

L'EDITORIALE

IMPENNATA DEI PREZZI SERVE VIGILARE

Federico Guiglia

È una tassa invisibile, e forse per questo nessun partito ne chiede il taglio. Eppure, colpisce tutti, e colpendo tutti danneggia soprattutto i più deboli. Si chiama «inflazione» e nel solo mese di ottobre, secondo l'Istat, ha registrato un aumento del 3,5 per cento su base mensile e dell'11,9 su base annuale. Non accadeva da 40 anni, e tanto basta per far suonare l'allarme rosso al nuovo governo, chiamato non soltanto ad affrontare con energia il caro-energia, ma anche ad intervenire subito con misure capaci di fermare la corsa dei prezzi e di quanto occorra, oggi, ai cittadini nella vita quotidiana. Di quanto occorra persino per costruirsi un futuro, come capita ai giovani e alle coppie alle prese con mutui e prestiti più alti. Fare la spesa o chiedere soldi in banca, la verdura o il sogno di una casa: tutto è diventato più costoso e perciò difficile. Ma c'è poco da consolarsi nell'attribuire la colpa della tassa sommersa all'aumento dei beni energetici causato da una guerra sciagurata. Perché la tendenza trascina con sé anche i beni alimentari. Vuol dire un carrello della spesa più leggero, e allo stesso tempo una compressione nel risparmio degli italiani, che rappresenta da sempre, assieme alla proprietà di una casa, il baluardo dell'economia familiare. Le associazioni di categoria calcolano che una famiglia media dovrà spendere più di 4 mila euro in un anno sull'onda degli aumenti generalizzati e indiscriminati. Come pure dei guadagni della speculazione, che nelle crisi trova (...) segue a PAG.4

ENTILocali

Province, corsa alla riforma

Da destra al centrosinistra: a Verona «sì» alla proposta. Dossier: cosa è cambiato dal 2014. I milioni del Pnrr

IL DRAMMA Fuori strada a Rivoli: 45enne di Valeggio perde la vita

Rivoli, località Canale
La scena dell'incidente sulla strada provinciale nel quale è morto un uomo di 45 anni di Valeggio Il centauro è finito in moto fuori strada Inutili i tentativi di amici e soccorrittori di rimarrarlo



Schianto in moto, muore un papà

Giampaolo Chavan pag.18

TESORI IN CITTÀ Angeli del Bello in azione. «Ma il luogo è ai margini»



Porto San Pancrazio gli Angeli del Bello hanno ridato splendore al colonnato del Sanmiceli

Ripulito il tempio del Lazzaretto

Chiara Bazzanella pag.15

●● Le Province, così come sono, non vanno. La posizione è pressoché unanime tra parlamentari e politici a Verona, favorevoli (M5Stelle a parte) alla proposta del ministro Calderoli di reintrodurre attribuzioni e l'elezione diretta. Mentre domani scade il mandato di Scalzotto. **Trevisani e Giardini** pag.8 e 9

NORME COVID

Basta mascherine? I medici: «Tenerle» Sanitari no vax «molte sospese»

pag. 4

SOS BOLLETTE Allarme dalle scuole paritarie

Spese alle materne rischio stangata per 14mila famiglie

●● Allerta nelle scuole dell'infanzia paritarie. Secondo i calcoli della Fism di Verona (la Federazione italiana delle scuole materne) a causa dell'aumento delle spese, sul quale incide il caro bollette,

ogni bambino - e sono circa 14mila - costerà alla scuola 30 euro in più al mese: «Servono interventi da parte dello Stato per non scaricare l'importo sulle famiglie». **Laura Perina** pag.11

CHOC NELLA NOTTE

Appartamento va a fuoco in via Longhena palazzo evacuato

Alessandra Vaccari pag.13

●● **L'ora solare**

Vi siete ricordati di spostare le lancette indietro di un'ora?
L'ora solare scattata nella notte resterà in vigore fino al 26 marzo 2023

L'INTERVENTO

Gridare che c'è posto per tutti Unica condizione per la pace

Domenico Pompili VESCOVO DI VERONA

●● «Mentre erano in campagna, Caino alzò la mano contro il fratello Abele e lo uccise». Il primo omicidio della storia è un fratricidio!

Perché Caino uccide Abele? Perché era invidioso, si dice. Caino non sopporta Abele. Ma l'invidia è il sintomo e non la malattia vera. Quale è la malattia? Per individuarla, bisogna fare un passo indietro a Genesi 3. segue a PAG.4

DOMANI IL MENSILE



«Economie»: Verona attrae aziende estere

Verona e provincia terra fertile per l'insediamento di aziende straniere e multinazionali. Domani focus sul mensile «Economie». pag.6

IN EDICOLA
LE PIÙ TERRIFICANTI STORIE DI FANTASMI
EURO 9,90
più il prezzo del quotidiano

Fondazione ARENA DI VERONA
-229 giorni
100 ARENA DI VERONA OPERA FESTIVAL
16 giugno 2023
9 settembre 2023
arena.it

verona racconta

Antonio Ghini

«I miei 22 anni in Ferrari: da Agnelli a Montezemolo, fino a Marchionne»

Stefano Lorenzetto

È stato amico dei campioni della Formula 1: Michael Schumacher, Niki Lauda, Jean Alesi, Fernando Alonso, Clay Regazzoni, René Arnoux, Ronnie Peterson. «L'unico che non feci in tempo a frequentare fu Ayrton Senna,

però nel 1994 ero nei box Ferrari al Gran Premio di San Marino sul circuito di Imola, quando ebbe il tragico incidente che gli costò la vita». Il giornalista Antonio Ghini, 82 anni che al massimo sembrano 70, ha trascorso più di un quarto della sua vita a Maranello. Dal 1993 al 2016 è stato direttore comunicazione e brand management della Ferrari. Ha anche diretto

The Official Ferrari Magazine, pubblicato dalla Condé Nast a Londra. Oggi guida *The Key*, pubblicazione internazionale edita da *The Classic Car Trust*. «Mi trovo a interpretare un doppio ruolo: un po' archeologo e un po' esploratore del futuro». Lasciata Maranello, da 14 anni vive a Cisano con Cristina Valenza, sposata (...). segue a PAG.17

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALI
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC..

SCUOLA ITALIA È
NUMERO 1 PER I PREZZI BASSI IN TUTTA ITALIA!

PERCHÉ NON LA SMETTETE DI PAGARE TANTO? BASTA CON LE CIFRE ASTRONOMICHE!!!

VERONA 335.6357781
VIA DEL PERLAR, 37B 333.2048767

SCUOLA ITALIA tel. 0776.311729 - 0776.203804 - www.scuolaitalia.it

BADANTI
A COSTI MOLTO ACCESSIBILI

BADANTE da 50 h mensili (17€ contrib. costo totale mensile)	876€
BADANTE da 40 h mensili (13€ contrib. costo totale mensile)	1285€
BADANTE da 24 h mensili (8€ contrib. costo totale mensile)	1305€

in collaborazione con **CSPT**

Kivile Associazione No-Profit
Centro Assistenza alla Persona
Corso Milano, 92/B - veronacivile.it | 800952382 | 045 8101283

verona racconta

Stefano Lorenzetto
www.stefanolorenzetto.it

Antonio Ghini

«Ferrari mi telefonava: «Nevica, porti qui i cerchi meno costosi»»

A 8 anni folgorato dalla Mille Miglia. La Verona-Bosco con Lualdì Gabardi e Moioi. «Mi fu dato un giovane copilota: era Munari. Cambiai mestiere...»

segue dalla prima pagina

●● (...) nel 2011 a Bardolino. Abitano in una casa con vista sul lago. Se ha potuto comprarla, lo deve a una «rossa»: «Il nostro budget era insufficiente. Dissi a mia moglie: non ti preoccupare. Vendetti la Ferrari Scaglietti. Ed eccoci qua». A dire il vero di Ferrari ne ha possedute due: «Ho avuto anche una 456». Oggi guida un'Audi Q2 d'inverno e una Porsche Boxter d'estate.

Sostiene Ghini che le donne sono più intelligenti degli uomini. «Infatti l'idea di accasarsi con la sponse del Garda la ebbe Cristina quando lasciò l'agenzia Armando Testa di Milano, dov'era senior account di clienti quali Barilla e San Pellegrino, per venire a lavorare alla Masi di Gargagnano, come responsabile della comunicazione e del brand». L'ex pierre della Ferrari era stato sposato fino al 2001 con Gabriela Noris, inviata di *Autosprint* e famosa fotografa di corse automobilistiche, mancata inaspettatamente nel luglio scorso, da cui ha avuto due figli: Alex, classe 1973, responsabile dell'ospitalità di Pramac Racing nel campionato del mondo Moto GP, e Morgana Orsetta, 1978, artista che firma le sue sculture in marmo, ferro e bronzo con l'acronimo MG, ricavato dai nomi e dal cognome.

Il veronese d'adozione è stato l'artefice del Museo Ferrari a Maranello e del Museo Enzo Ferrari a Modena, ma ha anche contribuito ad allestire il Museo Lamborghini di Sant'Agata Bolognese. Del primo dice: «È diventato una Santiago de Compostela per i pellegrini della Formula 1».

Ghini è originario di Bologna. Il padre Augusto era il capo dell'ufficio Borsa della locale Cassa di risparmio. La madre Raffaella Bertani insegnava latino e greco al liceo classico Galvani. «Mi rovinò la giovinezza, ripetendo in continuazione: «Ho un figlio, un no». In realtà non lo ero del tutto, perché, finito il liceo scientifico, m'iscrissi all'Università Alma Mater, facoltà di economia e commercio».

Si laureò lì?

No, alla Sapienza di Roma, in scienze statistiche. A 16 anni



Piero Ferrari (a sinistra), figlio di Enzo, con Antonio Ghini a un gran premio

avevo cominciato a fare l'intervistatore per la Doxa, mentendo sull'età: dissi di averne 18. All'istituto di sondaggi in quel 1956 era stato nominato presidente Ennio Salamon, il padre di Marina, l'imprenditrice che oggi abita a Verona. Con le ricerche di mercato mi pagavo gli studi e le corse.

Che genere di corse?

In auto. Una folgorazione avuta a 8 anni. Una domenica mattina mi alzo dal letto, sento un vociere intenso e un frastuono di motori. Escio, mi aggrappo alla recinzione della nostra casa di Bologna, che dava sulla via Emilia, e vedo sfrecciare decine di bolidi. Era la Mille Miglia. Allora la folla strada asseppata lungo la strada, un'abitudine malsana che sarebbe cessata soltanto nel 1957, dopo che l'auditore di Cavriana lo spagnolo Alfonso de Portago, affiancato dallo statunitense Edmund Gurner Nelson, sbandò per lo scoppio di un pneumatico e uccise 9 spettatori. Nell'incidente morirono anche i due piloti. In quel giorno del 1948 prendo la decisione: da grande correrò anch'io in auto.

Precocissimo.

A un certo punto passa una strana auto rossa, priva del parafrangente anteriore sinistro e del cofano. La gente applaude e impazzita. Al volante, Tazio Nuvolari. Fu la sua ultima Mille Miglia con la Ferrari.

La prima auto che lei ha avuto? Una Balilla quattro marce del 1938 mezzo sfasciata, acquistata con i primi soldi guadagnati alla Doxa. Mi pagava 40.000 lire. Avevo appena

compiuto 18 anni. Seguì una piccola auto rossa da corsa, ricavata da una Topolino. Il proprietario indossava tuta bianca, cuffia alla Nuvolari, occhiali. Indagai. Era un dentista. Andai nel suo studio: «Apra grande la bocca». Veramente io sono qui per parlare della sua Topolino. «Se la vuole, deve darmi 100.000 lire». Vendetti la Balilla, misi insieme i risparmi, chiesi in prestito 100.000 lire e la comprai. Mi pareva di essere Fangio.

Ma ha poi corso?

Sì, però non avevo né i soldi né il talento per diventare un vero pilota. Ho disputato anche la Stallavena-Bosco Chiesanuova con la 500. Era il 1962. In gara c'erano Edoardo Lualdì Gabardi su Ferrari e Giacomo Moioi, che dieci anni dopo, alla guida della sua Porsche 908, sarebbe morto durante le prove della corsa in salita Malegno-Borno, in Val Camonica. Moioi usava lo pseudonimo Norris, dal nome della figlia Norris.

Quando chiuse con le gare?

Nel 1965, in Finlandia. Nel Rally dei Mille Laghi, campionato europeo, sulla Lancia Flavia coupé mi misero un giovane copilota, dicendomi: «Guidate a turno». Capii che dovevo cambiare mestiere. Sarebbe diventato un asso del volante: Sandro Munari.

E così ripiegò sulla professione per la quale s'era laureato.

Il sociologo Giampaolo Fabris, cresciuto in Doxa, stava aprendo la Demoskopa. Mi assunse. Dopo cinque anni passai alla Foce, Cone & Bel-ding di Chicago, una delle più

grandi agenzie pubblicitarie globali. La sede italiana era in piazza Affari a Milano. Divenni responsabile new business e marketing. Con Riccardo Martiradonna, un visionario bistrattato da tutti perché lavoravo solo di notte, misi a punto un programma informativo in seguito adottato da tutte le società di pubblicità.

Quando arrivò alla Ferrari?

Il 14 settembre 1993. A quel tempo dirigevo la comunicazione della Renault. Al Salone di Parigi incontrai Luca Cordero di Montezemolo. Eravamo amici. Mi disse: «Vieni a vedere la Ferrari 456, è la più bella della rassegna». E io: no, vengo allo stand della Twingo. Mi accontento e m'invito ad andarlo a trovare a Maranello. Fui assunto nonostante l'ostilità dei vertici Fiat.

Che aveva fatto agli Agnelli?

Ogni genere di dispetto. Dall'operazione «Porte aperte alla Renault» al ritiro della casa francese dal Salone di Torino, dove la Fiat ci confinava in uno spazio angusto.

Oggi «Porte aperte» per i rivenditori è solo un costo in più.

Ma la mia era una festa nazionale, e non solo perché metteva in palio una R5. Vada a chiederlo al concessionario Bendinelli. La quota di mercato della Renault in Italia era del 3,4 per cento, poche migliaia di vetture. In breve tempo passò all'11 per cento: 150.000 auto l'anno.

Ha conosciuto Enzo Ferrari?

Sì, quando ancora non lavoravo a Maranello. Viaggiai con la Renault 18 turbo, un omaggio alla casa francese che per prima aveva portato il motore turbocompresso in Formula 1 e su strada. Per qualsiasi necessità, chiamavo me, avevo una linea telefonica solo per lui: «Ghini, qui nevica, mi porti cerchi e pneumatici che costino poco. Guardate il sedile della 18 è un po' corto per i cocciajunga come me». Andai a Maranello a consegnargli anche una Saffrane. Mi tenne per due ore a parlarmi di bolidi, piloti, direttori sportivi.

E il figlio Piero lo conosce?

Siamo amici. Difficile da decifrare, se non gli vivi accanto. Molto discreto, talentuoso, in-



Antonio Ghini 82 anni, impugna la staffetta che fece il giro del mondo per il sessantesimo di fondazione della Ferrari

“A Maranello mi assunse Montezemolo. I suoi cazzatoni significavano che ti apprezzava”

“Agnelli mi chiese: «Perché non vinciamo mai?» Marchionne era scarso al volante”

telligente. Ha avuto la vita condizionata dalla prematura scomparsa del fratellastro Dino, ucciso a soli 24 anni dalla distrofia muscolare. Abilissimo negli affari, ha capito che è meglio ascoltare che parlare.

Ha incontrato Gianni Agnelli?

Mi fu presentato da Montezemolo. Un giorno ero con lui sullo staffetta guidata dal suo chauffeur. Mi chiese a bruciapelo: «Ghini, ma perché non vinciamo mai?». In quel periodo a pilotare la Ferrari erano Gerhard Berger e Jean Aleksi. Mi avventurai in un lungo discorso che aveva il solo scopo di non rispondergli. Non potevo fare di più.

Di Sergio Marchionne che cosa mi dice?

Lavorai con lui per un anno dopo l'uscita di Montezemolo. Stile completamente diverso. In Moncler, Matteo Bonciani, che dalla Federazione internazionale dell'automobile è arrivato in Pirelli; Simone Piattelli, uscito dalla Brembo per mettersi in proprio.

patico con i clienti, che invece adoravano Luca.

Si capisce che lei preferiva di gran lunga Montezemolo.

Beh, mi aveva scelto. Quando ti faceva un cazzatone, significava che ti stimava. Una volta lo vidi strappare sul piazzale di Maranello il direttore commerciale. Una sfuriata terribile. Girò i tacchi e se ne andò senza salutare. Il poveretto balbettò: «Mi avrà licenziato?». Gli risposi: no, ti apprezza, altrimenti nemmeno ti avrebbe rivolto la parola.

Dagospia scrisse che lei fu vittima di una «pulizia etnica», «perché i ricordi di Lucino vanno totalmente cancellati».

Diciamo che quando una grande azienda approda a Piazza Affari, deve cambiare anche il modo di comunicare. E poi, sa, c'era l'età...

È rimasto in buoni rapporti con il nuovo corso?

C'è stima e amicizia con i fratelli Elkann, John e Lapo. Al secondo do del tu, ha lavorato con me in Ferrari, mi vede come un vecchio zio.

Non è l'unico al quale ha insegnato il mestiere.

Vero. Tra i miei allievi in Ferrari ne ho avuti parecchi che oggi hanno fatto carriera: Pietro Innocenti, amministratore delegato di Porsche Italia; Roberto Olivì, direttore delle relazioni istituzionali e della comunicazione di Bmw Italia; Mina Piccini, capo della strategia e della comunicazione in Moncler; Matteo Bonciani, che dalla Federazione internazionale dell'automobile è arrivato in Pirelli; Simone Piattelli, uscito dalla Brembo per mettersi in proprio.

Il più grande comunicatore?

Montezemolo. In Inghilterra c'era un giornalista australiano che scriveva cose orrende sulla Ferrari. Proposi a Luca: concedigli un'intervista. Accettò di malavoglia. Quello arriva con una sfilza di doman-

de, che però non mi fa leggere. Lo porto da Montezemolo, il quale lo saluta e poi attacca a parlare. Parla, parla, parla. Dopo 45 minuti, guarda l'orologio: «Ora mi deve scusare, ma ho un altro appuntamento». Non rispose neppure a una domanda. L'invio ripartì per Londra tutto contento e da quel giorno ci trattò in guanti bianchi.

A quanti gran premi di Formula 1 è stato presente? Non meno di 150.

Le ripropongo il quesito dell'Avvocato: perché la Ferrari quest'anno non ingrana?

La macchina è ottima e con Charles Leclerc ci siamo illusi che potesse essere vincente. Ma non abbiamo tenuto conto della variabile: Max Verstappen. È il pilota più forte di tutti i tempi, secondo me: privo di emotività, guida da dio, sa sempre cosa fare e come farlo. Alla freddezza micidiale unisce la Red Bull, vettura straordinaria, concepita da un team consolidato. Di fronte a un avversario così, anche gli errori diventano tragedie.

Come mai il mercato dell'auto è in caduta libera?

Servirebbe una seconda intervista, per spiegarlo. Di sicuro il passo verso l'elettrico è stato troppo precipitoso. I consumatori sono disorientati dal diktat dell'Ue, che vieterà i motori a combustione interna a partire dal 2030, quando invece si potrebbero adottare carburanti puliti come l'e-fuel ricavato dall'idrogeno.

Chi è l'acquirente Ferrari?

Un appassionato.

Se la Ferrari fossero invisibili, si comprenderebbero lo stesso?

Certo, con meno eccitazione ma identico orgoglio.

Quando pensa di fermarsi ai box?

Mai. Mi sento ancora al primo giro di pista.