

PONTREMOLI

INNOVARE, INVESTENDO SUI GIOVANI
E SULLE TECNOLOGIE CAPACI DI FORNIRE
SEMPRE PIÙ SICUREZZA, RISPETTO
DELL'AMBIENTE E INTERATTIVITÀ
CON IL PUBBLICO DELLE CORSE.
IL CEO DELLA DALLARA RACCONTA
IL FUTURO DELL'AZIENDA EMILIANA

INDYCAR

NELLA FACTORY AMERICANA FERVONO I
LAVORI. A MARZO LO STABILIMENTO
SARÀ PIENAMENTE OPERATIVO
E TUTTE LE MACCHINE PRONTE PER UNA
NUOVA ECCITANTE STAGIONE. CHE È GIÀ
INIZIATA CON IL SUPERBOWL...

OPERAZIONI

AFFIDABILITÀ, FLESSIBILITÀ, PRECISIONE E PASSIONE:
ECCO I SEGRETI DEI REPARTI IN DALLARA CHE
ASSICURANO CHE TUTTO DIETRO LE QUINTE DELLE GARE
"GIRI" ALLA PERFEZIONE. DAGLI ACQUISTI
AL MAGAZZINO AL CONTROLLO QUALITÀ,
ANDREA VICINI CI SPIEGA COME FUNZIONA



“IL FUTURO DELLE CORSE È VICINO ALLA GENTE”

INNOVARE, INVESTENDO SUI GIOVANI NEOLAUREATI E SULLE TECNOLOGIE CAPACI DI FORNIRE SEMPRE PIÙ SICUREZZA E RISPETTO DELL'AMBIENTE AL MONDO DELLE CORSE. IL CEO DALLARA **ANDREA PONTREMOLI** TRACCIA IL SENTIERO CHE L'AZIENDA DI VARANO E TUTTO IL MOTORSPORT DOVRANNO SEGUIRE SE VORRANNO MANTENERE IL LORO APPEAL NEI CONFRONTI DI UN MONDO CHE CAMBIA IN FRETTA E CHE, COME DIMOSTRA L'ESPERIENZA AMERICANA, CHIEDE DI PARTECIPARE IN MANIERA INTERATTIVA ALLO SPETTACOLO CHE NASCE IN PISTA

Ingegnere Pontremoli, è soddisfatto del 2011 della Dallara?

“Sì, soddisfatto, perché in un momento di crisi siamo riusciti a crescere e nel contempo ad andare incontro alle esigenze del mercato, adeguando i nostri prezzi. Abbiamo realizzato prodotti sempre più di qualità ad un prezzo corretto. Ciò è stato possibile grazie ad un lavoro interno di razionalizzazione che porta frutti ora, ma che li porterà anche in futuro con benefici per noi e per i nostri clienti”.

Quali sono stati i settori da cui sono venute le soddisfazioni più grandi?

“Non c'è stato un settore in particolare, tutti hanno lavorato al meglio, portando il loro contributo”.

E le vittorie più importanti, anche in prospettiva futura?

“La vittoria più importante probabilmente è stata contrastare la crisi attraverso l'innovazione”.

Automotive e racing: vogliamo analizzare i successi e le prospettive di questi due settori?

“Per quanto riguarda il racing, è in atto una profonda trasformazione e questa va

gestita partendo sempre dall'innovazione: bisogna cambiare il modo di fare le cose per ottenere risultati superiori alle aspettative dei nostri clienti.

Quest'anno il fatto di aver dato alla luce tre nuove vetture, la nuova Indy, il nuovo World Series Renault e la nuova F3, ne è un esempio. Se non fossimo riusciti a fornire un prodotto di qualità, con prestazioni superiori, il mercato non ci avrebbe permesso di fare questi nuovi prodotti”.

E per l'automotive?

“Il settore sta crescendo velocemente. Molte delle tecnologie usate nel racing stanno avendo successo nel mondo automotive, come l'utilizzo della fibra di carbonio, l'aerodinamica, la simulazione della dinamica del veicolo, che sono le tre aree in cui stiamo investendo.

La spinta verso il green si traduce infatti nella progettazione di macchine sempre più efficienti, leggere, con una buona aerodinamica, che quindi consentano di ridurre i consumi a parità di prestazioni”.

Il 2011 è stato un anno importante per l'espansione dei progetti americani della factory: può farci il punto della situazione

e parlarci di ciò che accadrà l'anno prossimo?

“La factory è terminata e sono state consegnate nel nuovo edificio le prime 15 Indycar. La nostra previsione è di procedere con l'official opening il giorno della 500 miglia di Indianapolis. Per noi, è una tappa molto importante perché, oltre a costruire le nuove vetture per la Indy e fare da centro di distribuzione per i ricambi, ci consentirà di creare un polo di engineering per la consulenza”.

Una crescita per tutto l'indotto americano quindi?

“Esatto, perché ci sarà maggior valore per la Dallara nel suo complesso, ma anche una crescita economica nell'area dello Speedway per chi lavora nel mondo racing. Ci sono già decine di fornitori della nuova Indy che si sono basati ad Indianapolis, nei pressi della nostra sede”.

In un momento di crisi economica profonda e globale come l'attuale, l'analisi e la ricerca di nuovi mercati diventano vitali. Verso quali orizzonti sta guardando la Dallara?

“Sicuramente gli Stati Uniti sono un'area dove stiamo andando. Altre aree sono →





l'India, dove nell'ultima gara di F1 si è visto che la passione per il motorsport è sorprendente, cosa che in Cina per esempio non è ancora vera.

L'altra area è il Medio-oriente, dove la cultura del motorsport è molto diffusa, basta vedere il numero di circuiti che ci sono negli Emirati.

In questi nuovi paesi, la nostra intenzione è costruire un percorso per i giovani piloti partendo dalle formule addestrative fino ad arrivare alla F1 o alla IndyCar”.

Con la nascita del Mondiale Endurance vedremo la Dallara intensificare il suo impegno di consulenza in questa categoria che sembra poter attirare l'interesse di tanti importanti marchi mondiali?

“Sicuramente per Dallara è un'area importante. Già oggi siamo presenti con attività di consulenza e produzione con prestigiosi marchi. L'aumento di interesse su questo tipo di categoria ci porterà ad avere una crescente mole di attività”.

Parliamo del simulatore: soddisfatto del plus tecnologico e di immagine che ha significato per la Dallara?

“Per quanto riguarda l'immagine, non abbiamo fatto leva su questa in modo estremo. Sono soddisfatto per la tecnologia perché ha consentito una crescita del know-how dei nostri ingegneri: oggi riusciamo a capire meglio le interazioni fra le varie componenti di un'auto (motore, peso, aerodinamica ecc...). Il simulatore ci aiuta a trovare il miglior package, avendo simulazioni rappresentative della realtà prima di costruire la macchina e, quindi, riducendo i costi”.

Cosa dice chi l'ha provato?

“È rimasto sorpreso dalla versatilità dello strumento e della coerenza dei risultati con la pista, dove gli scostamenti in termini di tempistiche sono ridottissimi. Si sta inoltre rivelando uno strumento utile per i grandi OEM (produttori di motori, elettronica, gomme, vetture...), come per i racing team, che possono provare diversi set-up e/o soluzioni,

verificando la sensibilità della vettura ai cambiamenti. E poi non dimentichiamo il pilota che ha l'opportunità di addestrarsi con nuove vetture o nuovi circuiti, migliorando attraverso il colloquio con gli ingegneri di pista la comprensione della dinamica della vettura”.

Il drammatico incidente di Las Vegas ha mostrato che anche sul piano della sicurezza, carissimo a Dallara, esistono sempre margini di miglioramento. Che novità vedremo in questo campo?

“L'incidente di Dan Wheldon ci ha profondamente scosso e ci dice che la strada è ancora lunga in questo sport, che è per definizione pericoloso. La nuova Indy, sviluppata proprio da Dan, ha alcune soluzioni che sono state pensate per aumentare la sicurezza. La sicurezza comunque è un lavoro continuo che deve essere fatto tra i diversi stakeholder, come i costruttori di circuiti, gli organizzatori, chi scrive i regolamenti, i piloti: tutti devono avere lo stesso obiettivo di ridurre i rischi, sempre presenti”.

“L'incidente di Dan Wheldon ci ha profondamente scosso e ci dice che la strada è ancora lunga in questo sport, che è per definizione pericoloso. La nuova Indy, sviluppata proprio da Dan, ha alcune soluzioni che sono state pensate per aumentare la sicurezza”



“La crescita dell’azienda passerà attraverso giovani neo-laureati, perché in qualche modo siamo anche una scuola del motorsport. Abbiamo una gran voglia di istituzionalizzare questo concetto di scuola”

La F.1 e il motomondiale sono alle prese con una ristrutturazione indotta dalla crisi economica globale. Come vede, in generale, il futuro del motorsport?

“Credo che se non ripensiamo il modello che è dietro il motorsport, avremo crisi sempre più forti.

Il motorsport deve essere più vicino alle nuove generazioni e più vicino alla vita di tutti i giorni, di modo che sia visto come un centro di ricerca per il motorismo ed un elemento di divertimento.

Occorre essere attenti agli strumenti che le nuove generazioni prediligono, come i social network, l’elettronica, i videogiochi, perché oggi nessuno accetta più di essere solo spettatore, ma vuole anche interagire. Per questo il motorsport deve avere ricadute concrete, suscitando l’interesse del grande pubblico e attirando investimenti da parte dei grandi produttori”.

La Dallara fa molto anche per sostenere la crescita di nuovi piloti italiani. L’Italia delle corse potrebbe fare di più?

“Per definizione dovremmo fare tutti di più, visto il numero di piloti italiani che sono nelle massime formule. Abbiamo talenti, potenzialità, condizioni: sta a noi tutti insieme cercare di portare l’Italia al livello che le spetta”.

Tornando all’organizzazione interna, Dallara è una delle poche aziende italiane in crescita, che sta assumendo in periodi di crisi e lo fa soprattutto attraverso le università ed i giovani laureati. L’intenzione è continuare con questa strategia?

Quali sono le iniziative per far crescere i giovani in azienda?

“Sì, la nostra strategia viene confermata. La crescita dell’azienda passerà attraverso giovani neo-laureati, perché in qualche modo siamo anche una scuola del motorsport. Abbiamo una gran voglia di istituzionalizzare questo concetto di scuola: l’obiettivo è di mettere a disposizione di questi giovani un ambiente di lavoro stimolante, dando loro gli strumenti (simulatore, galleria del vento,

CFD, FEM...) per provare le loro idee innovative e la possibilità di sbagliare in modo controllato, aiutandoli così a crescere ed imparare”.

Se dovesse indicare le tre priorità della Dallara per il futuro, quali sceglierebbe?

“La prima, mantenere gli investimenti nelle nostre tre aree di sviluppo: la progettazione e produzione usando compositi in fibra di carbonio, l’aerodinamica e la simulazione della dinamica del veicolo attraverso i computer.

La seconda, migliorare sempre più la nostra efficienza interna, in modo da ridurre i costi verso i nostri clienti.

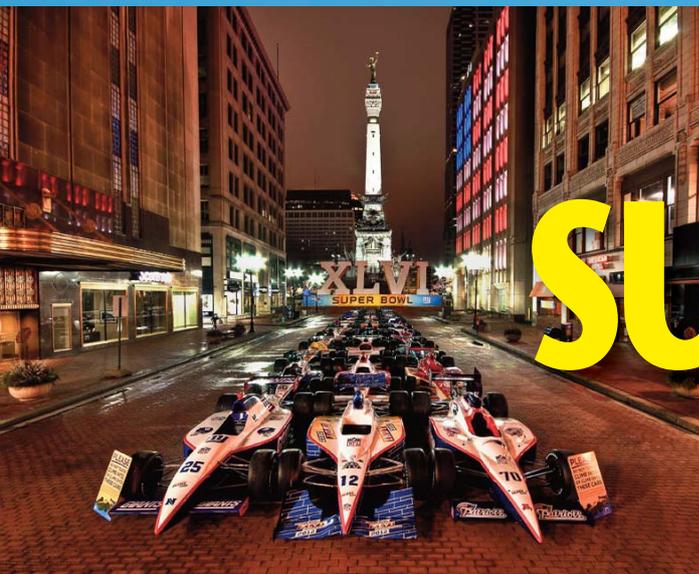
La terza, continuare gli investimenti in persone, perché questo è il nostro vero differenziale. Come diceva Thomas Watson (storico CEO di IBM, ndr), “un’azienda è straordinaria solo se ha persone straordinarie”.

Alessandro Santini





I LAVORI ALLA FACTORY AMERICANA DELLA DALLARA STANNO PROCEDENDO ALLA GRANDE E A FINE MARZO, QUANDO VERRÀ CONSEGNA TO L'ULTIMO LOTTO DI VETTURE, TUTTO SARÀ A REGIME. C'È GRANDE ATTESA PER L'AVVIO DI STAGIONE E PER LA 500 MIGLIA, E **STEFANO DE PONTI**, AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA DALLARA NEGLI USA, CI RACCONTA L'OTTIMO RAPPORTO CHE SI STA ISTAURANDO CON GLI AMMINISTRATORI LOCALI. INTANTO, PER CELEBRARE LA GRANDE GIORNATA DEL FOOTBALL AMERICANO, ANCHE LE NUOVE DALLARA SONO SCESE IN CAMPO...



Le 33 vetture Dallara con le livree NFL schierate nel centro di Indianapolis. Sotto, la nuova sede Dallara negli USA

DAL SUPERBOWL ALLA 500 MIGLIA



Stefano De Ponti, a che punto sono i lavori della nuova factory Dallara a Indianapolis?

“I lavori sono ultimati, siamo già operativi nel nuovo building con i reparti di assemblaggio e carpenteria, dove stiamo iniziando a produrre i pezzi per l’Indycar 2012. Il prossimo reparto che sarà completato sono i compositi e lo sarà entro metà marzo; a seguire avverrà il trasferimento dal building provvisorio a quello definitivo del controllo qualità, magazzino e uffici. Prevediamo di essere operativi al 100% per fine marzo”.

Ci può dare una road-map dei prossimi mesi?

“Dobbiamo prepararci per l’inizio del campionato, che sarà la fine di marzo, e quindi essere in grado di costruire, riparare e distribuire i pezzi di ricambio per le

vetture, oltre a fornire supporto tecnico”.

Come sono gestite le attività e l’interscambio di informazioni con l’headquarter di Varano de’ Melegari?

“Per la parte tecnica, abbiamo due ingegneri: uno, Alex Timmermans, in costante contatto con il responsabile di progetto Indy e con l’ufficio tecnico italiano per seguire gli sviluppi alla vettura e l’altro, Sam Garrett, che ha il contatto diretto con i team e l’Indycar. Ci sentiamo sempre con il reparto produttivo italiano: il 15 febbraio consegneremo il terzo lotto di quindici macchine, mentre la consegna dell’ultimo lotto è prevista per il 15 marzo. L’Italia è la nostra guida a livello di strategia, noi siamo il braccio operativo e

siamo il ponte informativo fra Varano, l’Indycar e le squadre. Sta nascendo un bel lavoro di team e relazioni”.

Ci può dare qualche cifra a proposito di personale, numero di vetture che verranno prodotte, investimenti complessivi?

“Attualmente siamo in dodici. Siamo in procinto di assumere altre persone per il reparto compositi, quindi si arriverà a quindici persone entro fine marzo. Abbiamo consegnato tutte le macchine che ci hanno ordinato e ci impegnamo a tenerne una scorta di cinque-dieci in modo da coprire eventuali richieste per la 500 miglia: ciò dimostra l’interesse per questa attività sportiva che, nonostante la crisi, è sempre molto seguita. Gli investimenti complessivi saranno di





12 milioni di dollari; dopo la 500 miglia che segna il culmine delle attività di costruzione vetture Indy e allestimento nuovo building, vedremo come muoverci: la volontà è di valutare anche altri business dove le competenze distintive della Dallara possono far la differenza“.

Quali sono gli sviluppi per l'area entertainment che avete previsto con i vostri partner Indy Racing Experience?

“Abbiamo raccolto tante idee, dobbiamo partire in fretta. Ai primi di maggio dovremmo essere pronti per l'inaugurazione dell'edificio. Abbiamo preso contatti con aziende per l'area ristoro: l'idea è creare uno “Starbucks italiano”, uno spazio dove saranno venduti prodotti di gusto e qualità made in Italy (caffè, pizza, gelati ecc...). C'è poi il discorso museo interattivo: vorremmo spiegare in modo divertente come nasce una Indycar e quindi illustrare tramite immagini, suoni, schermi multimediali e giochi i principi di dinamica del veicolo, simulazione,

aerodinamica, progettazione, analisi strutturale, controllo qualità ecc.. I contenuti potranno variare, essere aggiornati, di modo che non ci sia mai staticità e si spieghi il presente ed il futuro delle auto da corsa. Si prevede un forte interesse dei fan, c'è grande entusiasmo“.

Dal giorno della posa della prima pietra quali sono state le reazioni dell'ambiente motoristico statunitense che l'hanno colpita di più?

“Sicuramente l'accoglienza, il welcome, che ci hanno dimostrato i nostri vicini, gli abitanti di Speedway. L'ambiente motoristico ci conosceva già, ma anche fra le persone comuni c'è stata cordialità e questo ti rende felice per quello che fai. La loro cordialità è vera, naturale, non costruita: si mettono a disposizione nel vero senso del termine“.

Come si sta sviluppando il rapporto con gli amministratori dello Speedway e con l'amministrazione locale di Indianapolis?

“In modo eccellente, c'è un continuo scambio di informazioni. Il governatore dell'Indiana, Mitch Daniels, di persona o indirettamente, si informa settimanalmente sullo stato delle attività“.

Avete organizzato qualcosa in vista della 46° edizione del Superbowl che quest'anno, per la prima volta, si è tenuto proprio ad Indianapolis?

“Da un'idea dei nostri partner di Indy Racing Experience, abbiamo preparato 33 auto con le livree delle 33 squadre di football della NFL. Tra queste, due erano le showcar Indy 2012 con le livree delle squadre finaliste, i Giants ed i Patriots. Schierate come in griglia di partenza, sono state prima nel nostro building, poi sono state spostate nel centro di Indianapolis ed infine due-tre giorni prima del Superbowl sono state distribuite in 33 punti diversi dello stato dell'Indiana. Un enorme successo di pubblico e fan, con un flusso di persone da mattina a sera. Il connubio football/NFL ed auto da corsa/Indycar ha funzionato alla grande.



**Rubens Barrichello
dalla F1 alla Indycar.
Ecco il pilota brasiliano
durante il primo test
a bordo della
monoposto 2012**

Le due showcar sono state poi esposte nel Superbowl Village, un villaggio creato apposta per la partita nei pressi dello stadio: la città ha reagito benissimo a questo evento che è stato organizzato nei minimi dettagli“.

Come procedono i test della nuova vettura?

“Bene, la vettura non ha avuto particolari problemi di affidabilità. I team ed i piloti sono molto contenti: più confidenza prendono con il mezzo, più si appassionano. Ci sono più di quindici piloti che stanno testando la macchina e c'è già competizione per vedere chi va più forte.

La vettura ha potenziale di tecnica e di guida: di fronte ad alcune campagne media negative nei confronti della macchina, la risposta Dallara è stata di lavorare seriamente e rispondere alle esigenze dei team e della Indycar. Il duro lavoro e l'onestà premiano sempre“.

Anche Rubens Barrichello ha avuto modo

di provare la nuova IR12: quali sono state le impressioni di un ex pilota di F.1 come lui?

“Barrichello ha provato con il team Kevin Kalkhoven Racing ed è stato molto contento. Barrichello ha dato un messaggio molto importante, che vorrei sottolineare: l'Indycar non come soluzione alternativa alla F1, ma come nuova sfida, come il rimettersi in discussione.

La vettura ha una sua dignità, si corre su ovali più o meno brevi (short oval e super speedway) e su strada, c'è meno elettronica rispetto alla F1, le gare sono più veloci, l'ambiente esterno più rilassato, le auto sono molto simili fra loro ed i team non possono fare tanti sviluppi, per cui è il pilota che fa la differenza.

Dal punto di vista della guida, se vinci in Indycar sei un pilota completo perché ti confronti con diverse condizioni e configurazioni“.

Qual è il calendario dei test da qui al debutto della prossima stagione?

“Sono in corso test privati, organizzati dai

team. I primi di marzo sono previsti test aperti a tutti i team a Sebring, in Florida, su strada. A metà marzo, probabilmente, ci saranno test anche su ovali, in Texas. Abbiamo già 28 vetture “sicure”, con pilota e motore confermati, per tutte le gare“.

La figura di Dan Wheldon è ancora ben viva nel cuore degli appassionati: sono in programma iniziative per ricordarlo nel 2012?

“Non mi sorprenderebbe se si creasse un premio in suo onore per la 500 miglia. Dan era un pilota gentleman per modo di fare, attitudine, educazione: mischiava professionalità e goliardia, con un tocco signorile che faceva la differenza. Anche se è passato del tempo, il suo ricordo è ancora vivo, soprattutto per noi che abbiamo qui in sede il prototipo Indy 2012 che ha provato per due mesi, prima della gara di Las Vegas. Ogni volta che vedo quella macchina, ci vedo Dan dentro“.

Alessandro Santini



«DALLARA, EVOLU



PAOLO COLONI È IL TEAM MANAGER DELL'OMONIMA E STORICA SQUADRA CHE NELLA STAGIONE 2011 SI È CONTRADDISTINTA COME MIGLIOR COMPAGNIE ITALIANA IN GP2, CATEGORIA NELLA QUALE È PRESENTE FIN DAL 2005. DAL 28 FEBBRAIO ALL'1 MARZO A JEREZ SONO IN PROGRAMMA I TEST COLLETTIVI DELLA SERIE IN VISTA DELLA PROSSIMA STAGIONE. L'OCCASIONE GIUSTA PER PARLARE CON COLONI, CHE QUEST'ANNO SARÀ PRESENTE SULLA GRIGLIA CON STEFANO COLETTI E FABIO ONIDI, DEL SUO RAPPORTO CON LA DALLARA AUTOMOBILI

Coloni, come valuta un'azienda come Dallara nel panorama nazionale ed internazionale del motorsport?

“Il curriculum e i premi che ricevono parlano per loro. Sono presenti in ogni parte del mondo, in modo capillare, dalle piccole formule addestrative alle grandi serie come IRL e GP2. Il loro maggior bacino di utenza è stato la Formula 3, ma sono stati in grado di creare una vettura come la GP3 che si è inserita come scala intermedia per la GP2. Riescono sempre ad essere innovativi ogni volta che presentano una vettura, restando al passo con gli aggiornamenti tecnologici”.

Come avete vissuto il passaggio dalla vecchia F.3000 con Lola, alle nuove Dallara GP2?

“Le squadre l'hanno affrontata molto bene. Era, già la prima Dallara, una vettura molto sofisticata, con solo una differenza che stava nel riscaldamento del propulsore, dato un differente fornitore”.

Per questo la Dallara ha rappresentato un'evoluzione in questo senso?

“Inizialmente c'è stato il passaggio ai freni in carbonio, e successivamente un nuovo cambio molto sofisticato da parte di Mecachrome, che aveva dato qualche problema, ma che è stato poi risolto. La Dallara è sempre stata una vettura molto semplice, ma allo stesso tempo molto veloce”.

La Coloni Motorsport organizza un campionato Auto GP. In che contesto si pone nella carriera formativa di un pilota? Come abitua i ragazzi alla GP2? Che differenze ci sono con la Dallara GP2, e quali punti in comune invece?

“Sportivamente il campionato Auto GP prepara alla GP2 perché inserisce il pit-stop e offre la possibilità ai piloti di girare molto e avere gare lunghe. È una serie complementare alla GP2, non certo di opposizione, che forma i piloti giovani ad usare una vettura in un certo senso simile. A Barcellona avevamo due soli secondi di differenza, ma è ugualmente una macchina pesante da guidare ed entrambe non hanno servosterzo. Solo in questo la Formula 1 differisce dagli altri campionati, fornendo questo aiuto tecnico”.

Massimo Costa

EVOLUZIONE CONTINUA»



LOGISTICA

DIETRO LE GARE TANTO

DIETRO LE QUINTE DELLA DALLARA, PER CAPIRE COME I QUATTRO REPARTI COORDINATI DA **ANDREA VICINI** — LOGISTICA, MAGAZZINO, ACQUISTI E CONTROLLO QUALITÀ — FUNZIONANO CON AFFIDABILITÀ E PRECISIONE PER CONSENTIRE CHE IN PISTA TUTTO GIRI PER IL MEGLIO. IL SEGRETO? LA PASSIONE

Ogni squadra sportiva di un certo livello ha delle “colonne”, dei punti di riferimento a cui gli altri si possono aggrappare, tecnicamente ed emotivamente, nei momenti di difficoltà: identificano i valori della società, hanno una grande esperienza, danno l'esempio e difficilmente cambieranno il colore della maglia nella loro carriera. Qualcuno le chiama bandiere: sono sempre di meno, amano garrir al vento, essere accarezzate dall'aria e non dal profumo dei soldi, rappresentare qualcosa. A volte fanno gli attaccanti: sono più visibili, ricevono premi, rilasciano interviste. Altre volte, fanno il gioco “sporco”; li vedi poco, ma corrono come matti, contrastano, lavorano per la squadra, non solo con la testa ma anche con i polmoni: “anni di fatica e botte e vinci casomai i Mondiali”. Queste persone le trovi non

solo nelle squadre sportive, ma anche nelle aziende. Le aziende sono fatte di persone e sono le persone, soprattutto quelle più efficienti e sveglie, grintose e generose, le “colonne”, a portare avanti le cose. Una di queste è Andrea Vicini, direttore delle operazioni in Dallara. Gestisce quattro reparti (acquisti, magazzino, logistica e controllo qualità) ma l'ufficio dove ci accoglie aiuta a svelare la sua semplicità e concretezza: piccolo, in fondo ad un corridoio, quasi nascosto, a due passi dall'officina. E' in Dallara da venticinque anni, dove ha iniziato come disegnatore meccanico, quando al posto dei super-computer c'erano tecnigrafo e matita. Poi pian piano l'ingresso nel mondo degli acquisti, dove non c'erano gestionali ed i moduli d'ordine erano su un quadernone, fino alla responsabilità a tempo pieno del reparto e la gestione di tutte le operazioni.



dallara 20845106 RH
03-08/10-100



Andrea Vicini



Sig. Vicini, lei da anni si muove dietro le quinte della Dallara: ci racconta di cosa si occupano i reparti che lei dirige?

“Sono tutte attività non produttive, ma che servono per il buon funzionamento dell'azienda; il nostro compito è approvvigionare, controllare, smistare i vari materiali/componenti e spedire il prodotto finale al cliente, rispettando i tempi pianificati. Le difficoltà maggiori sono legate alla gestione delle priorità che vengono quotidianamente aggiornate”.

Quante persone lavorano con lei? E con quali qualifiche professionali C'è stata una crescita numerica dei suoi reparti in questi anni?

“Siamo circa quindici. Tutti i reparti sono cresciuti in questi anni, perchè sono aumentati i prodotti realizzati e la loro complessità. Abbiamo persone che si sono formate sul campo, tecnici specializzati ed ultimamente abbiamo inserito due ingegneri: sono sempre più importanti conoscenze spinte sulle tecniche di analisi dei processi, per ottimizzarli ed ottenere un flusso il più efficiente e scorrevole possibile”.

Quali sono le qualità principali richieste a chi si occupa di operazioni in un mondo così frenetico come quello del racing?

“Affidabilità, flessibilità e precisione sul lavoro svolto”.

Qual è la trafila che fa di solito un pezzo?

“Quasi tutto il materiale subisce diverse fasi sia interne che esterne (lavorazioni, trattamenti o montaggi): per esempio, se il materiale è prodotto internamente, l'ufficio acquisti si occupa del reperimento della materia prima, che viene controllata ed etichettata al suo ingresso dal magazzino. Successivamente viene presa in carico dal reparto produzione per realizzare il componente e consegnarlo al controllo qualità per i controlli finali e la marcatura laser; a questo punto il pezzo viene consegnato al magazzino per l'etichettatura e l'ubicazione”.

Quanto è breve il tempo che intercorre fra produzione del pezzo ed il suo montaggio?

“Molto breve. Capita spesso che sia meno di una giornata, con il pezzo ordinato la mattina e pronto la sera: si fanno corse per rintracciare la materia prima, lavorare il pezzo, montarlo o spedirlo. Siamo messi alla prova frequentemente sulla velocità di esecuzione”.

I costi sono come la polvere: si depositano su tutto ciò che è fermo. Da

anni, si parla di just in time e di lean production, con l'applicazione di questi principi anche e sempre più alla gestione del magazzino. Come viene gestito il magazzino Dallara?

“Non lavoriamo just in time, ma su previsioni di vendita. Da un lato dobbiamo ridurre le giacenze e dall'altro occorre avere sempre il pezzo quando serve. Ogni giorno, si registrano migliaia di movimentazioni di magazzino, la gestione documentale è molto dettagliata, ogni passaggio è fortemente controllato, per cui



l'attività di magazzino e controllo qualità è sempre più complessa”.

Come si sceglie un fornitore? Voi privilegiate il “chilometro zero” o altri parametri per scegliere le aziende che collaborano con voi?

“La vicinanza di un fornitore ha un suo peso. E' importante se si trova su una tratta convenzionata con i nostri corrieri. Quello che più apprezziamo però è il rispetto delle date di consegna ed il rapporto qualità-prezzo: sempre più scegliamo fornitori che ci garantiscano pezzi controllati e certificati, in modo da snellire poi le attività interne. Infine, è fondamentale avere una buona relazione, lavorare bene insieme, in modo da gestire più facilmente le situazioni di emergenza”.

Come li aiutate a crescere nella qualità e nel contenimento dei costi?

“Cerchiamo di dare la nostra esperienza sui componenti più complicati, che siano lavorazioni meccaniche o componenti in composito. C'è crescita reciproca se c'è apertura mentale, collaborazione e condivisione di conoscenza. Succede spesso che personale dei fornitori venga in azienda o che il nostro personale vada nelle aziende fornitrici, specialmente nelle fasi iniziali di un nuovo progetto o quando si manifestano dei problemi”.

Come si assicura Dallara che i ricambi siano sempre all'altezza? Quali e quanti

sono i controlli di qualità?

“Si fanno controlli funzionali (corrispondenza pezzo al disegno, facilità di montaggio, rispetto qualità ecc..) ed estetici: visivamente il componente deve anche essere bello da vedere. Di solito sono due step di verifica. Il primo in accettazione del componente finito o meno: è qui che i problemi più grandi vengono identificati e risolti. Dopo l'ultima lavorazione, prima che il pezzo sia disponibile per il cliente finale, viene fatto un altro controllo, di verifica finale”.

Lei è anche responsabile della sicurezza in azienda. Come cercate di tutelarla?

“C'è un monitoraggio sistematico di tutti i reparti e attrezzature per rendere sempre migliori le condizioni di lavoro. Ultimamente, ci siamo occupati della riorganizzazione degli uffici e per il futuro stiamo valutando la climatizzazione delle aree produttive. Specialmente in produzione, è stata fatta formazione sul tema della sicurezza e sono programmati aggiornamenti continui”.

Si parla sempre più di un'economia sostenibile, in linea con il territorio, con gli interessi degli stakeholder e dell'ambiente. Come gli stabilimenti Dallara cercano di strutturarsi per rispondere a queste esigenze?

“Abbiamo installato un parco fotovoltaico sul tetto ed intrapreso la strada della certificazione ISO 14000, relativa alla

gestione ambientale, anche se di fatto ci muoviamo già in quella direzione: gestione rifiuti in modo differenziato, recupero rottami, recupero materie prime composte non più utilizzabili, ottimizzazione consumi energetici. In merito a quest'ultimo aspetto, il tetto è stato ricostruito con un tipo di copertura che riduce le dispersioni termiche”.

Quanto ha influito la crisi economica globale sui vostri fornitori?

“La crisi ha colpito meno i fornitori virtuosi. Quelli che hanno investito in tecnologia, in processi ed organizzazione riescono a fornirci prodotti di qualità ad un prezzo accettabile”.

Lei è da tanti anni in Dallara. Quale è stata la vettura che ha dato un po' meno soddisfazioni e quella di cui ha un ricordo più piacevole?

“Quella che mi ha dato minori soddisfazioni forse è l'Euroc: una vettura a basso costo, motore anteriore, trazione posteriore che avrebbe dovuto partecipare ad un campionato monomarca, mai partito.

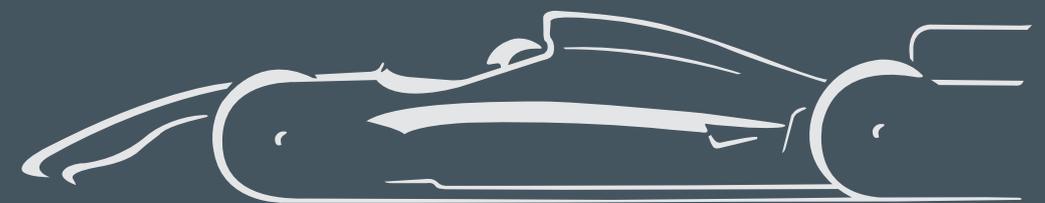
Quella di cui ho un ricordo migliore forse è la prima F1 del 1988: eravamo in pochi in azienda ed averla vista correre sui circuiti di tutto il mondo, con buoni risultati, è stata una grande soddisfazione”.

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