



NUMERO SPECIALE

- PONTREMOLI, IL BILANCIO 2012
- TUTTE LE VITTORIE DALLARA DELL'ANNO
- AZIENDA-UNIVERSITÀ, BINOMIO DI SUCCESSO
- HUNTER-REAY "PROFESSORE" A VARANO
- SUPER FORMULA: OBIETTIVO GIAPPONE
- DALLARA RENAULT 3.5, UNA MONOPOSTO DA SOGNO
- SASSI, UN PREMIO ALL'INTEGRAZIONE



«DAL TERRITORIO, NUOVE IDEE PER IL MONDO»

CON L'INGEGNER PONTREMOLI, A.D. DI DALLARA AUTOMOBILI, TRACCIAMO UN BILANCIO DI UN ANNO RICCO DI SUCCESSI E SCOPRIAMO I TRAGUARDI FUTURI DELL'AZIENDA, SEMPRE IN CHIAVE DI INNOVAZIONE. DALLA INDYCAR AL NUOVO PROGETTO PER LA SUPER FORMULA GIAPPONESE, DAL SIMULATORE ALLO STUDIO DI UNA VETTURA STRADALE A BASSO COSTO CHE PORTI IN SE L'ANIMA "RACING" DELL'AZIENDA, È PARTENDO DALLA CREAZIONE DI UNA FILIERA PRODUTTIVA SOLIDALE CHE SI POSSONO AFFRONTARE LE SFIDE DELLA GLOBALIZZAZIONE. NONOSTANTE LA CRISI



“In periodi di difficoltà, tutto quello che funzionava prima non è più garanzia di successo e uno dei più grandi valori della crisi è che forza il pensiero. Occorre ripensare completamente quello che facciamo, dalla ricerca alla progettazione, dalla produzione alla tipologia di prodotti e servizi che portiamo sul mercato”



Ingegnere Pontremoli, il 2012 è stato un anno ricco di soddisfazioni per Dallara. Quale è il suo bilancio? Di quale traguardo è più fiero?

«Il bilancio è positivo. Il traguardo di cui sono più fiero è l'introduzione della nuova IndyCar che cambiava dopo nove anni di onorato servizio. La nuova vettura, con un costo notevolmente ridotto, ha introdotto innovativi concetti di sicurezza e di aerodinamica, ha migliorato la guidabilità e la facilità di sorpasso per rendere più piacevole lo spettacolo. Tutti questi cambiamenti hanno portato a qualche contrasto all'inizio, ma a fine campionato è stato riconosciuto che quanto introdotto ha portato valore alla serie. Un altro traguardo importante è il simulatore, che è sempre più usato da noi ed altri OEM per sviluppare nuovi prodotti e dai team di tutte le categorie per migliorare le performance in pista».

Sviluppo e territorio: come si radica la presenza della Dallara nella realtà industriale dell'Emilia Romagna e dell'Italia in generale?

«Ripeto una frase che dico spesso, ovvero che in un mondo globale la competizione non è più tra singole aziende, ma tra sistemi territoriali che si contenderanno il futuro. Un'azienda non può essere competitiva se non lo è il territorio in cui opera. Per questo stiamo cercando di aumentare il sapere di

tutto il territorio, lavorando con scuole ed enti di formazione per sviluppare competenze che servono a noi, ma anche a molte imprese a noi vicine. Stiamo avendo un ottimo riscontro dalle istituzioni e, come aziende, ci stiamo aggregando per un progetto futuro che restituisca speranza alla gente. In momenti così negativi, la crisi ci sta aiutando a pensare in maniera nuova e diversa».

A proposito di crisi, qual è la ricetta della Dallara per sconfiggerla?

«In periodi di difficoltà, tutto quello che funzionava prima non è più garanzia di successo e uno dei più grandi valori della crisi è che forza il pensiero. Occorre ripensare completamente quello che facciamo, dalla ricerca alla progettazione, dalla produzione alla tipologia di prodotti e servizi che portiamo sul mercato.

Un esempio per noi è stato il simulatore che ha cambiato il modo di pensare e progettare una vettura. Altro esempio è l'aerodinamica che è sempre più uno degli elementi chiave nella performance di una macchina; stiamo lavorando su nuove idee per rendere più efficiente l'intero processo: dall'idea al modello alla prova in galleria».

Come procede il rapporto con l'università e la scuola?

«Università e scuola sono elementi essenziali per creare vantaggio competitivo e dunque

dobbiamo legarci sempre di più: le imprese dando input su quali competenze serviranno in futuro, il mondo dell'educazione portando gli studenti vicini alle realtà produttive con visite e tirocini, in modo che possano orientarsi meglio e capire quale può essere il loro contributo nel mondo del lavoro. Dobbiamo riportare la cultura del mestiere, il saper fare qualcosa».

In America la presenza Dallara si è ulteriormente consolidata: quali saranno i passi futuri in quella realtà?

«Gli Stati Uniti sono un ponte per portare quello che si è sviluppato in Italia in termini di prodotti e servizi, ma anche per ricevere le richieste di un mercato avanzato come quello americano. I primi riscontri sono buoni, siamo all'inizio, dobbiamo dimostrare tutto il nostro valore».

A quali nuovi mercati l'azienda guarda con più interesse? E con quali progetti?

«Stiamo guardando ai paesi emergenti. Un mese fa è partita una nuova formula in India e stiamo ricevendo feedback positivi, stiamo sviluppando la Super Formula per il Giappone, abbiamo preso contatti in Sud Corea e negli Emirati Arabi per campionati con il nostro Formolino. Fondamentale poi sarà l'apporto degli Stati Uniti nella nostra strategia di internazionalizzazione, dove gli ambiti aeronautico ed automotive sono tutti



da esplorare e dove possiamo avere grandi margini di sviluppo».

Innovazione è sempre stata una parola chiave per Dallara. Ci può dare un'idea dei campi sui quali la Dallara si impegnerà a innovare nel prossimo futuro?

«Continueremo ad impegnarci sui nostri tre pilastri: i materiali compositi in fibra di carbonio, l'aerodinamica e la dinamica del veicolo. Per quanto riguarda il primo campo, aumenteremo la ricerca nell'ambito dei crash dinamici, degli studi di fatica e degli incollaggi, trovando nel contempo nuovi ambiti di applicazione, senza dimenticare lo sviluppo di nuove tecnologie produttive. Con riferimento all'aerodinamica, sarà essenziale migliorare l'efficienza della galleria del vento e legarla sempre più al simulatore, non tralasciando l'aerodinamica numerica (CFD) dove l'evoluzione dei super-computer e dei software stanno creando opportunità inimmaginabili fino a poco tempo fa. Infine, la dinamica del veicolo, ed il simulatore in particolare, sono campi aperti per lo sviluppo: il limite non è tecnologico, è solo nella nostra testa, nella fantasia dei possibili utilizzi».

A proposito di simulatore, lo strumento è sempre più utilizzato da team e piloti. Sono previste novità per il 2013?

«Mentre fino ad ora abbiamo sviluppato alcuni elementi della macchina al

simulatore, per la prima volta stiamo sviluppando un'intera macchina, nello specifico la Formula Nippon, in modo virtuale, usando il simulatore fin dalla fase di progettazione: il pilota potrà guidare una vettura che non è mai stata costruita».

La collaborazione con Alessandro Zanardi per le Paraolimpiadi di Londra ha avuto un meraviglioso compimento. E' un'esperienza che avrà un seguito?

«Con Zanardi ne stiamo parlando. Ci piacerebbe lavorare su un progetto di handbike disponibile a tutti, basato sull'esperienza che abbiamo fatto insieme. Se son rose, fioriranno».

Formula 3, GP2, GP3: come vede il futuro delle categorie per monoposto propedeutiche alla F.1?

«Questo mondo sta cambiando molto, c'è un'attenzione sempre più esasperata ai costi e la necessità di essere più attrattivi per la gente. La cosa che ritengo importante è far avvicinare le giovani generazioni al motorsport attraverso le nuove tecnologie (i social network, i videogame ecc..) con l'obiettivo di rendere partecipe ed interattivo il pubblico».

Cosa ci può dire dell'avventura che sta iniziando nella Super Formula giapponese?

«Per noi è una bella sfida entrare attraverso

la porta d'ingresso del mercato del motorsport giapponese. Dovremo dimostrare di fornire una macchina affidabile, sicura, divertente da guidare, ad un costo contenuto. Sembra una ricetta semplice, ma è molto complessa da realizzare».

Vedremo prima o poi nascere una Dallara pensata per l'automobilista di tutti i giorni?

«E' nelle nostre intenzioni costruire una autovettura in piccolissima serie che racchiuda il DNA Dallara: una macchina sportiva, che coniughi l'emozione della pista con il piacere di una gita fuori porta, ad un costo accessibile. Abbiamo già abbozzato le prime idee di progetto, la vettura sarà molto leggera grazie all'uso della fibra di carbonio, l'aerodinamica sarà molto efficiente e favorirà grandi prestazioni in pista con un consumo ridotto».

La Dallara ha in mente di allargare il suo interesse a settori esterni al motorsport?

«Sì, rimanendo però ancorati alle nostre tre competenze distintive: la progettazione e produzione usando materiali compositi, l'aerodinamica e la dinamica del veicolo. L'ambito di utilizzo di queste tre nicchie di conoscenza è molto ampio e va al di là del motorsport. In ogni caso, non perderemo mai la nostra anima racing che ci spinge sempre a fare cose con passione».

Alessandro Santini



ARCHIVIO

2012 UN ANNO DI SUCCESSI



CAMPIONE INDYCAR
Ryan Hunter-Reay





CAMPIONE GP2
Davide Valsecchi

 DAVIDE

P 1

2012



CAMPIONE RENAULT 3.5
Robert Frijns



CAMPIONE GP3
Mitch Evans



CAMPIONE F.3 EURO SERIES
E EUROPEAN F.3 OPEN
Daniel Juncadella



CAMPIONE F.3 AUS
James Winslow



CAMPIONE INDIYLIGHTS
Tristan Vautier



CAMPIONE
Marvin Kir



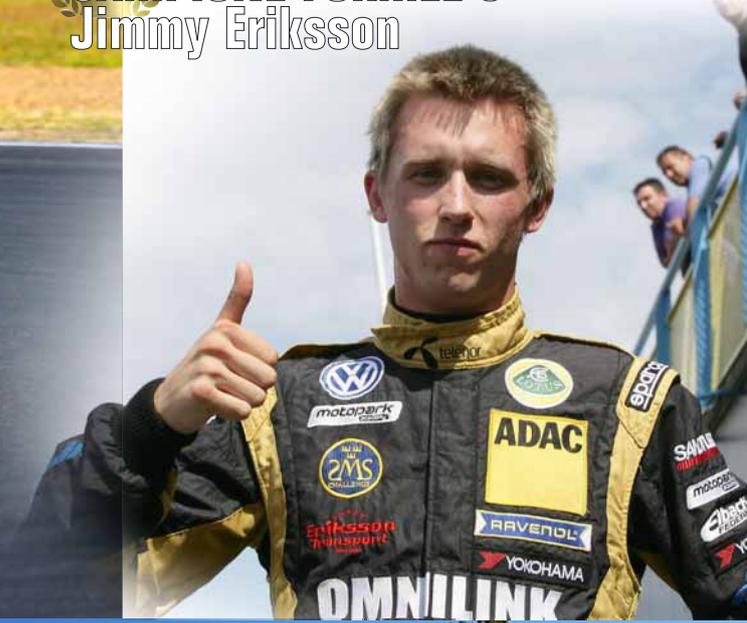
CAMPIONE JAPANESE F.3
Rio Hirakawa





CAMPIONE FORMEL 3
Jimmy Eriksson

STRALIAN



CAMPIONE F3 SUDAM
Fernando Razende

F. ADAC MASTERS
chhofer



CAMPIONE F.3 BRITISH
Jack Harvey





AZIENDA E SCUOLE UNITI SI CRESCE

LA DALLARA HA DA TEMPO INTRAPRESO IMPORTANTI COLLABORAZIONI CON SCUOLE, ENTI FORMATIVI, ISTITUZIONI PUBBLICHE E UNIVERSITÀ PER INTEGRARE ISTRUZIONE E FUTURA OCCUPAZIONE. I RISULTATI SONO OTTIMI E GLI OBIETTIVI FUTURI, COME CI RACCONTA IL RESPONSABILE DEL SETTORE DOTTOR FILIPPO DI GREGORIO, SONO LA CREAZIONE DI UN MASTER INTERNAZIONALE IN MOTORSPORT VALIDO SIA IN ITALIA SIA NEGLI USA, E LA CREAZIONE DI UN POLO SPECIALISTICO PER I MATERIALI COMPOSITI A FORNOVO. LA CHIAVE È UNIRE FORTISSIMA ATTENZIONE PER IL TERRITORIO E COOPERAZIONE CON L'ESTERO IN UNO SCAMBIO VIRTUOSO DI UOMINI E IDEE

THE PURSUIT OF EXCELLENCE

L'INGEGNERIA NEL MONDO DELLE CORSE
Ready for the future
 Tecnologie avanzate per nuove vetture di successo

dalara 28 GIUGNO 2010
 Sala Congressi
 Palazzo di Giustizia

Interverrà:
Ing. Andrea Pontremoli
 CEO dalara Motorsport Custom Assemblies S.p.A.

Parteciperanno:
Ing. Daniele Clari (Dalla) **Indirizzo di salute: Prof. Enrico Primo Tamasini** (Università di Milano)
Ing. Paola Carolosi (Dalla) **Prof. Giovanni Latini** (Università di Engineering)
Ing. Enrico Giuliani (Dalla) **Michele Quarta** (Associazione Motoristi)

Dott. Alessandro Santini (Dalla)

L'INTERO RICAVATO
 VERRA'
 DEVOLUTO
 INTERAMENTE
 PER IL BENEFICIO DEI SOCI PER LA CURA

NOI PER LORO

A

L'INTERO RICAVATO VERRA' DEVOLUTO INTERAMENTE PER IL BENEFICIO DEI SOCI PER LA CURA

NOI PER LORO
 0521-981741

NOI PER LORO
 www.noiperloro.it

dalara



Dottor Di Gregorio quando è iniziato e come si è sviluppato il rapporto fra la Dallara e il mondo dell'università?

«Il rapporto fra Dallara ed il mondo accademico risale a molto tempo fa. Io sono entrato in azienda nella seconda metà del 2007 e già allora i legami erano molto forti, grazie all'interessamento in prima persona dell'ingegner Dallara e di alcuni nostri dirigenti, nonché grazie alla collaborazione dei docenti universitari stessi. Oggi ci rivolgiamo all'università sostanzialmente per la ricerca di figure di tipo tecnico. Negli ultimi anni siamo cresciuti molto nelle aree che rappresentano le nostre tre "nicchie di conoscenza": la progettazione, l'aerodinamica e la dinamica del veicolo. Per dare qualche dato: a inizio 2007 l'azienda, intesa come gruppo, aveva circa 110 dipendenti, oggi siamo 200 persone, considerando anche i 13 colleghi che lavorano alla sede di Indianapolis, negli Stati Uniti. E' stato uno sforzo considerevole, sia in termini organizzativi, che in termini di investimento economico».

Esattamente che tipo di profili avete ricercato?

«Per la parte progettazione, soprattutto giovani neolaureati in ingegneria meccanica, o aerospaziale. Per l'aerodinamica è necessaria una laurea specialistica in aerodinamica ed a seconda che si entri nel settore della galleria del vento, o in quello relativo al CFD (aerodinamica numerica, simulata al computer) valutiamo anche il tipo di tesi svolta dai ragazzi. Per quanto riguarda la dinamica veicolo è importante una laurea specialistica in veicoli terrestri, o autoveicoli. Con l'arrivo del simulatore abbiamo però inserito anche ingegneri informatici».

Ma, come lei dimostra, si può entrare in Dallara anche con una laurea in filosofia...

«Nel mio caso specifico sì, ma mi ritengo molto fortunato... Tenga conto che su 180 dipendenti della sede centrale 80 sono laureati: oltre settanta dei quali in ingegneria, sei in economia, uno in lingue e uno in filosofia. Pertanto non consiglierei un percorso simile al mio a chi vuole lavorare in Dallara!».

Perché vi rivolgete soprattutto ai neolaureati?

«Siamo convinti di poter offrire, nelle tre aree che ho citato prima, una nostra "scuola interna", in grado sia di formare tecnicamente, sia di sviluppare il potenziale dei giovani, permettendo, tra l'altro anche all'azienda di crescere nel contempo insieme a loro. I neolaureati possono mancare di esperienza, ma spesso su di loro non gravano le sovrastrutture mentali che, invece, nelle persone con maggiore esperienza si sono sedimentate nel tempo. Ne è una conferma l'esempio che porta spesso l'ingegner Pontremoli a proposito del nuovo simulatore di guida realizzato fra il 2009 e il 2010. Quando si è creato il gruppo di lavoro dedicato, tutti ci dicevano che era impossibile costruire un "macchinario" come volevamo noi, quindi con la possibilità di testare, attraverso una serie di modelli matematici, vetture che non erano ancora state costruite. Allora, si è deciso di assumere una quindicina di neolaureati, che non sapevano che era impossibile farlo e che lo hanno realizzato! Un secondo motivo è che noi operiamo nel settore del motorsport, ma dobbiamo fare profitti, o attraverso la costruzione di vetture da corsa, o attraverso l'attività di consulenza che svolgiamo per clienti prestigiosi. Rispetto ad un team di F.1, per esempio, abbiamo un oggetto simile, cioè la vettura da competizione, ma da questo oggetto dobbiamo avere dei ricavi: infatti non siamo né pagati dagli sponsor, né abbiamo alcun tipo di sovvenzione dall'esterno. Questo significa che chi lavora in Dallara deve avere sempre presente l'importanza dell'obiettivo da raggiungere in termini di prestazione, cioè l'efficacia, ma senza dimenticare l'aspetto relativo ai costi, cioè l'efficienza. Insomma, serve una grande abilità nel bilanciare costi e benefici. Sviluppare questa sensibilità con chi non ha mai lavorato nell'ambiente tipico del motorsport, nel quale la prestazione è ricercata (spesso) indipendentemente da altre variabili, dà maggiori risultati. Un'ultima considerazione, ma non meno importante, è che puntiamo sulla "persona". Per quanto riguarda l'area della selezione e sviluppo, cerchiamo di fare nostro il principio "hire for attitude and train for skills", cioè assumiamo la persona alla luce delle sue

attitudini, abilità naturali e la formiamo per consentirle di sviluppare ed esplicitare determinate capacità. Il professionista esperto, inteso in senso tecnico, può non essere una persona "stile Dallara", caratterizzata, cioè da valori distonici rispetto a quelli che ci contraddistinguono e questo può portare a comportamenti e situazioni critiche e difficili da modificare. Invece, se puntiamo sulla "risorsa giusta" per quanto riguarda gli aspetti più soft (cioè in termini di attitudini e di competenze relazionali), anche se la persona non ha molta esperienza, potremo "costruire il professionista a partire dall'uomo"».

Ci può fornire qualche dato sulle assunzioni?

«Il reparto progettazione cinque anni fa aveva circa 23-24 persone, oggi sono più di 50. Nella ricerca e sviluppo/dinamica del veicolo, lavoravano 4-5 persone, oggi siamo a 20. L'aerodinamica contava 20 addetti, oggi sono fra i 40 e i 50, a seconda dei picchi di lavoro. Questo dà un'idea del processo di selezione e di inserimento, principalmente di neolaureati, avvenuto negli ultimi anni».

Qual è la provenienza geografica dei neoassunti?

«Provengono un po' da tutta Italia. Come bacini regionali fino a poco tempo fa mancavano la Val d'Aosta, la Basilicata e il Molise, ma ora abbiamo inserito un ragazzo di Campobasso che ha studiato a Torino quindi lo scacchiere italiano è quasi completo! Arrivano ragazzi anche dall'estero: per l'area progettazione i nostri atenei di riferimento sono storicamente Torino, Milano, Parma. Per l'aerodinamica Milano, Pisa, Torino e la sede distaccata di Forlì dell'ateneo di Bologna. Per quanto riguarda la dinamica veicolo principalmente Pisa, Milano e Modena-Reggio Emilia per quanto riguarda la laurea in veicoli terrestri/autoveicoli. Devo aggiungere però che ci sono atenei come Brescia e Padova che, per quelle che sono le nostre esigenze, rappresentano sempre più un importante punto di riferimento. Negli ultimi 4-5 anni abbiamo attivato convenzioni con una quindicina di atenei italiani: Bologna, Brescia, Cagliari, Camerino, Milano, Modena-Reggio Emilia,



Padova, Parma, Pisa, Roma, Udine, Torino, Venezia... Abbiamo però colleghi ingegneri che vengono da Graz, in Austria, dall'Imperial College di Londra, dall'Argentina, dagli Stati Uniti, dalla Polonia... A breve arriverà un neolaureato proveniente da Cranfield, una delle più importanti Università per il motorsport del Regno Unito e del mondo. Inoltre, abbiamo attivato attraverso enti di formazioni italiani (come previsto la normativa) anche tirocini con studenti stranieri. Ad esempio con un ragazzo laureato presso il Rose Hulman Institute of Technology di Indianapolis, (ateneo all'interno del quale sia l'ingegner Dallara, sia l'ingegner Pontremoli coltivano rapporti personali con alcuni docenti e con il rettore); ma anche con un giovane israeliano, che abbiamo conosciuto grazie all'evento del Formula Sae (era il team leader

della Negev University); oppure con un giovane indiano che studiava ingegneria meccanica a Washington DC».

Qual è l'accoglienza che l'Università riserva a queste iniziative?

«Ci sono rapporti basati sulla conoscenza personale tra docenti e colleghi direttori: penso all'Ingegnere Andrea Toso, responsabile della dinamica veicolo-R&S; all'Ingegnere Luca Pignacca, responsabile della progettazione; all'Ing. Dialma Zinelli, responsabile del reparto aerodinamico. Tra l'altro essi vengono spesso coinvolti dal mondo universitario in progetti, interventi e testimonianze. Uno dei nostri obiettivi, nel prossimo futuro, è però di strutturare maggiormente questi legami a "livello istituzionale", renderli rapporti stabili fra azienda e università. Stiamo lavorando fra

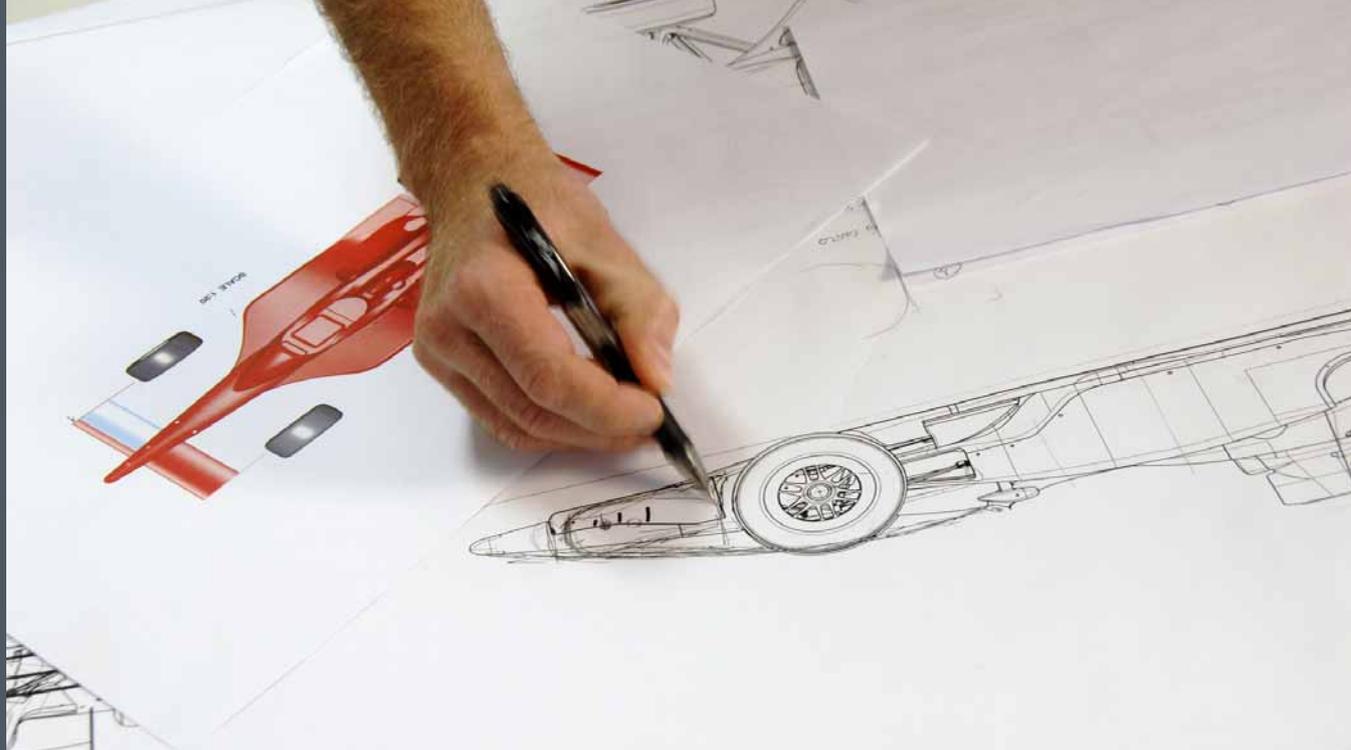
l'altro a un progetto che riguarda l'employer branding, cioè a quanto il marchio Dallara possa essere attrattivo per i potenziali candidati in una prima fase e possa favorire la "retention", la permanenza in azienda, in una seconda fase. In quest'ottica il rapporto tra università e azienda diventerà ancora più stretto e strategico».

Ci sono progetti particolari che avete attivato con le Università con cui siete a più stretto contatto?

«Al momento sono attivi quattro progetti di "ricerca universitaria". Uno riguarda i materiali e lo stiamo portando avanti con l'Università di Padova; uno con il dipartimento di matematica di Milano, il Mox, per quanto riguarda la fluidodinamica computazionale; una ricerca con l'Università di Parma sul tema



Gli studenti accolti a Varano in occasione della Formula SAE



del risk assessment. Infine, personalmente ne sto curando uno con l'Università di Modena-Reggio Emilia e la Fondazione Marco Biagi, su temi inerenti le risorse umane. Ma vi sono anche altri progetti e attività in corso tra Dallara ed il mondo universitario, che non cito per motivi di spazio».

Da voi arrivano semplici ingegneri o ingegneri che amano il motorsport?

«Ultimamente stiamo cercando di dare un valore particolare alla passione per il motorsport. E' un tema al centro delle discussioni fra me e i colleghi di area tecnica, sia nelle fasi di screening, sia nei colloqui veri e propri con i candidati. Rispetto al passato ci siamo in parte ri-orientati, dando maggiore importanza al fattore "passionale" ed emotivo, che le persone nutrono verso le vetture e le corse, piuttosto che al solo interesse per l'aspetto tecnico in sé».

Si parla spesso di "fuga dei cervelli". Lei crede che per un neolaureato attratto dal mondo del motorsport oggi ci siano più possibilità di carriera all'estero o in Italia?

«Io credo che ci siano ottime possibilità anche in Italia. Pensiamo all'Emilia-Romagna: Toro Rosso a Faenza, Lamborghini a Sant'Agata Bolognese, Ducati a Borgo Panigale, Ferrari a Maranello, Maserati a Modena, Pagani a San Cesario sul Panaro, oltre alla Dallara a Varano... Vediamo che le opportunità anche solo in un raggio di un centinaio di chilometri sono tante. E' un settore che, considerando l'indotto, probabilmente vale oltre 6-7 mila posti di lavoro. Nel Regno Unito, che rappresenta il principale "rivale" dell'Italia, invece arriviamo a oltre 30 mila persone che lavorano nel settore del motorsport, tanto che lì esiste anche un "ministero" dedicato, l'MIA

(Motorsport Industry Association), una vera potenza, anche a livello di lobby. Quantomeno in termini quantitativi, nel Regno Unito le opportunità sono maggiori, ma in Italia ci stiamo difendendo bene e dobbiamo continuare a puntare ed investire sulla "qualità". Vendendo bene, puntando sulla qualità».

Magari senza essere troppo "choosy", come dice il ministro Fornero...

«Devo dire che di ragazzi "choosy", ne abbiamo trovati pochi! Anche perché li mettiamo subito alla prova. Il nostro iter di inserimento prevede, alla fine dell'Università, un tirocinio formativo e di orientamento di sei mesi con una borsa di studio di 650 euro al mese, che diventano 750 con i buoni pasto: è chiaro che non è uno stipendio! Così andiamo subito a sondare quali sono le reali motivazioni di una persona ad entrare nel motorsport ed in particolare in Dallara e devo dire che nella stragrande maggioranza dei casi le motivazioni sono elevatissime. Resta inteso che il tirocinio deve essere utilizzato in maniera corretta: non può essere uno strumento per utilizzare manodopera a basso costo, bensì è un'esperienza che offre la possibilità di acquisire, attraverso l'inserimento nel mondo del lavoro conoscenze specifiche e tecniche, competenze relazionali e trasversali tali da agevolare le scelte professionali del tirocinante. Tra l'altro, per quanto ci riguarda, nei confronti di questi giovani si investe, in maniera considerevole in termini formativi, soprattutto nei primi mesi. Non sono infatti pronti subito a portare un contributo in termini operativi: i sei mesi servono a dare una prima sgrossatura delle conoscenze tecniche acquisite all'Università ed anche a valutare la capacità di adattamento al contesto aziendale. Negli ultimi dieci anni

oltre il 90 per cento dei nostri tirocini erano finalizzati all'assunzione e come tali si sono concretizzati. Alla fine del tirocinio offriamo un contratto a termine, e mediamente nel giro di un paio di anni le persone vengono stabilizzate ed ottengono un contratto a tempo indeterminato. Saremo fortunati, ma fra chi si iscrive ad un politecnico e viene poi a fare un colloquio in Dallara di ragazzi "schizzinosi" ce ne sono pochi».

In futuro nascerà una laurea in motorsport?

«Il progetto intorno al quale si sta lavorando in Dallara è un "Motorsport" Master Of Science, che sia riconosciuto sia in Italia, sia negli Stati Uniti. E' un sogno dell'Ingegnere Dallara, e fra l'altro un progetto in cui si sta impegnando personalmente l'ingegner Pontremoli insieme ad un gruppo di lavoro creato in seno all'Alma Graduate School, il Master dell'Università di Bologna. Ne fanno parte personalità come il Prof. Romano Prodi e il console statunitense a Roma. Uno degli scopi principali che stanno affrontando è il difficile coordinamento tra due diversi sistemi di studio. L'idea è di avere docenti provenienti non solo dal mondo accademico, ma anche da quello delle imprese e dei team che agiscono nel settore del motorsport ad alti livelli. Un sogno nel cassetto al quale si vorrebbe dare concretezza».

A livello di scuola media e superiore Dallara ha collaborazioni in corso?

«Certo. Ci sono i cosiddetti stage di alternanza scuola-lavoro, sia durante il quarto anno delle superiori, sia al termine del quinto. Abbiamo attivato convenzioni con una decina tra Licei e Istituti Tecnici della Provincia di Parma».

In questo campo in futuro vi rivolgerete più al territorio o alle realtà nazionali e

internazionali?

«Il rapporto con il territorio è un tema che sta molto a cuore sia all'Ing. Dallara, che all'Ing. Pontremoli. In un contesto globalizzato, come quello l'attuale, la sfida non è più fra singole imprese, ma fra sistemi territoriali, che si contenderanno il futuro. Tali sistemi sono costituiti dalle persone, dalle leggi e dalle imprese presenti su un determinato territorio. Quest'ultime "utilizzano" le prime due per competere al meglio nei mercati internazionali. La formazione nel territorio, intesa come rapporto con le università ma anche con le scuole superiori assume un ruolo strategico fondamentale. Nel 2008 abbiamo iniziato ad accogliere la Formula Sae a Varano, ed è un progetto su cui continuiamo a lavorare, ma nel 2009 abbiamo puntato anche su corsi di formazione gratuiti (grazie a finanziamenti della regione Emilia Romagna e della Provincia di Parma) per non occupati del territorio, lavorando in collaborazione con enti di formazione quali Centri Servizi PMI di Parma e FormaFuturo di Fornovo».

Ce ne può parlare più in dettaglio?

«Si è iniziato con il riqualificare una dozzina di ragazzi che avevano finito le scuole superiori e non riuscivano a trovare lavoro, ma neppure potevano o volevano iscriversi all'università, facendo loro conseguire la qualifica di disegnatore meccanico (qualifica della Regione Emilia-Romagna, riconosciuta a livello europeo). Quest'anno è partita la quarta edizione di questo progetto ed i riscontri, in termini di partecipazione, sono molto positivi. Inoltre, il 4 dicembre scorso ha preso il via il corso per ottenere la qualifica regionale di tecnologo di prodotto-processo nella meccanica, con specializzazione in materiali compositi. Oltre alle 500 ore di frequenza richieste, i ragazzi sosterranno altre 50 ore di laboratorio, il sabato mattina, imparando così come si lavorano e si utilizzano i materiali compositi. Infine, insieme ad altre aziende del territorio – Cedacri, Turbocoating, A2, Acmi (a cui probabilmente a breve si aggiungerà anche Barilla) – abbiamo costituito il primo Comitato Tecnico Scientifico (CTS) della Provincia di Parma insieme con l'Istituto di Istruzione Superiore - Gadda di Fornovo di Tarò.

Composto in modo paritetico da docenti interni e da esponenti delle aziende aderenti, il CTS ha funzioni consultive e propositive in merito all'organizzazione delle aree di indirizzo ed all'utilizzo degli spazi di autonomia e flessibilità dell'offerta formativa della scuola. Il compito principale è quello di individuare un'efficace raccordo tra gli obiettivi didattici e formativi dell'Istituto e le

esigenze del Territorio, relativamente ai fabbisogni produttivi.

A questo scopo abbiamo lavorato, a fianco dei docenti delle scuole superiori, in attività di orientamento direttamente nelle scuole medie. I ragazzi, infatti a volte si iscrivono presso istituti superiori di Parma, ignorando che sul territorio esistono scuole che possono offrire opportunità, sia in termini di strutture, che di istruzione. Abbiamo organizzato un open-day all'interno dell'istituto per favorire l'orientamento non solo degli studenti, ma anche delle famiglie. Dato che le esigenze comuni delle imprese riguardano la conoscenza della lingua inglese, del disegno meccanico e dei principali strumenti informatici, abbiamo inoltre previsto dei corsi extracurricolari, la cui frequenza è programmata nelle fasce pomeridiane, in cui offrire la possibilità di conseguire il "first certificate" d'inglese, la certificazione di disegno CAD e il patentino europeo ECDL (sono previste, tra l'altro, borse di studio per gli studenti più meritevoli)».

Il CTS si propone, più in generale, come momento di aggregazione a livello provinciale?

«La nostra idea è stata quella di lavorare sulla Formula Sae, sui corsi di formazione per inoccupati, sul CTS per promuovere e diffondere la cultura tecnico scientifica. Il CTS per noi è molto importante, ma è anche propedeutico ad ulteriori azioni. Con la riforma del 2007 (Fioroni-Bersani), in realtà purtroppo poco conosciuta, l'Italia ha mutuato dal modello tedesco l'idea dei poli territoriali. La regione Emilia-Romagna, ha assegnato ad ogni provincia un polo: Bologna ha quello della meccanica con l'automazione, Modena i materiali, Reggio Emilia la mecatronica, Parma l'agro-alimentare. I poli sono una rete fra imprese, scuole superiori, università ed enti di formazione e si possono creare anche a livello interprovinciale e interregionale. Hanno la funzione di favorire un sistema educativo di istruzione e formazione di eccellenza e ad alta specializzazione tecnologica, "integrato" con le filiere produttive del territorio. Per quanto riguarda il nostro territorio, vorremmo orientarci verso il settore della meccanica, in particolare al cluster, in crescita, di imprese impegnate nello studio e nelle lavorazioni di materiali compositi. Al contempo, si potrà offrire la possibilità a giovani, famiglie, soggetti del territorio e imprese di orientarsi tra istruzione secondaria superiore e "terziaria non universitaria" (IFTS/ITS), formazione professionale e realtà economico-produttive. L'idea è di favorire l'occupazione e lo sviluppo, con la creazione di posti di lavoro qualificati

ed in linea con le necessità del mercato, magari riscoprendo il valore e l'importanza della manualità collegata alla conoscenza, sulla scorta delle "scuole di arti e mestieri". La costituzione su Fornovo di un polo - il primo in Italia - per la specializzazione sui materiali compositi, andrebbe in questa direzione».

Qual è il ruolo di questi istituti?

«Spesso i ragazzi che escono dalla scuola superiore non vogliono, o non possono, continuare gli studi all'università, ma non sono abbastanza specializzati. Con gli IFTS è possibile specializzarsi per un anno (due semestri per un totale di mille ore di formazione), mentre con gli ITS si consegue invece un vero e proprio diploma di specializzazione (due anni per un totale di 2000 mila ore). Entrambi hanno un "valore" superiore alla maturità, anche se non sono equiparabili ad una laurea. Fra l'altro in questo modo sarà possibile riqualificare tutte le strutture già presenti a Fornovo, con l'ammodernamento dei laboratori e l'implementazione di nuovi macchinari, presso i locali dell'ente di formazione FormaFuturo. Senza contare che, oltre agli studenti in uscita dalle superiori, anche chi è ha perso l'impiego potrà recarsi presso il polo formativo e tecnico-professionale per riqualificarsi ed avere maggiori possibilità di ricollocarsi all'interno del mercato del lavoro. Ma la funzione di riqualificazione delle proprie competenze sarà importante anche per chi un lavoro lo ha, ma vuole tenersi aggiornato: quindi sia l'impresa, sia il singolo lavoratore potranno usufruire di questo servizio. E' un'opportunità importantissima per il territorio ed anche per altre realtà esterne. L'Ing. Pontremoli, ad esempio, ha già avuto contatti con aziende di importanti dimensioni sia del settore aerospace, che del settore automotive, attratte dalla possibilità di mandare in Emilia Romagna, a Fornovo, i loro dipendenti, proprio per riqualificarne le conoscenze tecniche».

Per finire, quali sono i progetti per il 2013 della Dallara in tema di assunzioni?

«L'anno prossimo l'area selezione e sviluppo sarà una priorità. In questi giorni stiamo completando colloqui che ci porteranno ad inserire una decina di neolaureati già nel primo trimestre 2013. In particolare nel mese di gennaio inseriremo 5-6 persone all'interno dell'area progettazione, 1 nell'area dinamica veicolo e 1 nell'area aerodinamica. Siamo un'azienda in costante crescita e che continua ad investire, soprattutto nei giovani, quindi nel proprio futuro!».

Stefano Semeraro

UNA SIMPATICA E RIUSCITA INIZIATIVA, NATA DA UN'IDEA DELL'INGEGNER LUCA PIGNACCA, HA TRASFORMATO LA VISITA DEL CAMPIONE 2012 DELLA INDYCAR IN UNA "LEZIONE" MOLTO PARTICOLARE AI FUTURI PATENTATI DI ALCUNI ISTITUTI DELLA PROVINCIA DI PARMA. PER GLI STUDENTI È STATA L'OCCASIONE DI SPERIMENTARE L'ALTA TECNOLOGIA E LA DISPONIBILITÀ DEL PERSONALE DALLARA. E DI SCOPRIRE CHE UN "MAGO" DI SORPASSI PUÒ TRASFORMARSI ANCHE IN UN MAESTRO MOLTO SAGGIO E ALLA MANO

HUNTER-REAY, PROFESSORE PER UN GIORNO



Era nata quasi per scherzo, da un incontro fra il prof. Giordano Ferrari dell'ITIS di San Secondo e l'Ingegnere Luca Pignacca, responsabile della progettazione in Dallara: «*Mi piacerebbe organizzare una chiacchierata tra uno dei vostri piloti e i miei ragazzi in età da patente per affrontare il tema della sicurezza stradale...*». Dopo qualche settimana capita l'occasione giusta: «*Se volete, il 28 novembre c'è il campione IndyCar Ryan Hunter-Reay al simulatore, magari i ragazzi possono fare qualche domanda a lui*».

La proposta è stata subito accettata da San Secondo, l'invito si è esteso ad altre scuole e le richieste di partecipazione sono state talmente numerose che la Dallara ha dovuto limitare in parte le adesioni per motivi di spazio ed organizzativi. Alla fine sono arrivati a Varano circa 200 studenti delle classi quarte e quinte superiori del liceo scientifico di Borgotaro, dall'Itis e dello scientifico di Fidenza, dell'Itis di S. Secondo e dell'Itsos di Fornovo.

Dopo il saluto del Presidente Dallara, dell'A.D. Pontremoli e del promotore dell'incontro, Luca Pignacca, i ragazzi si sono scatenati con tante domande, quasi tutte in inglese. A fare da presentatore e traduttore nella sessione di domande e risposte è stato l'Ing. Andrea Toso,



responsabile della ricerca e sviluppo e "papà" del simulatore Dallara che Hunter Reay ha poi provato nei giorni successivi all'incontro. Il focus è stato la sicurezza in strada, tema molto importante per questi giovani automobilisti in età di patente. «*Molti di voi salendo in auto – ha detto il campione texano ai ragazzi – sono un po' matti come me. La differenza è che io guido in pista una macchina come la Dallara che è un salvavita. I rischi su strada sono molto maggiori perché ci sono una serie di fattori fuori controllo rispetto alla pista e, soprattutto, un incidente su strada può avere gravi conseguenze per tutta la vita*». Il discorso si è poi allargato al mondo delle corse in generale, all'universo IndyCar, alle differenze con la Formula 1 in cui si sono alternati momenti di puro divertimento e momenti toccanti, come quando Ryan ha ricordato la morte per cancro della mamma, il suo impegno sociale con associazioni che fanno ricerca su questa malattia ed il numero 28 della sua vettura che vuole mostrare supporto

ai 28 milioni di persone che lottano contro il cancro in tutto il mondo. Hunter Reay, oltre ad aver conquistato il titolo IndyCar 2012, è il pilota americano attualmente in carriera più vincente nelle competizioni a ruote scoperte, ma in pieno stile IndyCar si è mostrato di una disponibilità unica, fermandosi per una sessione di autografi e foto con tutti gli studenti. Alla fine del dibattito, gli stessi studenti, accompagnati da tecnici Dallara, hanno avuto la possibilità di visitare il simulatore di guida Dallara.

«*I ragazzi sono venuti a conoscere quello che facciamo – ha detto l'Ingegnere Dallara alla stampa intervenuta all'evento – ma soprattutto si sono confrontati con uno che di mestiere in auto va fortissimo per capire che, quando ci si trova in strada, bisogna rispettare la legge, considerare le condizioni atmosferiche e quelle del proprio veicolo. Interessante poi che gran parte del confronto sia avvenuto in inglese con il quale è bene che i ragazzi prendano confidenza*».

Sulla stessa lunghezza d'onda l'Ing. Pontremoli: «*Andare forte è facile, mentre è molto più complesso gestire le situazioni imprevedibili che si possono presentare in strada. Chi vuole andare forte è bene che lo faccia in pista, mentre in strada è meglio usare prudenza*».

Alessandro Santini

La voce degli studenti



Liceo Scientifico "Gabriele D'Annunzio" – Fidenza

«Siamo rimasti colpiti dalla disponibilità Dallara e dall'opportunità che ci è stata offerta partecipando a questo incontro. La conversazione con il pilota Ryan Hunter-Reay ci ha avvicinato ad un mondo a noi sconosciuto».

Federica, Federico, Filippo, Ivan e Elisabetta

«Una delle cose che ci ha fatto particolarmente riflettere è il fatto che un'azienda così avanzata possa essere inserita all'interno della nostra realtà territoriale. Infatti, ai giorni nostri tendiamo a ritenere che le aziende migliori e più avanzate si trovino all'estero quando, invece, non è utopico trovare punti di slancio nel nostro territorio.

Abbiamo ritenuto particolarmente costruttiva l'interazione diretta con il campione, che ci ha permesso di porgli le nostre domande e nello stesso tempo mettere alla prova le nostre conoscenze della lingua inglese».

Lisa, Gabriele, Veronica, Elisa

ITIS "Galilei" - S. Secondo

«Possiamo solo confermare un parere unanime positivo da parte di insegnanti e studenti. I primi hanno apprezzato l'organizzazione tecnica della struttura, la cura con la quale è gestita, la disponibilità dell' Ing. Dallara in primis e di tutti i suoi collaboratori, e di non poco conto la semplicità nei rapporti tra il personale di un'azienda di tale caratura e l'utenza, in questo caso scolastica. Gli studenti sono rimasti affascinati un po' più dai contenuti puramente tecnici, e dall'intervista con Hunter Reay che ha dimostrato indiscusse capacità di interazione con i ragazzi».

ITSOS E. Gadda di Fornovo

Vincenzo e Jalil: «E' stato interessante sentire un personaggio conosciuto da tutta l'America parlare in prima persona. E' stato meraviglioso anche perché Hunter Reay ha avuto la pazienza di fare autografi e foto con tanti studenti e sapere che la sua vettura è stata progettata vicino al nostro istituto ci ha resi molto fieri!»

Kennedy: «L'incontro con Ryan è stato fantastico. E' una persona alla mano e si presenta molto bene, ma è una leggenda. Ho sentito parlare di lui qualche anno fa per la prima volta e sono stato molto contento di incontrarlo. E ha risposto proprio a tutte le nostre domande».

Maria Chiara: «Esperienza molto interessante, sia per la possibilità di migliorarlo in inglese, sia perché ci ha fatto capire che gli obiettivi si raggiungono con l'impegno e la fatica e alla fine ci ripagano di tutti gli sforzi fatti.»

Mattia: «Ritengo che l'incontro avvenuto con il pilota americano Ryan Hunter-Reay sia stato veramente coinvolgente e ben riuscito, perché si sono messi a confronto due aspetti diversi, come la lingua inglese e la fama del pilota vincitore della IndyCar 2012. Spero che incontri di questo tipo si possano ripetere ancora più volte e ringrazio l'azienda Dallara per questa opportunità di confronto.»

III C, Linguistico "Zappa-Fermi" Borgotaro

«Ringraziamo l'Ing. Dallara ed il suo staff per averci dato la possibilità di guardare al mondo del lavoro e visitare un'importante identità locale, nata e cresciuta con passione. Il piacere più grande è stato vedere Hunter Reay circondato da giovani studenti e lui sempre disponibile ed affidabile. Le parole che ha espresso, di grande fiducia nei confronti delle giovani generazioni, sono per noi di grande stimolo».

OBIETTIVO SORPASSO

DAL 2014 LA DALLARA SARÀ FORNITRICE DELLA SUPER FORMULA, LA EX F.NIPPON. UN PROGETTO IMPEGNATIVO E STIMOLANTE, CHE PREVEDE SOLUZIONI SIMILI A QUELLE DELLA F.1 PER UNA CLIENTELA MOLTO ESIGENTE IL CUI OBIETTIVO È ALLESTIRE UNA SERIE MOLTO SPETTACOLARE. E CHE APRE ULTERIORMENTE LE PORTE DELL'ESTREMO ORIENTE PER LA FACTORY EMILIANA. NE PARLIAMO CON IL CAPO PROGETTO INGEGNER WALTER BIASATTI

Ingegnere Biasatti, come è nata l'avventura giapponese della Super Formula? Cosa ha convinto l'organizzatore a rivolgersi alla Dallara?

«La Dallara è presente in Giappone da quasi 20 anni fornendo telai per la F.3 Japan e riscuotendo grande successo. L'aver lavorato bene durante tutti questi anni ci ha fatto guadagnare la fiducia ed il rispetto da parte del motorsport giapponese. Il fatto che durante gli ultimi anni la Dallara abbia confermato e rafforzato la sua presenza in campionati monoposto di altissimo livello come Indycar, GP2, WSR e F3 ci ha sicuramente dato più prestigio e visibilità a livello internazionale. Eravamo già stati contattati per la fornitura delle vetture della attuale generazione, ma per motivi commerciali e di sponsorizzazione le trattative non erano andate a buon fine. Questa volta invece la cosa sono andate per il verso giusto e abbiamo raggiunto l'accordo in brevissimo tempo».

Quanti team fornirete e quanti addetti saranno destinati al progetto?

«Il contratto iniziale prevede la fornitura di oltre 20 vetture, due delle quali saranno destinate alle squadre test ufficiali di Honda e Toyota per lo sviluppo in pista delle macchine durante il secondo semestre del 2013, previa la consegna di oltre 18 vetture ai team. In questi giorni circa 10 persone stanno lavorando a tempo pieno su questo progetto; il numero varierà in futuro in accordo con lo stato del progetto».

Sarà una vettura simile, come concezione, alle Dallara per la WSR o per la GP2, o qualcosa di completamente diverso?

«Parlando di layout la SF14 sarà simile a GP2 e alla WSR. Di sicuro non ci saranno cambiamenti radicali, ma avrà una linea ed uno stile tutto suo; purtroppo non ci è permesso anticipare dettagli del look della macchina; possiamo solo dire che non ci sarà nessuna rivoluzione del tipo vettura a tre ruote...».

Quale è stata la sfida progettuale più interessante?

«La vettura ci ha fornito diversi punti molto interessanti da sviluppare. In primo luogo le motorizzazioni saranno due: Honda e Toyota, con motori turbo 2.0 litri, con le conseguenti diverse richieste di installazione. In più dovremo anche prevedere il montaggio di un sistema KERS simile a quello utilizzato in F1. Inoltre i componenti elettronici da integrare, in parte dovuti al KERS, sono molti di più di una GP2 o WSR. Per ultimo ma non meno importanti ci sono i target di peso e costo della vettura da dover rispettare. Diciamo che passeremo un inverno abbastanza impegnativo!».

Avete ricevuto richieste particolari da parte degli organizzatori?

«Ci sono state due richieste molto precise fin dall'inizio: la prima che la vettura dovrà essere molto leggera, ma senza fare ricorso a materiali esotici che facciano lievitare il costo

TWIN RING MOTEGI



di gestione. La seconda è che dovrà essere molto efficace in fase di sorpasso. Questo ultimo punto rappresenta, a mio parere, la sfida tecnica più interessante di tutto il progetto. Gli organizzatori tengono molto ad aumentare lo spettacolo in pista senza fare uso di aiuti extra tipo il DRS; perciò ottenere che la vettura che insegue riesca a rimanere il più vicino possibile a chi la precede diventa un requisito fondamentale. Stiamo impegnandoci molto sul fronte dello sviluppo aerodinamico per fare sì che questo avvenga».

La nuova Super Formula sarà l'occasione per introdurre innovazioni anche sul piano della sicurezza?

«Non ci saranno innovazioni fuori da quelle introdotte dal FIA. La macchina dovrà soddisfare le richieste di sicurezza del regolamento FIA F.1 2010, come la Gp2. Perciò dovrà essere sottoposta a tutti i crash-test che sono ben tre, quello frontale sul musetto, uno laterale sugli

appositi coni di assorbimento di energia, ed uno posteriore sulla struttura vincolata al cambio che sorregge l'ala posteriore».

Quanto sarà utile l'esperienza nella F.3 nipponica per affrontare anche questo impegno?

«Sicuramente ci è utile. Alcuni teams di F.3 Japan corrono anche nella F.Nippon, questo ci permette di conoscere quale sono le necessità e il metodo di lavoro dei giapponesi. E capire cosa si aspettano da questa nuova macchina».

Pensate di approntare una base operativa in Giappone per seguire lo sviluppo del progetto?

«Non per il momento. Faremo avanti e indietro per seguire i test di sviluppo e le prime gare».

Quando sono previsti i primi test?

«Il primo è in calendario a luglio 2013 al Fuji, con tutte e due le vetture di Honda e Toyota.

Poi seguiranno altri 5 test sempre in terra nipponica, prima di consegnare le restanti 18 vetture ai team».

Il nuovo "sbarco" in Giappone può essere utile, in prospettiva, anche ad esplorare un mercato enorme ma ancora abbastanza misterioso per il Motorsport come quello cinese?

«Il mercato cinese è molto appetibile ed il fatto di essere ancora più presenti in Giappone ci consente di seguire lo sviluppo dell'automobilismo in Cina più da vicino. È da poco che la Cina si è affacciata al mondo delle corse, il loro motorsport si sta sviluppando ed è in fase di crescita. Nascono nuove piste e categorie, alcuni piloti stanno cominciando ad arrivare in Europa e pian piano la gente inizia a conoscere e ad interessarsi alle corse. Ci auguriamo che questo rafforzare la nostra presenza in Giappone apra la strada a nuovi progetti».

Alessandro Santini

Il 2012 ha segnato una svolta per la Renault 3.5, con una monoposto aerodinamicamente più evoluta rispetto alla precedente e un motore Zytek più potente di 50 cavalli.

Come è andata?

«E' stata una annata decisamente positiva per la categoria. La Dallara T12 si è rivelata, in termini di performance, molto competitiva, raggiungendo un livello di qualità superiore a quello che ci aspettavamo. Il passo in avanti compiuto dal pacchetto monoposto-motore è piaciuto ai piloti, il grip è notevole così come la velocità in curva. Tutti elementi che ci hanno permesso di

avere prestazioni più elevate rispetto alla concorrenza».

Come è nato il concetto di una Dallara così "avanzata"?

«Tutto grazie al lavoro degli ingegneri della Dallara che hanno avuto l'idea iniziale di inserire il DRS e su come realizzarlo, ma in maniera diversa da quanto avviene in F.1. Da qui è poi seguito l'aumento di carico della monoposto. Con Dallara il rapporto è sempre eccellente, in termini di pezzi di ricambio la qualità è elevatissima e questo ha contribuito a portare il campionato a raggiungere l'attuale livello e il

grande interesse da parte dei piloti e dei team».

Tanta potenza e tanto grip hanno fatto abbassare i tempi della precedente vettura anche di 4 secondi. Già lo era la vecchia monoposto, ma con questa la scuola per la F.1 è ancora più perfetta...

«E' una macchina molto formativa per la F.1. E lo abbiamo visto ai test di Abu Dhabi riservati ai rookie dove i piloti che hanno girato provenendo dal nostro campionato sono stati i più veloci*. Questo grazie alla capacità della Dallara 3.5, con il contributo importante delle gomme Michelin, di

DA TANTI ANNI IN RENAULT SPORT TECHNOLOGIES, PRIMA COME RESPONSABILE TECNICO DELLA WORLD SERIES BY RENAULT ED ORA COME SPORTING MANAGER, BENOIT DUPONT TRACCIA UN BILANCIO DELLA APPASSIONANTE STAGIONE VISSUTA DALLA RENAULT 3.5 NEL 2012, CON IL ROOKIE OLANDESE ROBIN FRIJNS LAUREATOSI CAMPIONE ALL'ULTIMISSIMA GARA AI DANNI DI JULES BIANCHI E SAM BIRD SU UNA MONOPOSTO DAVVERO STRAORDINARIA



«DALLARA PER NOI SIGNIFICA GRANDI PER A BASSO COSTO»

avere tanta velocità in curva, proprio come accade in F.1».

Per il 2013 avete qualche novità in cantiere?

«Non cambieremo nulla di quanto visto nel 2012, il concetto del DRS così come lo abbiamo impostato va bene, con un limite di utilizzo in minuti per le gare, ma libero nelle prove».

Nel campionato 2012 il parco piloti era eccellente, con giovani inseriti nei programmi junior di molte realtà della F.1. Sarà difficile mantenere questo trend anche nel 2013?

«Per il prossimo campionato l'interesse

rimane costante per Red Bull, McLaren e Lotus. Non avremo un pilota Ferrari perché non c'è un ragazzo al momento pronto per la categoria, ma al Ferrari Driver Academy la categoria piace molto, quindi penso che sarà soltanto questione di attendere la maturazione dei loro piloti. Inoltre, Caterham rimarrà come nome del team Arden».

Con questa nuova monoposto l'impegno richiesto ai piloti è aumentato rispetto al precedente modello?

«Decisamente sì, il confine si è spostato in avanti. Anche dal punto di vista fisico. Se non sei ben preparato, non ce

la fai. E questo è molto positivo per quanto riguarda la preparazione fisica e mentale dei piloti per la F.1. Oltre alla macchina, l'apporto delle gomme Michelin è decisivo. Non abbiamo le Pirelli come in F.1, ma non conta. Il grip laterale è enorme ed è necessario girare tanto per imparare come lavora il pneumatico».

I costi sono cresciuti rispetto al 2011. Cosa prevede?

«Grazie a Dallara stiamo lavorando per tenere il più contenute possibile le cifre che i team richiederanno poi ai piloti».

Massimo Costa

*I top 5 dei Young Driver Test F.1

Abu Dhabi - Martedì 6 novembre 2012, 1° giorno

- 1 - Kevin Magnussen (McLaren MP4/27-Mercedes) - 1'42"651 - 40 giri
- 2 - Antonio Felix Da Costa (Red Bull RB8-Renault) - 1'42"717 - 79 giri
- 3 - Gary Paffett (McLaren MP4/27-Mercedes) - 1'43"407 - 44 giri
- 4 - Robin Frijns (Sauber C31-Ferrari) - 1'43"775 - 78 giri
- 5 - Nicolas Prost (Lotus E20-Renault) - 1'44"194 - 55 giri

Abu Dhabi - Mercoledì 7 novembre 2012, 2° giorno

- 1 - Antonio Felix Da Costa (Red Bull RB8-Renault) - 1'42"679 - 61 giri
- 2 - Oliver Turvey (McLaren MP4/27-Mercedes) - 1'43"176 - 62 giri
- 3 - Edoardo Mortara (Lotus E20-Renault) - 1'43"418 - 75 giri
- 4 - Esteban Gutierrez (Sauber C31-Ferrari) - 1'43"486 - 93 giri
- 5 - Gary Paffett (McLaren MP4/27-Mercedes) - 1'43"771 - 41 giri

Abu Dhabi - Giovedì 8 novembre 2012, 3° giorno

- 1 - Davide Valsecchi (Lotus E20-Renault) - 1'42"677 - 86 giri
- 2 - Kevin Magnussen (McLaren MP4/27-Mercedes) - 1'42"827 - 51 giri
- 3 - Esteban Gutierrez (Sauber C31-Ferrari) - 1'43"093 - 80 giri
- 4 - Robin Frijns (Red Bull RB8-Renault) - 1'43"233 - 53 giri
- 5 - Oliver Turvey (McLaren MP4/27-Mercedes) - 1'43"604 - 44 giri

PERFORMANCE



DALLARA E ZANARDI, COSÌ SI COSTRUISCE UN SUCCESSO SUPERANDO OGNI OSTACOLO

IL GRANDE PILOTA BOLOGNESE E L'INGEGNER PONTREMOLI, A.D. DELL'AZIENDA DI VARANO, HANNO DATO VITA AD UN INCONTRO EMOZIONANTE E PIENO DI CONTENUTI INTERESSANTI CHE HA CHIUSO LA NONA EDIZIONE DI HANDIMATICA. LA HAND-BIKE USATA DA ALEX PER TRIONFARE A LONDRA, SVILUPPATA CON PASSIONE DALLA DALLARA, RAPPRESENTA L'ESEMPIO DI UNA COLLABORAZIONE CHE PUÒ DIVENTARE UN MODELLO PER TUTTI

Una giornata con Alex Zanardi. Per capire che la tecnologia, quando è innovativa e umana, può servire a tante cose. Anche a quelle che nessuno avrebbe mai immaginato. «Gli amici della Dallara tutto avrebbero pensato nella vita, tranne che si sarebbero ritrovati un giorno a progettare una bicicletta capace di far vincere due medaglie d'oro a un atleta paralimpico di 45 anni», ha raccontato Alex, aprendo uno di quei suoi sorrisi travolgenti all'inizio dell'incontro, stracolmo di pubblico, che il 22 novembre a Bologna ha suggellato la conclusione di Handimatica 2012, nona edizione della mostra-convegno organizzata da Asphi per l'integrazione sociale, scolastica e lavorativa delle persone disabili attraverso gli ausili e le nuove tecnologie. Un evento che gode dell'Alto Patronato del Presidente della Repubblica, del Ministero dell'Istruzione, della Regione Emilia-Romagna, del Comune e della Provincia di Bologna, ospitato dall'Istituto tecnico industriale Aldini-Valeriani di Bologna, uno dei poli educativi più qualificati d'Italia, e che ha visto la presenza convinta della Dallara Automobili.

Insieme con Zanardi infatti il 22 novembre si è trovato a colloquiare in maniera intensa e quasi famigliare, davanti ad un uditorio attentissimo, anche l'Ingegnere Andrea Pontremoli, A.D. della Dallara. Di fronte a loro, il modello della straordinaria hand-bike sviluppata dai tecnici e dagli ingegneri di Varano con la quale Zanardi la scorsa estate ha vinto due medaglie d'oro e una d'argento alle Paralimpiadi londinesi. Un evento che ha acceso l'interesse di tutto il mondo, un risultato nato da una collaborazione che ha radici lontane. «Quando Alex venne per la prima volta a parlarci del suo progetto – ha spiegato l'Ingegnere Pontremoli – non ebbe quasi il coraggio di dirci che non gli serviva una semplice consulenza. Noi all'inizio eravamo perplessi: costruiamo macchine da corsa, non biciclette. Ma pian piano ci siamo trovati coinvolti nell'impresa, anche noi con il pudore di non dire esplicitamente ad Alex che in realtà stavamo utilizzando per la sua hand-bike tutte le nostre tecnologie più avanzate, e materiali così raffinati e costosi che quasi non usiamo neppure per i nostri progetti più importanti».



**Alex Zanardi con
l'ingegner Andrea Pontremoli**



Mentre sullo schermo gigante scorrevano le immagini della carriera di Zanardi, dalla F.3 corsa proprio con Dallara ai trionfi in IndyCar, fino al drammatico incidente del 2001 al Lausitzring («una giornata un po' dura per me»), Zanardi e Pontremoli hanno rievocato i mille episodi che hanno portato al trionfo di Londra. Dalle ore rubate al riposo degli uomini Dallara per ottimizzare al computer e in galleria del vento l'aerodinamica e le prestazioni della hand-bike, alla straordinaria capacità di «tester» del driver di Castel Maggiore, capace di costruirsi da solo alcuni strumenti del mestiere per modificare il suo «mezzo meccanico» e renderlo ancora più adatto alla sfida.

«L'esperienza del progetto handbike è stata entusiasmante, Alex ha reso partecipe un'intera azienda e tutti noi siamo diventati parte del suo sogno», ha continuato Andrea Pontremoli. L'esempio, insomma, di come talento umano e risorse tecnologiche possano portare a traguardi di eccellenza scavalcando ostacoli che parrebbero insuperabili. «Una cosa che mi avvicina ancora più a Dallara – sostiene Zanardi – è aver compreso che se da solo certi obiettivi possono sembrare folli, lavorando insieme si può arrivare a tutto. Certo, bisogna porsi degli obiettivi anche difficili, ma possibili: se avessi voluto fare il

ballerino della Scala dopo l'incidente, non mi sarebbe riuscito molto bene...». Ad Handimatica Zanardi si è cimentato anche con «GuidaTuPro», un simulatore di guida con comandi studiati apposta per piloti disabili, realizzato dalla bolognese Ticon Blu, ha incontrato tantissimi suoi fans, concedendosi con disponibilità e immediatezza che rappresentano due delle sue grandi qualità. «Un bambino non vedente – ha raccontato divertito – mi si è avvicinato, ha toccato le mie protesi e ha detto: tu devi aver preso una bella botta, eh?». Inimitabile Alex Zanardi, che quest'anno, presentando il fortunato programma di Rai 3, «Sfide», è diventato anche un volto televisivo conosciuto.

«Credo di essere una persona dotata di una spiccata curiosità e fantasia, caratteristiche che non ho perso dopo il mio incidente – ha continuato – e se questo mi ha sempre aiutato a scoprire e ad abbracciare nuove passioni, permettendomi di vivere in funzione di queste, nella mia nuova vita di persona diversamente abile in fondo nulla è cambiato». Dalla scuola al lavoro, fino al tempo libero, oggi la tecnologia offre soluzioni che rendono più semplice la convivenza con diverse forme di disabilità. «Semmai resta un problema legato alla 'personalizzazione' di

certi ausili, perché ogni disabilità tende ad avere diverse esigenze», ha insistito Zanardi, che ha da poco ricevuto il Nettuno d'Oro dal Comune di Bologna come esempio nello sport e nella vita. «Da questo punto di vista le mie conoscenze nell'automobilismo sportivo, la mia passione per ogni aspetto tecnico, nonché le amicizie acquisite nel mondo che ho frequentato, mi hanno consentito di trasformare ciò che mi è accaduto in una grande opportunità, che mi ha regalato grandi gioie».

La hand-bike sviluppata da Dallara come era prevedibile ha suscitato grande interesse. Alla fine dell'ora e mezzo abbondante di appassionante dibattito in molti hanno voluto toccare, fotografare il prototipo. Che forse, in un futuro nemmeno lontano, potrebbe diventare il punto di partenza per una nuova avventura dell'accoppiata vincente Zanardi-Dallara. «Ci siamo accorti – ha infatti svelato Alex – che già così come è, senza troppe modifiche, la hand-bike potrebbe essere utilizzata da persone normodotate. Semplicemente per farci un giro o magari anche per partecipare a gare. Che sia divertente fra l'altro me lo ha fatto capire mio figlio: da quando gliel'ho fatta provare la sua bici normale è stata buttata in un angolo del cortile...». Potenza delle grandi idee. E di uomini molto speciali.



Zanardi e il gruppo degli ingegneri Dallara, al lavoro sull'hand-bike

LA TESTIMONIANZA: «ALEX CI INSEGNA A PUNTARE SULLE QUALITÀ CHE ABBIAMO»

Al dibattito ha assistito anche l'Ing. Daniele Clari, risorsa diversamente abile dell'ufficio tecnico Dallara, area progettazione racing, una laurea ed un dottorato in ingegneria meccanica al Politecnico delle Marche, a cui abbiamo chiesto un'opinione.

“Alex Zanardi, un pilota, un atleta, un campione olimpico, ma soprattutto un Uomo con la “U” maiuscola, un mito. Grazie alla Dallara ho potuto conoscere una persona così. È bello e coinvolgente incontrare persone del calibro di Alex. Chiacchierare con lui ti fa sentire bene.

È un esempio da seguire per come affronta e sorride alla vita e alle difficoltà di tutti i giorni. La disabilità, qualunque essa sia, non è facile da accettare. Non è una malattia, ma una condizione che in alcuni casi è presente dalla nascita, in altri entra nella nostra vita e se ne impadronisce.

La consapevolezza del proprio essere e il confronto inevitabile con gli altri è, secondo me, il fardello più grosso da smaltire. L'importante è convivere e non dargli troppo peso cercando di giocare al meglio tutte le altre carte che ti sono rimaste, proprio come sta facendo Alex. Non bisogna piangersi addosso su quello che non sappiamo fare, ma piuttosto prendersi la rivincita su quello che sappiamo fare e puntare su quello. Dal mio punto di vista, questo è l'insegnamento più bello che ho potuto cogliere e che mi ripeto spesso. Non è sempre facile metterlo in pratica ma per fortuna esistono al mondo persone, proprio come Alex, che ti danno la forza di vedere il lato positivo della medaglia”.



DALLARA ED IL PREMIO LUISA SASSI: QUANDO L'INCLUSIONE SI FA CONCRETA

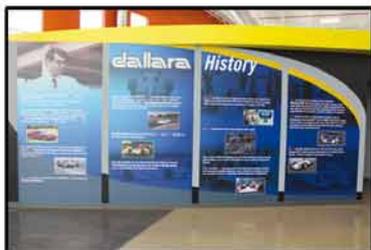
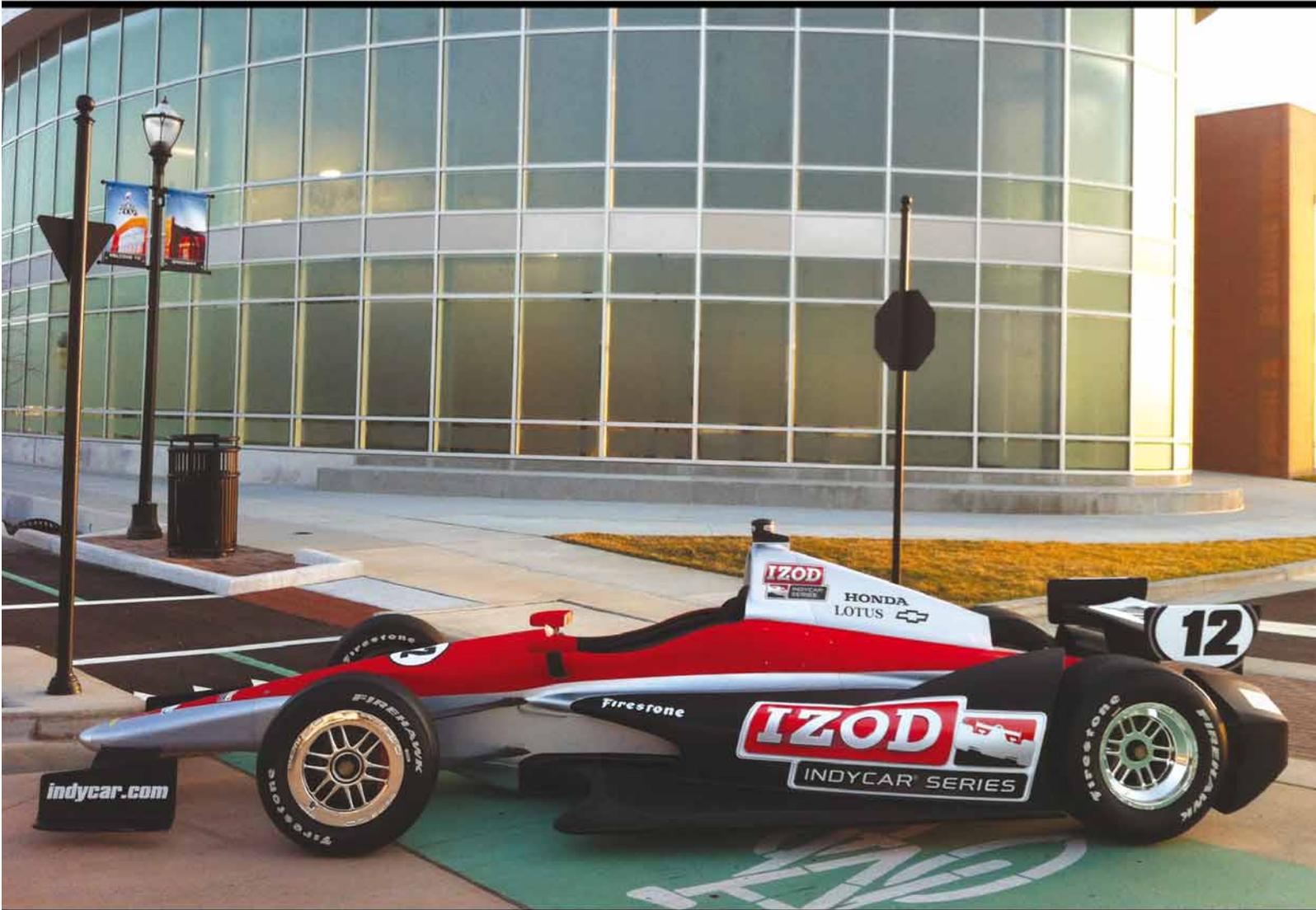
Parma continua a mantenere una sua caratteristica fondamentale: l'inclusione nel lavoro delle persone più in difficoltà, alimentando anche in tempi di crisi quella coesione sociale che si è tradotta in qualità della vita e sviluppo economico. È questa la "lezione" che viene dal Premio Qualità sociale d'impresa "Luisa Sassi", la cui cerimonia di consegna si è svolta il 10 dicembre nella sede della Provincia di Parma, una iniziativa promossa dallo stesso ente per valorizzare le imprese che si sono distinte nell'inserimento lavorativo delle persone disabili andando oltre gli obblighi di legge. «Voi siete un esempio per tutti», ha detto l'assessore provinciale alle Politiche del lavoro Manuela Amoretti aprendo l'incontro e ricordando Luisa Sassi, la dirigente del SILD (Servizio Inserimento Lavorativo Disabili) scomparsa nel 2008 a cui il premio è intitolato: «Una persona che ha lasciato un segno forte e profondo negli ambienti dove ha lavorato e che ha creato con impegno il Sild, il nuovo Servizio per l'inserimento lavorativo delle persone disabili». All'edizione 2012 del Premio sono arrivate più candidature dell'anno precedente, una cinquantina in tutto e questo nonostante i tempi che per l'occupazione sono davvero molto difficili. «Questo significa – ha sottolineato il presidente della Provincia Vincenzo Bernazzoli - che a Parma abbiamo saputo costruire un rapporto con il mondo del sociale e le imprese, anche in un momento di grandissima difficoltà come questo, per guardare avanti e uscire da questa situazione insieme, non abbandonando le persone più deboli a se stessi». «Per noi questa è una giornata di festa e l'Anmic ringrazia tutti soggetti che con la loro attività contribuiscono

CONSEGNATO IN PROVINCIA IL PREMIO QUALITÀ SOCIALE D'IMPRESA DESTINATO ALLE AZIENDE CHE FANNO DEL LAVORO ALLE PERSONE DISABILI UN MODO DI ESSERE: LA DALLARA FRA I VINCITORI

all'inserimento delle persone disabili al lavoro testimoniando concretamente che la crisi si batte con la solidarietà», ha spiegato il presidente dell'Associazione Alberto Mutti. L'alto numero dei partecipanti al Premio è di per se una sottolineatura del fatto che tante imprese locali sono andate al di là degli obblighi di assunzione previsti della Legge 68/99, peraltro in larghissima misura già realizzati nel Parmense. «La capacità di fare rete fra imprese profit e no profit costituisce uno dei valori di quel patrimonio ideale del territorio da mantenere e che permette di raggiungere questo risultato», ha osservato Hassan Bassi, consigliere del Consorzio di solidarietà sociale. Nell'edizione 2012 sono stati consegnati 4 premi e 4 menzioni. La giuria incaricata di valutare le domande – composta da Provincia, Ausl, Camera di Commercio, associazioni di impresa, sindacati, associazioni di disabili - ha scelto i vincitori valutando parametri quali numero e qualità delle assunzioni, strumenti di inserimento utilizzati, iniziative particolarmente innovative e qualificanti.

Fra i vincitori c'è la Dallara «per aver dimostrato particolare interesse e attenzione verso un lavoratore con invalidità complessa, favorendone l'inserimento lavorativo attraverso l'adeguamento della postazione di lavoro, la personalizzazione dell'orario di lavoro e l'attivazione del telelavoro». Il premio è stato ritirato dal responsabile delle risorse umane, Dott. Filippo Di Gregorio, che ha dichiarato: «Grazie al Prof. Pirondi della Facoltà di Ing. Meccanica, nel 2008 abbiamo conosciuto Gian Luca Molardi, che all'epoca era un tesista dell'Università di Parma e di lì a breve avrebbe ottenuto una borsa di studio tramite il Progetto Spinner (investimenti in educazione, ricerca e formazione come leva di crescita per i giovani e le imprese), finanziato dalla Regione Emilia-Romagna. Siamo rimasti colpiti dalla persona, dotata di una tenacia formidabile, che gli ha permesso di laurearsi in ingegneria meccanica con una tesi in ambito analisi strutturali, superando grandi difficoltà... Ma siamo stati positivamente impressionati anche dalla passione che sprigionava per il mondo delle vetture da corsa ed in particolare per l'interesse verso la nostra realtà aziendale, di cui ricordava, con emozione, una visita effettuata durante il periodo delle scuole superiori. A distanza di anni dall'incontro con Gian Luca, siamo soddisfatti del progetto portato avanti, progetto che ci ha consentito sia di valorizzarne le attitudini, in quanto è "entrato nel mondo" di cui voleva far parte, sia di svilupparne le conoscenze tecniche, dato che è stato inserito all'interno del nostro reparto Analisi Strutturali. Inoltre, crediamo che egli simbolizzi un esempio per tutti noi, circa l'approccio da tenere di fronte agli ostacoli presenti nel mondo lavorativo e, più in generale, nella vita di tutti i giorni».





Lo stabilimento Dallara IndyCar dista meno di 1/2 chilometro dallo storico Indianapolis Motor Speedway. Più di 1.850 m2 di esposizioni interattive e pratiche dedicate agli aspetti ingegneristici e tecnologici dello sport più veloce del mondo! Durante la tua visita: Street-Legal IndyCar bi-posto, Simulatori di Gare, Visite Guidate dello Stabilimento Dallara, Green Screen Photo Op, e Negozio di Souvenir.

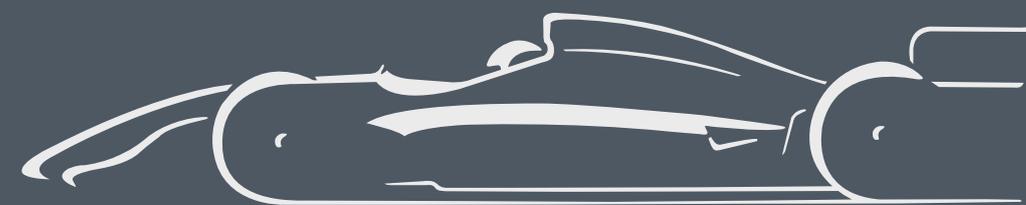
dallara
indycar factory

1201 Main Street | Speedway, IN 46224
317-243-7171 | www.indycarfactory.com

Orari di Apertura: Da lunedì a sabato, dalle 10.00 alle 18.00
Visite Guidate dello Stabilimento: 11.00, 13.00, 14.00 e 15.00

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