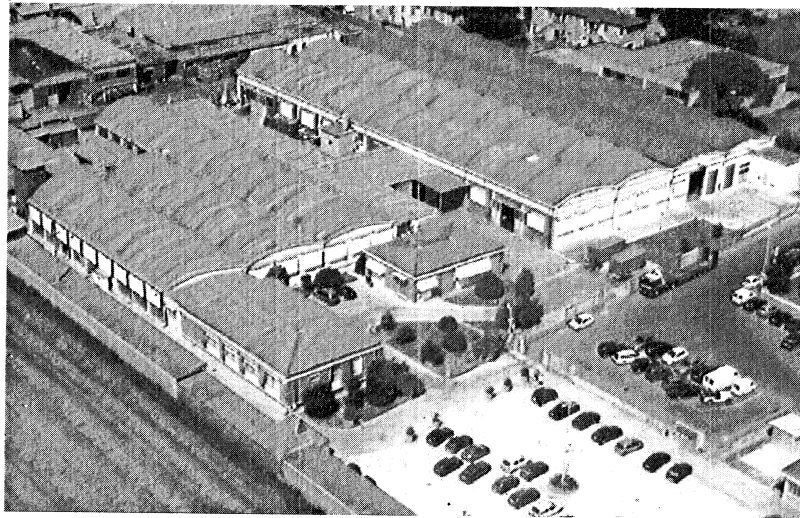


AZIENDE E PERSONAGGI

L'ECONOMIA CHE FUNZIONA



di Andrea Lanini

PONTEDERA. Enzo Ferrari lo chiamava "il Toscanino". Diceva sempre così, sempre la stessa frase, quando da dietro la porta del suo ufficio di Maranello riconosceva la voce di Iliano Parrini: "Fate entrare il Toscanino". L'affettuoso diminutivo derivava dal fatto che Iliano, proprio come lui, non era alto. Ma anche, e soprattutto, dal fatto che gli voleva bene. Entrarono subito in sintonia, l'uno si riconosceva nell'altro. Perché erano molto simili, il modenese Enzo e il pontederese Iliano. Uomini, si diceva una volta, "tutti d'un pezzo". E di poche parole: quelle che dicevano, però, era meglio ascoltarle. E poi gli stessi modi spicci, la stessa determinazione, le stesse passioni. Chi li ha visti insieme racconta che si capivano con uno sguardo, e che gli accordi si chiudevano con una stretta di mano che valeva più di qualsiasi firma. Entrambi, sessant'anni fa, hanno costruito le basi del proprio sogno partendo da zero, entrambi sono riusciti a realizzarlo. Anche i loro traguardi erano simili: avevano a che fare con la tecnologia e la meccanica.

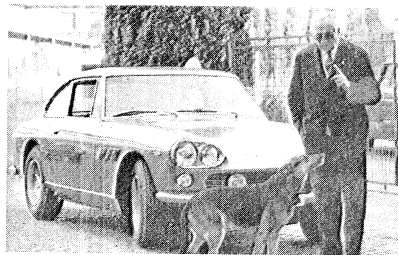
Hanno vissuto per le loro macchine, l'amore più grande, il credo su cui puntare tutta una vita. Macchine diverse: quelle che portano il cognome di Enzo viaggiano su quattro ruote, girano per il globo e sono fulmini di velocità, quelle di Iliano stanno dentro un'officina, pesano tonnellate e servono per fabbricare parti meccaniche ad altissima precisione. Sono strutture grandi come la stanza di un appartamento, e lavorano, fresano, modellano pezzi di metallo le cui dimensioni si misurano col millesimo di millimetro. Tuttavia, il filo rosso che unisce Pontedera e Maranello, Toscana e Emilia, parte dalle macchine di Iliano e arriva a quelle di Enzo. Ancora oggi, anche se lo ro, che quel legame lo inaugurarono alla fine degli anni Sessanta, non ci sono più.

Perché è qui alla "Costruzioni Novicrom", l'azienda che Iliano Parrini fondò il 6 ottobre 1947 (lo stesso anno in cui Ferrari mise su pista la sua prima vettura), che nascono le strutture portanti — la testa e il basamento, ad esempio — dei propulsori del Cavallino Rampante. Ovunque nel mondo si senta il ruggito di un motore

Ferrari, sui circuiti degli autodromi come su strade e autostrade, si può dire che lì dentro c'è un po' di Pontedera e della sua storia.
Ma il legame tra la città della "Vespa" e le più belle "rosse" da corsa comincia ancora prima, negli anni Venti: a Parrini lo raccontò Ferrari in per-



Iliano Parrini con la sua famiglia, sopra l'azienda a Pontedera, sotto l'amico Enzo Ferrari



Tra Iliano ed Enzo l'amicizia nacque quarant'anni fa

PONTEDERA. Tra le tante cose su cui Enzo Ferrari e Iliano Parrini si trovavano d'accordo c'era l'argomento "donne e macchine": entrambi erano assolutamente convinti che non andassero bene insieme. Il primo diceva: "Sono bellissime, ma se restano fuori del box è meglio". Il secondo diceva: "Sono bellissime, ma se mi entrano in officina mi distruggono la gente che lavora".

Eppure sia il marchio Ferrari che quello "Novicrom" portano con sé il ricordo di una donna: il primo della contessa Paolina Biancoli, madre dell'asso dell'aviazione Francesco Baracca, che quando vide correre Enzo a Ravenna decise di donargli lo stemma del cavallino rampante che contrassegnava la carlinga del biplano del figlio; il secondo di Derna Novi, moglie di Iliano, dal cui cognome deriva la prima parte del nome della ditta. «La seconda, invece», dice Gabriella Parrini, figlia di Iliano — è l'ultima traccia rimasta di quella che fu l'attività originaria dell'a-

Al centro Iliano Parrini fondatore della Novicrom che festeggia con la Ferrari 60 anni di attività insieme con le nipoti Benedetta a sx e Sara a dx. Oggi lavorano nell'azienda del nonno



TUTTI I MARCHI

Anche Ducati Fiat e Maserati

Tra i marchi che collaborano con le "Costruzioni Novicrom" quello Ferrari è sicuramente il più amato ma in termini di prestigio e in buona compagnia: «Fanno parte dei nostri clienti — dice l'ingegnere Stefano Puccinelli, responsabile tecnico della ditta — il Centro ricerche Fiat, Maserati, Ducati Corse (la "Rosso" che quest'anno ha vinto il motomondiale, ndr), Moto Guzzi, Piaggio, Aprilia. Negli ultimi anni ci siamo aperti al settore aeronautico e aerospaziale, con Agusta (azienda leader a livello mondiale nella produzione elicotteristica, ndr), Piaggio Aero Industries, Gruppo Alenia, Galileo Avionica, Avio Spa». Fare un giro nell'officina "Novicrom" significa dare una sbirciatina a ciò che si muoverà per terra o per aria (che sia) tra un bel po'. «Tra i prototipi a cui stiamo lavorando — spiega Puccinelli — c'è l'aereo senza pilota progettato da Galileo Avionica e del convertiplano Agusta, un aereo che decolla e atterra come un elicottero. Oltre ovviamente alle berline Ferrari che saranno su strada tra qualche anno».

sona, la prima volta che si conobbero, a Maranello. «E così lei è di Pontedera...», domandò Enzo. Di Pontedera», rispose Iliano. E Ferrari «Io a Pontedera ho lavorato. La prima volta che ho messo le mani su un'automobile ero lì da voi». Come aiutarono le cose dopo che il mitico "Duke" (così chiamavano Ferrari nel mondo delle corse) mise le mani su una macchina è ben noto. E che la cosa sia successa a Pontedera è (per noi toscani, almeno) notevole. Perché da quel primo contatto nacque la sua voglia di correre, e poi quella di far correre gli altri sulle proprie monoposto. Negli anni Venti, la fabbrica milanese di automobili Cmn (Costruzioni meccaniche nazionali), aprì delle officine a Pontedera. Fu da lì, da quei capannoni da cui poco dopo, nel 1924, Rinaldo Piaggio avrebbe iniziato a costruire la sua industria, che Ferrari entrò nel mondo dei motori. Dopo passò all'Alfa Romeo, la casa da cui si separò per costruire la leggenda del Cavallino Rampante.

Il percorso di Iliano Parrini iniziò negli stessi capannoni che fecero scoprire a Ferrari la sua vocazione, e che negli anni Trenta già rappresentavano la realizzazione di un sogno altrettanto ambizioso, quello di "Piaggio. Lì divenne operaio specializzato, si innamorò della meccanica, dell'idea della precisione assoluta. Poi, come Enzo, si trasferì a Milano, all'Alfa Romeo, per fare esperienza e crescere. E fu proprio qui che in realtà i due si conobbero la prima volta, solo che l'avrebbero ricordato molto tempo dopo, durante il primo incontro a Maranello avvenuto grazie alla Fiat (già un tempo cliente di Parrini). «Poi dopo Pontedera, sono tornati su, a Milano, all'Alfa», disse Enzo. «Anch'io sono stato all'Alfa diversi anni», rispose Iliano. «Quando?». «Prima della guerra». Scavarono un po' nei ricordi, risposero un po' di nomi, scoprirono di essersi già presentati decenni prima. Sorrisero quando capirono che lì a Maranello non si erano conosciuti, ma riconosciuti. Si frequentarono fino al 1988, l'anno della morte di Ferrari. Insieme ne conquistarono, di trofei. Il primo fu il mondiale di Niki Lauda, nel 1975; le fondamenta del propulsore della 312 T2 vennero forgiate nell'officina del "Toscanino".

Col patron del Cavallino rampante condivideva la passione per le donne e soprattutto per i motori

le nipoti Sara e Benedetta (figlie rispettivamente di Iliano e Gabriella). «La grande intuizione di Iliano — dice Gentile — è stata di intuire da che parte si sarebbe diretto il futuro della meccanica: in anni in cui di alta precisione, almeno in Toscana, non parlava praticamente nessuno, lui capì che era quella era l'opportunità su cui puntare. Incominciò a investire, tutto quello che guadagnava lo spendeva per quelle enormi macchine precise al millesimo. Sei matto, gli dicevano in tanti. Vedrete, rispondeva lui. Il tempo gli ha dato ragione». Sul discorso "donne e macchine" Iliano fu intransigente sempre. Per le nipoti, però, fece un'eccezione. Sara e Benedetta raccontano che le prendeva per mano per portarle a fare un giro in officina. «V portavo a vedere le gioiastre», diceva. A.I