

LA NUOVA VETTURA DALLARA È UN INSIEME DI RIVOLUZIONE ED EVOLUZIONE: GRAZIE AL MOTORE POTENZIATO, AD UN LOOK PIÙ ACCATTIVANTE E A UN KIT DI SVILUPPO CAPACE DI CONTENERE I COSTI HA RIACCESSO L'INTERESSE DEI TEAM PER LA CATEGORIA. A SPIEGARCI TUTTI I DETTAGLI È IL RESPONSABILE DEL PROGRAMMA, L'INGEGNER PIGNACCA

GP3

FORMULA SAE

L'OTTAVA EDIZIONE DELLA MANIFESTAZIONE DEDICATA AGLI STUDENTI DI INGEGNERIA SVOLTASI A SETTEMBRE A VARANO È STATA UN GRANDE SUCCESSO. DUEMILA RAGAZZI DI TREDICI NAZIONI SI SONO SFIDATI IN PISTA SOTTO GLI OCCHI DELL'INGEGNER DALLARA: UNA ESPERIENZA CHE I FUTURI "MAGHI" DEL MOTORSPORT NON DIMENTICHERANNO

ZANARDI

IL FENOMENALE ALEX ZANARDI È STATO PROTAGONISTA DELLE PARALIMPIADI DI LONDRA, DOVE HA VINTO DUE ORI NELLA HAND-BIKE, FORNENDO A TUTTO IL MONDO L'ENNESIMO ESEMPIO DI BRAVURA E SIMPATIA. QUELLO CHE POCHI SANNO È CHE AD ASSISTERLO NELL'IMPRESA UN "MEZZO" STUDIATO PROPRIO IN COLLABORAZIONE CON LA DALLARA



SEPRAMES™

SEPRAMES™

LA NUOVA DALLARA GP3 È ORA DOTATA DI UN VERO MOTORE DA CORSA E SI INSERISCE PERFETTAMENTE IN UNA FILIERA CHE CONDUCE ALLA GP2 E ALLA F.1, GRAZIE ANCHE AD UN LOOK PIÙ ACCATTIVANTE - MA GRAZIE AD UNA ACCORTA PROGETTAZIONE CONSENTE AI TEAM DI CONTENERE MOLTO I COSTI. CON L'INGEGNER LUCA PIGNACCA, RESPONSABILE DEL PROGRAMMA, ESAMINIAMO TUTTI I DETTAGLI DI UNA VETTURA CHE HA GIÀ RACCOLTO MOLTI CONSENSI FRA I TEAM. E DIAMO UNO SGUARDO AL PANORAMA PRESENTE E FUTURO DELLE MONOPOSTO

RIVOLUZIONE ED EVOLUZIONE

Qual è lo spirito con cui nasce la nuova GP3? L'accento, ci sembra, è stato posto più sull'evoluzione che sulla rivoluzione.

«In realtà tutte due. C'è stata una grossa rivoluzione per quanto riguarda il suo posizionamento nello scenario delle monoposto, fra F.3, Renault World Series e GP2. In termini di prestazioni lo scatto è nettissimo: prima la GP3 era un po' più veloce della F.3, ora si avvicina alla GP2. Il gap è ancora notevole, volutamente, ma si stacca nettamente dalla F.3. Una rivoluzione dovuta soprattutto al nuovo propulsore. Da un motore derivato dalla serie, 4 cilindri in linea turbo, si passa ad un vero motore da corsa, 6 cilindri a V, anche se anch'esso inizialmente derivato dalla produzione. Si è però cercato di soddisfare un'esigenza delle squadre, che come tutti sentono le crisi e quindi non potevano permettersi di comprare una macchina nuova. Ci hanno chiesto di realizzare un kit, per limitare al massimo i costi, e da questo punto di vista si tratta sicuramente di una evoluzione».

La carrozzeria ha un look decisamente più simile a quello della sorella maggiore di GP2. Quali sono stati gli altri interventi?

«I punti su cui intervenuti sono diversi. Il rumore della vecchia GP3, ad esempio, non piaceva ai piloti, non piaceva agli sponsor, era percepito come non adeguato, non accattivante. In altre parole, faceva scendere il valore della serie agli

occhi del pubblico e degli addetti ai lavori. Il nuovo motore ha risposto a pieno alle aspettative, possiamo dire infatti che ha un rumore molto simile a quello della GP2. Un altro problema era che la macchina era troppo facile da guidare: guardando le griglie dello scorso anno di GP3 si trovavano 20 macchine in un secondo. Per i talenti, insomma, era difficile emergere. Abbiamo così aumentato parecchio la potenza, passando da 270 cavalli a 400, mantenendo però il resto molto simile. Le gomme, ad esempio, non sono cambiate. Lei ha accennato al look, e anche in questo senso abbiamo ricevuto una richiesta precisa, cioè di aumentare il "family feeling" rispetto alla sorella maggiore, dando il senso di una filiera fra GP3, GP2 e Formula 1. Credo che l'obiettivo sia stato raggiunto: il cupolino è simile a quello della GP2, come pure il musetto, e la macchina si è anche allungata di 100 millimetri, a causa del riposizionamento del serbatoio dell'olio nella campana fra motore e cambio, mentre prima era in posizione laterale e fra l'altro più esposto in caso di incidente».

L'aerodinamica è un settore essenziale della progettazione: dove siete intervenuti?

«La carrozzeria è tutta nuova, tranne il telaio ovviamente. Ma le ali sono quelle di prima: le squadre non dovranno comprarle. "Carry over" come si dice, in gergo. Sempre nel quadro della riduzione dei costi».





Il nuovo motore AER V6 da 400 Cv quali modifiche ha imposto nella concezione dei freni?

«Abbiamo dovuto montare pinze, dischi e pastiglie più grandi. Sempre Brembo, sempre dischi in acciaio, ma più grandi perché i vecchi non sarebbero stati sufficienti».

Si tratterà dunque di una vettura facile da "settare" o più impegnativa anche sotto questo punto di vista?

«Sarà una macchina abbastanza facile da settare, come la precedente, anche se più "nervosa" a causa del nuovo motore. La coppia tutto sommato è inferiore, rispetto al turbo precedente. In sintesi: sarà facile da settare per gli ingegneri di pista, ma più impegnativa per i piloti»

Quale dettaglio vi ha dato più soddisfazione nella progettazione?

«Sicuramente l'aver installato un motore completamente diverso senza obbligare i team a cambiare telaio, e mantenendo inalterati parecchi componenti: il radiatore dell'acqua ad esempio è lo stesso. Poi l'essere riusciti, attraverso la carrozzeria, a dare alla macchina un aspetto decisamente diverso dalla precedente».

Come si sono svolti i test e che esiti hanno dato?

«Si sono svolti in modo tranquillo e hanno dato esiti positivi. Erano soprattutto mirati a

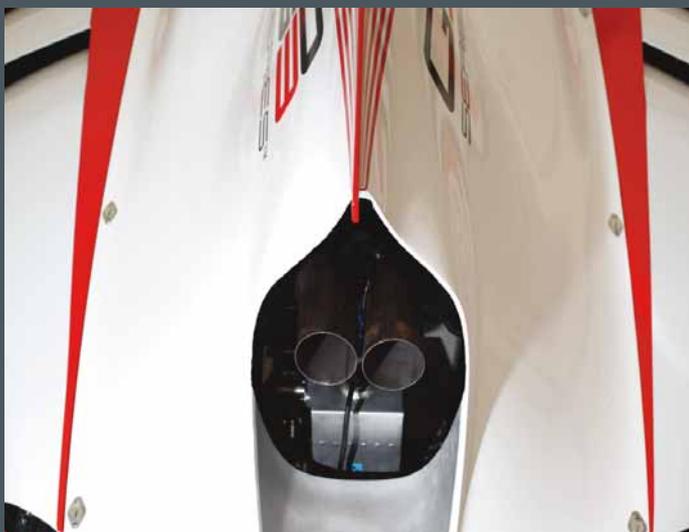
validare l'installazione del nuovo motore, e non abbiamo riscontrato problemi».

Quali sono stati i primi feed-back da parte di team e piloti?

«Molto positivi. La GP3 era in situazione critica. Molti team stavano pensando di passare ad altri campionati. Quando è stata annunciata che la nuova vettura avrebbe avuto maggiore potenza si era manifestato un interesse rinnovato, una volta vista la macchina molti hanno cambiato idea. L'accoglienza è stata ottima».

Cosa ci dobbiamo aspettare dalla Pirelli per quanto riguarda le gomme nel 2013: si andrà verso un degrado accelerato come in F.1?

«Non so ancora cosa dire. Le gomme vecchie erano indistruttibili, durante la gara non c'era praticamente degrado. Dalla GP2 era arrivata la richiesta di gomme simili a quelle della F.1, proprio per evitare che verso la fine della gara le posizioni si congelassero e non ci fosse spettacolo. La GP2 del resto è più simile all'IndyCar: lo spettacolo è più importante della tecnica pura. Quindi l'ideale è che verso la fine le vetture diventino più difficili da guidare, e di conseguenza che il pilota che ha saputo meglio gestire le gomme si trovi in vantaggio. Si può essere più o meno d'accordo, ma è una soluzione strategicamente vincente per preparare i





piloti alla F.1. In GP3 non mi aspetterei grandi rivoluzioni da Pirelli, anche se hanno già condotto dei test insieme a noi in vista dell'anno prossimo. Il fatto di avere una macchina più veloce con gomme della stessa dimensione potrebbe in effetti portare a una minore durata, ma il vero limite delle gomme da GP3 non è stato ancora toccato e bisogna quindi capire se si tratterà di un degrado vero».

Qual è la durata prevista della "vita" di questa vettura?

«Tre anni, come al solito».

In futuro assisteremo a uno sfoltimento delle categorie dedicate alle monoposto, come invoca Gerhard Berger, o la pluralità

dell'offerta resterà perché è un vantaggio per team e piloti?

«Difficile rispondere. Sono sette o otto anni ormai che tutti sostengono che ci sono troppe categorie di monoposto. In realtà, a sparire sono state solo la SuperLeague e la A1 GP, anche se poi è saltata fuori la Auto GP. Io penso che l'avvento della GP3 abbia causato il declino della Euroseries Formula 3, ma anche la crescita di alcuni campionati nazionali. I posti in GP3 sono limitati, il budget è abbastanza alto, era naturale - purtroppo - che la Euroseries perdesse d'importanza ma che ne acquistassero la F.3 tedesca, inglese, spagnola e si sperava pure l'italiana, anche se al momento il campionato non gode di ottima salute. È vero che la crisi ha colpito un po' tutti. Per il futuro io vedo ben definite le

varie categorie – FR 2.0 , F.3, GP3, World Series e GP2 - con naturalmente la Indycar in America. Le altre non so come facciano a sopravvivere, visto le difficoltà che comunque affrontano quelle che ho citato, che pure alle spalle hanno organizzazioni importanti. La pluralità per me resta importante, un piccolo sfoltimento però non guasterebbe. Piuttosto tutti dovrebbero chiedersi come ridurre i costi. Alla Dallara in questo senso viene chiesto sempre di più, e noi nel limite del possibile lo facciamo. Se tutti si comportassero così non sarebbe sbagliato, anche se è vero che le corse sono uno sport costoso, ed è sempre più difficile trovare i piloti con il budget giusto. O meglio: trovare i piloti bravi, i talenti veri, con il budget giusto».

Stefano Semeraro



UNA FORMULA DI SUCCESSO

ANCORA UNA VOLTA VARANO DE' MELEGARI HA VISTO IN GARA GLI STUDENTI DELLE FACOLTÀ DI INGEGNERIA DI TUTTO IL MONDO, DALL'ITALIA ALLA GERMANIA, DAGLI STATI UNITI ALL'INDIA, PER LE GIORNATE DELLA FORMULA SAE ITALY E FORMULA ELECTRIC ITALY. OLTRE DUEMILA RAGAZZI SI SONO DATI BATTAGLIA NELLA MANIFESTAZIONE DI CUI LA DALLARA AUTOMOBILI È MAIN SPONSOR, E TRE DI LORO HANNO CONQUISTATO ANCHE UN PREMIO AMBITISSIMO: UN TEST NEL SUPERTECNOLOGICO SIMULATORE DALLARA





Duemila studenti da tredici Paesi differenti, quattro giorni di gare, di confronto, di competizione serrata, ma anche di festa, di condivisione, di sportività. Quattro giorni da ricordare, un'esperienza preziosissima per chi domani si troverà ad occupare un posto di responsabilità in campo ingegneristico, e del motorsport in particolare. L'ottava edizione della Formula SAE Italy e Formula Electric Italy, disputatasi ancora una volta a Varano de' Melegari è stata un successo, con numeri da record e risultati che hanno ribadito l'importanza della manifestazione voluta dall'Associazione Tecnica dell'Automobile, e fortemente appoggiata dalla Dallara, in prima persona proprio dall'Ingegnere Gian Paolo. Una competizione che vede in pista, ma non solo, laureandi e neolaureati di ingegneria di tutto il mondo impegnati a ideare, disegnare, realizzare, promuovere e guidare prototipi di vetture che rappresentano la loro prima grande sfida a livello sia tecnico che manageriale. Una gara nata ormai più di venti anni fa fra le Università americane del Texas, Austin e Arlington, e poi allargatasi a tutto il pianeta. Per l'evento di Varano erano previste due categorie, la 1C, per vetture a combustione, e la 1E, per vetture elettriche. A spuntarla, per quanto riguarda la 1C, alla fine è stato il Rennteam dell'Università di Stoccarda, seguito sul podio dai connazionali del Cat-Racing dell'Università di Coburg e dall'Aristotle Racing Team dell'omonima Università greca di Salonicco: a dimostrazione che fra gli studenti europei la preparazione e la creatività non conoscono barriere, anche in tempi di crisi.

Nella categoria 1E ancora tanta Germania, con il WHZ

Racing Team dell'Università di Zwickau davanti al Darmstadt Racing Team, ma anche una fetta di Italia, grazie alla Squadra Corse del Politecnico di Torino, che ha conquistato il terzo posto.

Il team piemontese, schierato in pista con il "diabolico" numero 666, si era difeso benissimo sia nelle giornate dedicate agli Static Event (quelli che riguardano la progettazione, l'analisi dei costi e la presentazione della vettura) sia in quelle relative ai Dynamic Event (dove ci si affronta in pista attraverso varie prove di guida). La Squadra Corse è infatti salita sul gradino più alto del podio nel Presentation Event in classe 1E, completando una doppietta italiana grazie al primo posto nella classe 1C del team dell'Università di Roma La Sapienza, e classificandosi poi terzo anche nel Design Event e nel Cost Event della classe 1E. Gara quest'ultima nella quale, per quanto riguarda la 1C, si erano imposti i ragazzi dell'Università della Calabria. Il team del Politecnico di Torino ha dato battaglia anche nei Dynamic Event, classificandosi primo nella prova di Autocross, e terzo in quella di Acceleration. La coppa SAE per il miglior team negli eventi dinamici è stata consegnata dal direttore della Formula SAE Italy Paolo Coeli, ma per i futuri "maghi" delle corse e del motorsport mondiale i riconoscimenti sono stati anche altri. Particolarmente "ghiotto", fra i trofei consegnati dalla Dallara, si è rivelato il premio per i driver più veloci nella prova dell'Autocross: l'incredibile opportunità di partecipare a una sessione di guida sul Simulatore Dallara, famoso in tutto il mondo e frequentato dai campioni di tante categorie. A ottenere il nullaosta per la fantastica esperienza sono stati Norman Jersch, dell'Hawks Racing Team dell'Università UAS di Amburgo, Michael Sommer





dello Joanaeum Racing dell'UAS di Graz, in Austria, e Gabriele Vacchina, componente della Squadra Corse del Politecnico di Torino.

«I team italiani sono decisamente cresciuti in competitività in questa magnifica ottava edizione della Formula SAE – sottolinea Roberta Reggiani, Project Manager dell'ATA – e lo dimostrano i successi ottenuti dal Politecnico di Torino, dall'Università della Calabria e da quello dell'Università di Roma La Sapienza. Dopo otto anni stiamo ottenendo molti riscontri positivi, e questa è stata sicuramente l'edizione più riuscita. All'interno delle varie Università sempre più ragazzi possono sfruttare un'opportunità di crescita, e i risultati si vedono. Ormai tutti gli atenei hanno un team di Formula SAE, a laureandi e neolaureati viene dunque offerta una chance concreta di realizzare il loro primo progetto ancora prima di uscire dall'Università, e questo è proprio il nostro obiettivo».

Un risultato che nasce da un cocktail davvero unico di passione, impegno creativo, rigore progettuale e spirito sportivo che la Dallara, main sponsor dell'evento, contribuisce a realizzare grazie ad un sostegno a tutto campo. «Il nostro ringraziamento – continua Roberta Reggiani – va in primo luogo all'ingegner Dallara, che in prima persona ha sempre fornito il proprio appoggio alla manifestazione, coinvolgendo tutta l'azienda, ma anche all'ingegner Pontremoli, all'ingegner Toso e a tutti i volontari – giudici ed ispettori tecnici - che ci aiutano nella realizzazione delle varie prove. Il loro è un apporto fondamentale». Appuntamento all'anno prossimo, con la Formula SAE Italy e con i suoi protagonisti che, come dice Gian Paolo Dallara «sono sempre i ragazzi!».

Stefano Semeraro



HANDBYKE

IL SOGNO DI ALEX

L'IMPRESA DI ALEX ZANARDI, CON LA CONQUISTA DI DUE MEDAGLIE D'ORO AI GIOCHI PARALIMPICI DI LONDRA È STATA PERFEZIONATA GRAZIE AL SUPPORTO DEI TECNICI AERODINAMICI DELLA DALLARA

“Non vivrò nella paura di cadere o di prendere fuoco. Scelgo di lasciare che la vita mi apra e mi renda meno impaurito, più accessibile e sciogla il mio cuore fino a che non diventi un paio d'ali una torcia, una promessa”: questa poesia di Dawna Markova sembra calzare a pennello ad un grande atleta ed un grande uomo come Alessandro Zanardi, capace di rialzarsi dopo il terribile incidente del 2001 e tornare più forte di prima, rendendo ordinario ciò che per gli altri è straordinario.

A Brands Hatch, un circuito che il pilota aveva già conosciuto agli esordi della sua carriera nella Formula 3000, conquista un oro paralimpico nella prova a cronometro; si prende poi un altro oro nella prova individuale H4, 64 km su strada, ed un argento con la staffetta mista.

Lo fa con una handbike molto speciale, sviluppata in larga misura alla Dallara, da professionisti e amici che conosce da tempo, da quando nel 1988 esordì in Formula 3 proprio con una Dallara.







Tutto è nato quasi per caso, da una visita, da un caffè. Ce lo racconta l'ing. Dialma Zinelli, responsabile dell'aerodinamica Dallara e del progetto handbike.

"Nell'autunno dello scorso anno, Alex era venuto a trovarci con l'ex-pilota e team owner Chip Ganassi e ci ha parlato per la prima volta di questa sua nuova avventura per le paralimpiadi. E allora è venuta fuori l'idea: perché non torni con la bici che gli diamo un occhio per vedere se c'è qualcosa di migliorabile? Detto fatto: a dicembre è tornato in bici con Vittorio Podestà (7 volte campione italiano di handbike, n.d.r.) e da lì è iniziata la collaborazione".

Quali sono stati i primi step?

"Siamo partiti pensando a semplici modifiche migliorative; poi ho pensato, perché non proviamo un po' di aerodinamica numerica? Abbiamo così digitalizzato Zanardi stesso con la bici, partendo da una nuvola di punti irregolare per arrivare ad una superficie coerente che potesse essere codificata dal software CFD".

I risultati?

"Molto buoni. La CFD ci forniva un riscontro oggettivo delle aree migliorabili e, prova dopo prova, la bici che stava maturando aveva una forma abbastanza diversa da quella originale, per cui alla fine abbiamo pensato sia noi che Alex di concepire il telaio ripartendo da zero".

Come con una macchina da corsa?

"Esattamente. Abbiamo seguito le stesse fasi e metodologie, rispettando un regolamento tecnico che imponeva vincoli dimensionali e funzionali con la meccanica a vista. Dopo aver fatto tanta CFD, siamo passati alle analisi strutturali FEM (Finite Element Methods), per poi realizzare prove di laboratorio. Si è parallelamente costruito un manichino per valutare l'abitabilità e la posizione di guida ed infine si è progettato e realizzato il primo prototipo, pronto a luglio".

Come è andata?

"Alex ha percepito subito la differenza in termini di rigidità, di precisione di guida e di scorrevolezza rispetto alla prima bici. Si poteva fare meglio in termini di peso, per cui abbiamo lavorato su un secondo prototipo, consegnato il primo agosto, che è poi diventato la bici con cui ha vinto a Londra".

La parte più difficile del lavoro?

"Nel poco tempo che si aveva, è stata definire una posizione di guida corretta, con una giusta

altezza ed un guscio confortevole, in modo che Alex potesse esprimere la massima potenza nella pedalata. Il lavoro è stato facilitato dallo stesso Alex che, ad ogni piccola modifica, ci dava feedback precisi grazie alla sua sviluppata sensibilità di pilota".

Che esperienza è stata?

"Fantastica, emotivamente intensa, soprattutto grazie ad Alex che è di una semplicità e disponibilità incredibile: riusciva ogni volta a passare e salutare tutti e la gente Dallara rispondeva nel migliore dei modi, il team di lavoro era straordinariamente motivato".

Qualche aneddoto?

"Roberto Ciura, che ha coordinato il montaggio della bici, in passato è stato il capo-macchina di Zanardi quando correva in F3: segni del destino. Alex scherzando diceva: io rompo i giocattoli, Roby me li aggiusta".

L'impegnativo lavoro ha generato un prototipo unico per Alex, quasi una "scarpa di Cenerentola"; tuttavia un'idea comune tra la Dallara e Zanardi, ancora tutta da sviluppare, è che i concetti costruttivi studiati potrebbero dar vita un giorno ad una progettazione diversa per realizzare un modello adattabile a tutti, anche a persone normodotate che desiderano praticare un'attività sportiva all'aria aperta, indubbiamente nuova ed esaltante. L'ing. Dialma Zinelli, che ha tra l'altro promesso di essere il primo "tester" di questo ipotetico prototipo.

L'ing. **Andrea Pontremoli**, AD della Dallara, si è espresso così su questa collaborazione: "Alex ha saputo coinvolgere l'intera azienda con il suo sogno e siamo orgogliosi che il risultato premi una persona eccezionale. Si è inoltre promossa l'immagine di un'Italia che funziona".

Sulla stessa lunghezza d'onda, l'ing. **Gian Paolo Dallara**: "una persona unica, che arricchisce chiunque abbia il privilegio di conoscerlo".

Dopo questa impresa, **Zanardi** ha lasciato un bellissimo messaggio al team Dallara: "Si può offrire stima alle persone semplicemente perché credi che la meritino; quando però a questo si aggiunge un rapporto di grande amicizia come quello che ho con l'Ingegnere Dallara, con l'Ingegnere Pontremoli e con le tante persone che lavorano a Varano, il

desiderio di fare qualcosa di speciale con loro diventa fortissimo.

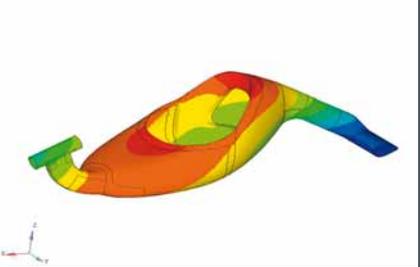
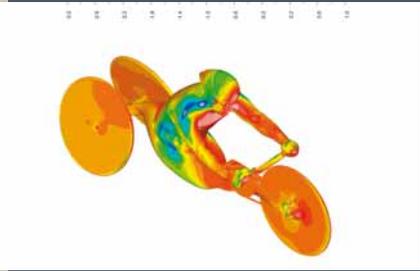
In "gioventù" avevo guidato una Dallara in un Campionato di Formula 3, in cui correre con una monoposto realizzata a Varano era l'unico modo per essere competitivi, quasi come correre in un trofeo monomarca.

Mi sono dovuto inventare questa nuova, esaltante, avventura sportiva per rendere ai miei Amici quel tributo di emozioni che solo una competizione durissima da vincere può regalarti e alla fine sai, con profondo orgoglio, che la firma di ognuno è metaforicamente in calce a quella piccola impresa.

Dialma, Francesco, Giacomo, Andrea, e poi ancora Roberto, Carlo, Nicola, Fabrizio, Leonardo e comunque tutte le persone che hanno progettato e "stretto i bulloni" di questo mio mezzo fantastico erano a bordo con me durante le gare a Brands Hatch e con me dividono il merito di una delle gioie più grandi mai provate nella mia carriera sportiva.

Sarà retorico, ma in attesa di alzare il calice (che poi verrà riempito più volte....) cari amici, grazie!".





Davvero una bella storia che ci ricorda l'importanza della serietà, della professionalità, della tecnica e dell'innovazione, ma soprattutto che il più grande limite delle persone non sta nei loro muscoli, ma nella loro testa e nel loro cuore. Persone come Zanardi ci fanno riscoprire l'arte di vivere con il sorriso sulle labbra e di rimettersi continuamente in gioco, anche quando fuori trovi il ghiaccio degli indifferenti, il buio della sfiducati, il vento soffiato dagli scansafatiche.

Alessandro Santini





EXPO TARO-CENO L'AGGREGAZIONE VINCE LA CRISI



Paolo Rossi
sul prototipo Ktm
esposto
per l'occasione



In momenti di crisi, ci sono territori, imprenditori ed istituzioni che si aggregano per rafforzare relazioni, creare sinergie e presentarsi sul mercato più forti di prima. È questo lo spirito dell'Expo Taro Ceno, che si è svolto il 25 e 26 agosto a Compiano, un bellissimo borgo in provincia di Parma, con un castello da favola che guarda dall'alto una delle due valli, la Val Taro. L'altra, appunto, è la Val Ceno: entrambe prendono il nome dai fiumi che li attraversano, il Taro ed il Ceno, e danno anche il nome all'Expo. Proprio nel castello si ritiravano le corporazioni medioevali quando imperversava la guerra, in modo da difendere le migliori competenze ed i mestieri caratteristici del luogo.

Allo stesso modo oggi, di fronte alla tempesta economico-finanziaria che imperversa, imprenditori e artigiani hanno fatto cerchio nel caratteristico borgo di Compiano per conoscere, farsi conoscere e fare sistema, per mostrare i loro prodotti, ma soprattutto per evidenziare una caratteristica che nel mondo di oggi si sta perdendo sempre più, ma che è un prezioso patrimonio della cultura italiana: quel "saper fare" fatto di abilità manuali e materiali, di conoscenza sedimentata nel contesto del lavoro che migliora giorno per giorno grazie a perseveranza e tenacia.

Organizzato dalla "Fondazione Andrea Borri", dall'associazione "Compiano Arte e Storia", dal "Centro Studi Valceno" in collaborazione con il "Centro Studi Agostino Casaroli", con il sostegno di tutte le istituzioni comunali, provinciali, regionali, l'Expo ha visto la partecipazione di aziende ed artigiani appartenenti ai più disparati ambiti: dall'aspetto naturalistico (le risorse del bosco) all'utilizzo artigianale del

legno (serramenti, mobili, seggiole), dalla pietra arenaria (lavorazione e formazione geologica) al verde (piante e fiori, progettazione di giardini), dall'high-tech (aziende a tecnologia avanzata) alla gastronomia, dalla ricettività (agriturismi, bed&breakfast) al metallo (dalla preistoria all'arte contemporanea). Insieme alla Dallara, presente nell'area high-tech, le aziende ed gli artigiani presenti a Compiano erano oltre cinquanta: falegnami, scalpellini, costruttori, fruttivendoli, artisti, coltellinai, liutai, aziende agricole, aziende esperte nei rivestimenti (coating), nel carbonio e nelle lavorazioni meccaniche ecc...

Durante la due giorni di tavole rotonde, interventi di autorità, di presidenti di associazioni (Confartigianato, Camera di Commercio di Parma), di professori universitari, c'è stato spazio per la consegna del premio "Compiano Sport" al campione del mondo del 1982, Paolo Rossi, che è rimasto attratto dallo stand Dallara e non si è sottratto ad una foto sulla KTM X-Box progettata a Varano.

Il dibattito conclusivo è stato coordinato dal Presidente del Centro Studi ValCeno, nonché A.D. della Dallara, Andrea Pontremoli, che stila un bilancio della manifestazione: "scopo primario dell'iniziativa era quello di approfondire una conoscenza reciproca. Solo prendendo coscienza del territorio in senso collettivo è possibile fare tutti lo stesso sogno, pur dormendo in letti diversi. In un contesto sempre più globalizzato, un'azienda può essere competitiva solo se il territorio in cui è inserita è competitivo".

Lo stesso Pontremoli, coadiuvato dal direttore del Centro Studi Val Ceno, Alessandro Berzolla, è stato promotore di un sondaggio presso le

aziende espositrici, da cui è emerso che tutti partecipanti all'Expo avevano delle caratteristiche in comune: una grande passione per la propria attività, l'idea di fare qualcosa di unico, un forte attaccamento al territorio, da cui scaturisce fedeltà ed orgoglio dei collaboratori.

Le problematiche emerse sono state quelle di una forte burocrazia, di un insufficiente supporto da parte di istituzioni e associazioni, di un mercato del credito che premia i beni fisici e non dà fiducia alle idee e alle iniziative intangibili, di una inadeguata promozione del territorio.

Infine, si è passati alle proposte. Per quanto riguarda l'industria high-tech, questa ha bisogno di una formazione ad alto livello e a tal proposito sarà realizzato un polo formativo nella confluenza delle due valli, a Fornovo Taro.

Con riferimento all'agricoltura, occorre che ci siano sempre più aggregazioni sulla base di diverse tipologie di prodotto, ma anche i servizi di trasporto e promozionali potrebbero beneficiare di iniziative di centralizzazione, come la realizzazione di un unico call center e/o sito web. Si è poi parlato dell'artigianato, di come sia fondamentale un marketing territoriale che faccia conoscere queste unicità in tutto il mondo.

Una manifestazione pensata per accendere i riflettori sulla montagna, per allargare gli orizzonti di sviluppo di due valli, per creare un marchio "doc" indipendente dal prodotto, per dare un messaggio di speranza verso il futuro, di determinazione, di imprenditorialità, di coraggio: un esempio anche per altri territori.

Alessandro Santini

In pista dal 1972.

- Consulenza, progettazione e produzione di vetture da competizione e stradali ad alte prestazioni.
- Aerodinamica: galleria del vento e computational fluid dynamics (CFD).
- Ricerca e sviluppo: dinamica del veicolo e simulatore di guida.



www.dallara.it