DINASTIE/L'AVVENTURA DI GIUSEPPE LUCCHINI IN FORMULA 1

La Leonessa nel motore

A Brescia il figlio del «re del tondino» ha realizzato un vecchio sogno: costruire bolidi da corsa. Con molti miliardi e una volontà d'acciaio

Stefano Lorenzetto

È proprio vero: i figli d'oggi hanno tutte le fortune. Prendete Michela, 7 anni, e Luigi, 5, per esempio. Ogni sabato mattina, alle 10,30, accompagnati dal padre Giuseppe, infilano la porta della pasticceria Zilioli, a Brescia, e fanno una scorpacciata di bignè. Poi si trasferiscono in via Stretta, in un'officina di quattromila metri quadrati che assomiglia a una sacrestia, tanto è linda. E lì giocano a fare i piloti della Formula 1. Su bolidi veri. «Eh, mica come me, che mi accontentavo dei modellini scala 1 a 43», sospira indulgente il padre.

Michela e Luigi hanno un'altra grande fortuna: di cognome fanno Lucchini. Sono nipoti del magnate del tondino, Luigi Lucchini, già presidente della Confindustria, padrone di Brescia e dintorni.

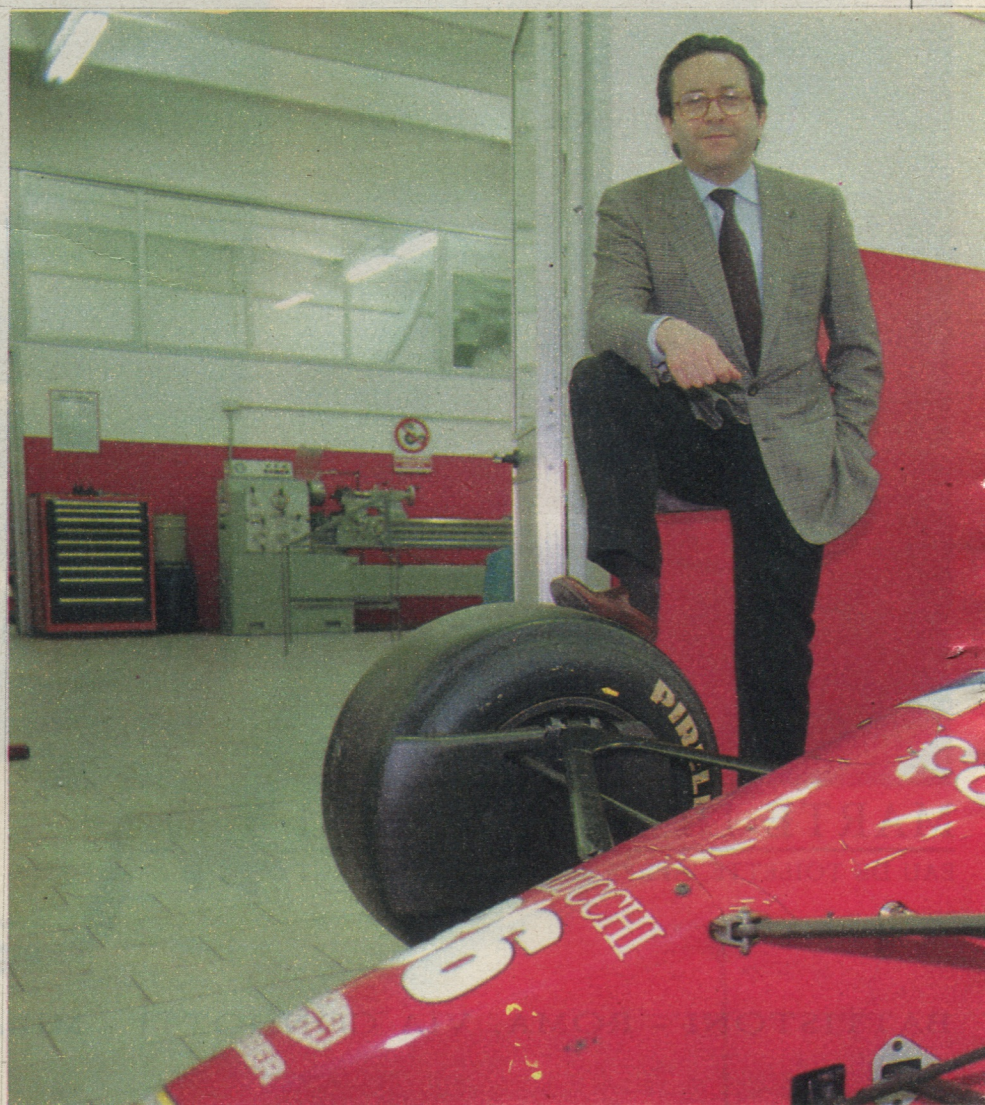
Giuseppe Lucchini, 37 anni, per gli amici Beppe, aveva la loro stessa età quando cominciò a bruciare di passione per le auto. Ancora non ha smesso di ardere e guai a parlargli di estintori.

Passione costosa. «Diciamo sui 10-11 miliardi l'anno», informa serafico. «Più i 5-6 miliardi per l'avviamento: officina, uffici, mezzi di trasporto». Non finirà per mangiarsi le fortune paterne? «Ma, dico, vuol scherzare?», inorridisce. «Sarei un matto da rinchiudere se avessi messo in piedi qualcosa che può intaccare il patrimonio di famiglia». Già. Anche perché il gruppo siderurgico-finanziario Lucchini, di cui Giuseppe è vicepresidente e consigliere delegato, ha tremila dipendenti e un fatturato annuo di mille miliardi.

Il capostipite Luigi si fida ciecamente di Beppe, unico maschio della famiglia («ho due sorelle: una cura il settore immobiliare, l'altra fa soltanto la mamma, che resta pur sempre la professione più impegnativa»). Nel suo erede la concretezza lombarda e la modestia si sposano all'impegno finanziario. Così dell'innata passione sportiva Giuseppe sta facendo un business. Sul finire del 1987 ha creato Scuderia Italia. Niente a che vedere con l'ippica: nei box di via Stretta e in un'officina vicino a Parma scalpitano soltanto i cavalli dei motori costruiti dall'ingegner Giampaolo Dallara, l'uomo che progettò la mitica Lamborghini Miura. Fra Brescia e Parma, Scuderia Italia dà oggi lavoro a un'ottantina di persone: ingegneri, piloti, meccanici, collaudatori, impiegati.

È una società per azioni dove basta essere in due per decidere: lui, con l'80 per cento del pacchetto, e il suo grande amico Vittorio Zanon, industriale torinese degli accessori per auto. «Non partecipa assiduamente, però mi è vicino, soprattutto a fine anno, quando c'è da ripianare il deficit», sorride Lucchini. «Sì, per ora siamo in perdita, come del resto era ampiamente previsto, ma il 1991 dovrebbe segnare l'anno del pareggio. Mi creda, non è facile arrivarci in così poco tempo». In appena 22 mesi il team di Lucchini ha conquistato un prestigioso ottavo posto nell'ultimo campionato mondiale. «Se si escludono Ferrari e Alfa Romeo, nessun altro costruttore italiano era riuscito a far tanto», rimarca.

Lucchini sta alla Formula 1 come Agnelli alla Juve e Berlusconi al Milan. «Normale, direi fisiologico, che



A tutto gas. *Giuseppe Lucchini.*

il mondo produttivo entri nello sport da protagonista», teorizza. «Non nascondo che, sulle prime, un po' di perplessità le abbiamo sollevate, però adesso sono più numerosi coloro che ci invidiano...».

Che questo fosse il suo destino, a Giuseppe Lucchini fu chiaro fin dal 1961, quando il padre Luigi, di ritorno da una battuta di caccia a Pavia, gli portò a casa come regalo una Fiat Balilla del 1932. «Era del proprietario dell'albergo dove papà si fermava a dormire», ricorda. «Costò 300 mila lire». Su quel gioiello il piccolo Beppe imparò a guidare nel cortile di casa. Nel 1964, a 12 anni, il primo «contatto fisico» (lo chiama proprio così) con l'amante a lungo sognata: la rossa Ferrari. «Era una 250 Gt. Andai a ritirarla con papà a, Maranello, dall'ingegner Enzo», rievoca con gli occhi lucidi. «Sulla strada del ritorno raggiunsi l'estasi».

Il figlio del re dell'acciaio conseguì la patente di guida sulla Balilla della sua fanciullezza. Cominciò a partecipare alle corse di auto storiche e si riconosce il merito di averlo fatto nei primi anni '70, «quando la gente le considerava semplicemente vecchie».

Questa la preistoria di Scuderia Italia. «Infine», e lo sguardo di Lucchini si fa nuovamente trasognato, «sono entrato nell'empireo della Formula 1». Per i suoi bolidi ha scelto il rosso. «Non certo per scimmiottare la Ferrari», chiarisce, «ma soltanto per mantenere viva la tradizione del colore che vent'anni fa fu assegnato all'Italia nelle competizioni internazionali. ».

Il padre Luigi, refrattario a tutti gli sport, pallone compreso, ha finito per convertirsi alla Formula 1. Oggi è un tifoso sfegatato. «Forse un po' lo inebria sapere che nel petto delle auto da corsa batte un cuore d'acciaio», s'inorgoglisce il figlio. Il «suo» acciaio.

Dalla poetica metamorfosi del tondino di ferro il discorso torna agli affari. «Una scuderia gestita con criteri manageriali e che sappia investire nello sviluppo, senz'altro può diventare una bella industria», assicura Lucchini junior. Gli sponsor, ovviamente, danno una mano.

«Oddio, tempo per occuparmene ne ho davvero poco. Vede com'è la mia scrivania qui in Scuderia Italia?», interroga passando una mano sulla plancia di radica. «Sgombra, pulita. Io invidio quelli che sul tavolo non hanno neanche una pratica. Eh sì, mica lavorano, secondo me. Vedesse la scrivania nel mio ufficio lassù...». E con il mento Lucchini indica, oltre la finestra, un palazzone in vetrocemento dai riflessi ambrati, a 300 metri in linea d'aria. La sede del gruppo. È là, al sesto piano, che lui lavora. Ma tutte le sere, alle 19, il giovane imprenditore si trasferisce nella dépendance motoristica e vi si trattiene almeno fino alle 20,30. «C'è chi dopo l'ufficio va al bar per la briscola», si giustifica.

I collaboratori più fidati lo sanno e sono qui ad aspettarlo. Lucchini firma, risolve, controlla, risponde. Se potesse, tirerebbe le brugole con la chiave inglese e si metterebbe al volante. «Pensi che in Formula 1 non ho ancora guidato», s'indigna fra sé e sé. Quasi un peccato dover dipendere dai piloti. I professionisti prescelti per la prossima stagione sono due romani: Andrea De Cesaris ed Emanuele Pirro. Quanto costano? «C'è gente, come Senna, che ottiene un ingaggio di otto miliardi l'anno, ma cifre del genere corrispondono a poco meno del nostro bilancio complessivo», è la diplomatica risposta di Lucchini.

In questi giorni il patron di Scuderia Italia è in fibrillazione: presenta la nuova auto che l'ingegner Dallara gli ha progettato per il mondiale. «Un mostro», garantisce. «Abbiamo costruito sette esemplari per farne correre due».

Ma queste vite in palio sul filo dei 325 chilometri orari non saranno, per caso, una sfida alla sacralità della vita? L'interrogativo cade su un animo sensibile, forgiato in una famiglia cattolica. «Ma no, ma no. Una volta forse. Da dieci anni, invece, i sistemi di sicurezza sono tali per cui il pilota non corre maggiori rischi di quelli che corre lei uscendo da questo ufficio e attraversando la strada», si assolve Lucchini.

D'altronde l'ha già anticipato: freme dalla voglia di provare in prima persona il brivido della Formula 1. La Y 10 in città e la Mercedes 500 SL in autostrada non gli bastano più.

Intanto si accontenta, come quand'era bambino, dei modellini delle sue Bms Dallara (la sigla sta per Brixia moto sport). Ci gioca ogni sera con Michela e Luigi, prima che la moglie li chiami per la cena. «Oltre alle auto, i figli sono l'unico hobby che ho», confida. Se li porterà anche a Phoenix, negli Usa, il prossimo 11 marzo, per la gara di avvio del campionato. Lui sa già che la notte prima non dormirà. Lo terrà sveglio il rombo dei motori. Tradotto in bresciano, il ruggito della Leonessa.

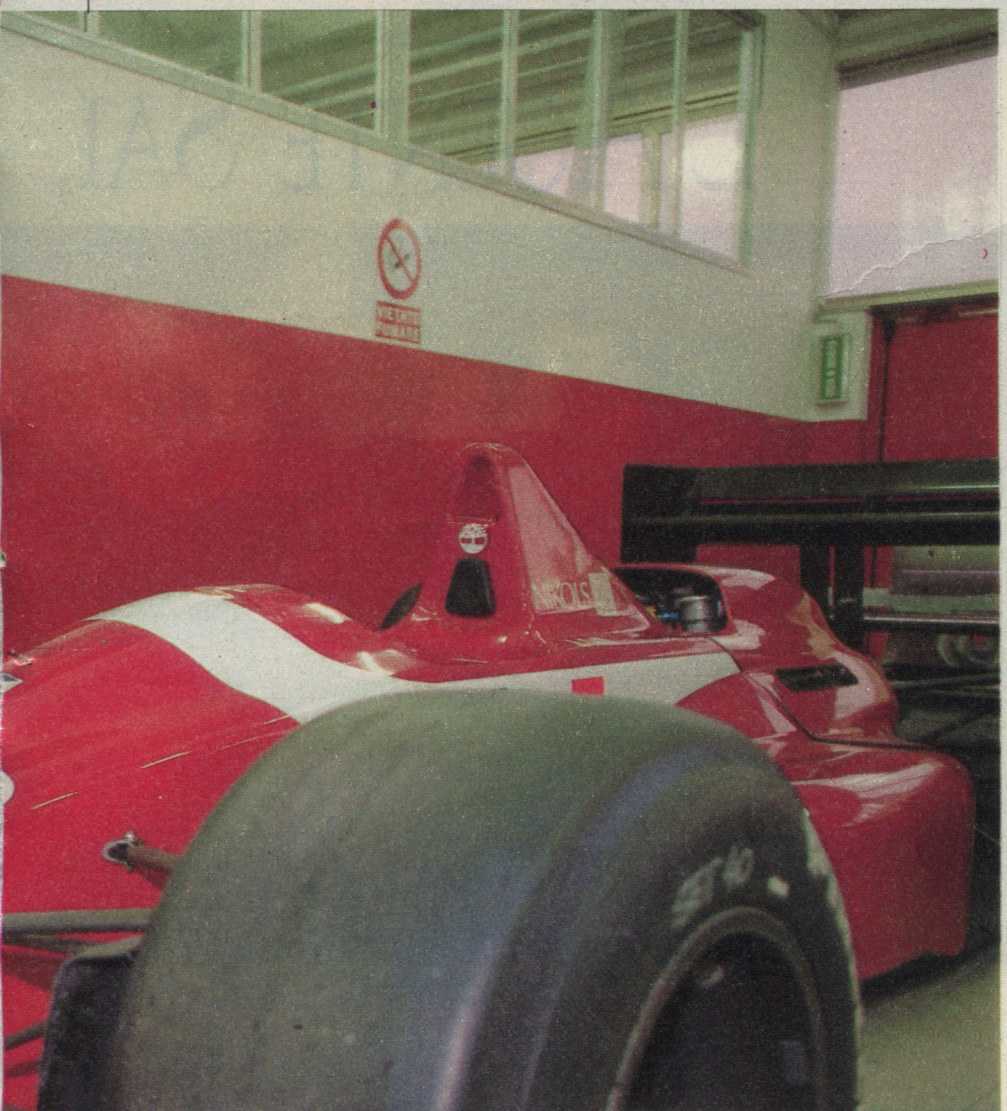


Foto: G. Marchiori