

Reportage

STEFANO SEMERARO
ST. PETERSBURG (FLORIDA)

«Quando sono arrivato qui i meccanici mi hanno detto: «Italiano, eh? Allora vai veloce per forza». Luca Filippi, piemontese di Savigliano, è l'unico pilota italiano in gara quest'anno nella IndyCar, la più antica (1909) e più veloce (360 km/h di media) serie automobilistica del mondo, quella che negli Anni 90 si fece incendiare dall'epopea di Alex Zanardi. Una faccenda molto americana, avvitata al magnifico show della 500 Miglia di Indianapolis - che quest'anno fa 100 edizioni -, ma anche parecchio italiana. È dal 1998 che la Dallara di Varano de' Melegari, vicino a Parma, costruisce le monoposto per la IndyCar, dal 2012 le costruisce tutte, comprese quella per la serie minore, la IndyLights. E fra il 2017 e il 2018 sarà un'altra «factory» italiana, la Tatuus di Concorezzo, provincia di Monza, a fornire i telai per la Usaf2000 e la Pro Mazda, le altre due categorie addestrative che completano una filiera (Mazda Road to Indy) creata per accompagnare i pilotini made in Usa dalla prima culla a motore fino al catino sconcertante di Indianapolis.

Luca Filippi, che in Italia vediamo spesso nel ruolo di commentatore Sky tv, questo amore assoluto lo giustifica con «il feeling naturale che c'è tra noi e loro». Andrea Pontremoli, Ceo della Dallara, ha una spiegazione più articolata: «Gli americani sanno andare sulla Luna, ma non costruire fibra di carbonio per le macchine da corsa, quella è una specialità tutta europea. La prima a utilizzarla è stata la F1, Dallara l'ha introdotta in F3: tutto è partito da lì». In meno di vent'anni prima la Dallara poi la Tatuus sono riusciti a sbaragliare la concorrenza americana e inglese con la professionalità, la tecnologia e il fiuto made in Italy. «Questo è il Paese delle opportunità, se sei bravo ti aiutano - spiega Stefano De Ponti, il capo della branca italiana della Dallara che comprende una struttura di progettazione e produzione a Indianapolis, inaugurata nel 2012 e dotata di un futuristico simulatore -. Ma nessuno ti regala niente. E devi guadagnarti tutto contrattando ogni giorno. Nessuno è bravo come gli americani a coniugare sport e spettacolo, e chi paga lo stipendio a tutti sono gli appassionati: guai a dimenticarselo».

Un Paese, una garanzia

Alla Dallara hanno realizzato uno studio che dimostra il rapporto diretto, lineare, fra numero di sorpassi e spettatori nelle corse: in cima alla classifica c'è la MotoGP, quasi in fon-



Bourdais
Il francese, tre volte secondo a Le Mans e pilota della Toro Rosso in F1 nel 2008, è il solo ad aver vinto 4 volte di fila: 2004-2007

Velocità
L'australiano Will Power, 35 anni (team Penske), in azione a St Petersburg in Florida



Parte lo show della IndyCar E l'Italia ha già vinto

In Florida via al campionato più antico e veloce del mondo
Auto tutte Dallara, in arrivo la monzese Tatuus: «Nessuno come noi»

I piloti diventati leggenda



A.J. Foyt
La leggenda delle gare Usa è il recordman di titoli Indy: 7 fra il 1960 e il 1979 in una carriera con 4 vittorie nella 500 Miglia

Andretti
Il mitico pilota istriano, campione del mondo di F1 nel 1978 con la Lotus, ha vinto 4 volte il campionato IndyCar



Villeneuve
Un altro campione di F1 ad aver primeggiato anche nella serie americana: si impose nel 1995

Zanardi
È ancora oggi uno dei più amati dagli americani. In IndyCar ha vinto 2 titoli consecutivi (gli unici italiani) nel 1997 e 1998



Sky sport alle 18,50

Parte oggi l'edizione 2016 della IndyCar (16 gare). Si corre sul circuito cittadino di St.Petersburg, in Florida, il campione uscente è il neozelandese Scott Dixon (4 titoli complessivi) che corre per il team Ganassi. In gara anche un italiano, il piemontese Luca Filippi, schierato dal team Dale Coyne. Diretta tv su Sky Sport 3 HD a partire dalle 18.50.

1

il pilota italiano che partecipa alla IndyCar
È Luca Filippi, 30 anni, nato a Savigliano

«Hanno creato una giuria di esperti presieduta da un generale dell'aeronautica e ci hanno piazzato davanti le 5 aziende in lizza. Il nostro progetto è stato scelto in una serata organizzata in un teatro enorme, e l'immagine del progetto vincente è apparsa nel buio sotto forma di ologramma sul palco. Impressionante».

Come a Hollywood

La Hollywood delle corse che corteggia l'arte italiana. «Per noi il rapporto con l'America e con Dan Andersen, il promoter della Road to Indy, è iniziato proprio come un film - racconta Gianfranco De Bellis, anima della Tatuus -. Partimmo in Formula Ford senza neanche sapere dove dovevamo arrivare, all'avventura. Con Dan mettemmo su una squadra, le prestazioni furono molto buone. Il rapporto è rimasto». Quando si è trattato di svecchiare le sue gare, Dan si è ricordato dell'amico italiano «perché so che ci consegnerà un'ottima vettura». Tra Dallara, Tatuus e tutta una costellazione di fornitori italiani non c'è concorrenza, ma collaborazione. «In un mondo globalizzato, a combattersi saranno i territori. L'avversario della nostra Motor Valley, che oltre a noi comprende Ferrari, Ducati e tanti altri, oggi è l'Oxfordshire inglese, quello di McLaren e Williams» spiega Pontremoli. L'Italia che vince, insomma, passa anche dagli Usa. «Quando ci riuscirò io?» si chiede Filippi. «Sui circuiti normali sono competitivo, per gli ovali devo avere pazienza. Dicono che per ambientarsi occorrono 3 anni, spero di fare prima». Se sei italiano, vai veloce per forza.

1909

Prima volta
La IndyCar, nata 107 anni fa, ha avuto varie denominazioni fino a quella attuale in onore della 500 miglia di Indianapolis, la gara più prestigiosa

«L'Alfa Romeo sarebbe perfetta per queste gare»

3 **domande a**
Eddie Cheever ex pilota di F1

Il romano di adozione Eddie Cheever, ex pilota di F1 e vincitore della 500 Miglia di Indianapolis nel 1988, oggi è commentatore per l'Espn.

Cheever, ci spiega l'IndyCar?
«Da una parte c'è la 500 Miglia di Indianapolis, dall'altra il resto della serie. La 500 Miglia detta il canone delle corse americane, che è la velocità al suo massimo. Negli ovali si corre con a 360 km orari di media, accelerazioni di 5G, in Europa non sarebbe concepibile ma gli americani sono abituati a fare a modo loro».

Ci racconta il brivido di correre a Indianapolis?

«Lo Speedway è enorme. Quando esci dalla curva 2 vedi a malapena la curva 3 da quanto è lontana, devi guardare le bandiere per capire come gira il vento. Se esci di pista in un 200° di secondo picchi contro un muro, è come se il tuo piede sviluppasse un cervello che ti dice: rallenta, ti prego. Io sono andato a muro una volta: mi sono fermato mezzo km dopo. Quando finivo una gara sugli ovali il meccanico mi doveva staccare le dita una alla volta dal volante, per i crampi».

Le piacerebbe vedere un team europeo in IndyCar?

«Sono da sempre fan della Ferrari, un marchio storico come Alfa Romeo, per cui ho corso tanti anni, sarebbe perfetto per la IndyCar. Il pubblico lo amerebbe molto». (SE, MEJ)

CICLISMO: ALLA TIRRENO

Minaccia neve oggi non si corre Ma a protestare sono i corridori

GIORGIO VIBERTI

Alla Tirreno-Adriatico scoppia un caso. Non c'entra la 4ª tappa di ieri, vinta con una manciata di secondi dal quasi 35enne britannico Steve Cummings senza però scossioni nella classifica, sempre guidata dal ceco Stybar. Il problema è che, applicando le nuove norme del «Protocollo in caso di condizioni meteorologiche estreme», il direttore della corsa Mauro Vegni ha poi deciso che l'odierna 5ª tappa Foligno-Monte San Vicino è annullata per le avverse previsioni meteorologiche che annunciano temperature basse (pochi gradi sopra lo zero) e neve dagli 800 metri di altitudine. «Vogliamo evitare rischi per la sicurezza generale e la salute dei corridori» ha detto Vegni. Peccato che così sparisce proprio la tappa regina di questa 51ª Tirreno, con 5 Gpm e oltre 3000 metri di dislivello, sulla quale puntavano per esempio Nibali e lo spagnolo Valverde, i due grandi favoriti.

«Sono molto amareggiato - ha detto Nibali -, perché sognavo il tris nella Tirreno» già vinta due volte dal siciliano. «Ok le attenzioni verso i corridori - ha aggiunto Alexander Vinokourov, patron dell'Astana di Nibali - ma allora nella 6ª tappa pianeggiante di lunedì (domani, ndr) mettiamo un arrivo in salita, se no la Tirreno è già finita». Infatti a questo punto al termine della Corsa dei Due Mari manca solo la tappa di domani per velocisti e la crono di martedì. «Ci avevano assicurato una tappa alternativa in caso di maltempo» precisa Paolo Slongo, preparatore di Nibali. «Non è stato possibile - ha risposto Vegni - perché le alture intorno sono tutte a rischio maltempo». Il Protocollo, una novità del 2016, era stato chiesto a gran voce proprio dai corridori per evitare piogge torrenziali, grandine, neve, temperature estreme, scarsa visibilità e anche inquinamento atmosferico. Ma perché annullare una tappa già il giorno prima? E senza nemmeno aver preparato un percorso alternativo? Forse che non sono anche le condizioni ambientali al limite una delle peculiarità che rendono sport unico il grande ciclismo? O non potremo mai più vedere un'impresa straordinaria come il trionfo di Nibali sotto la neve sulle Tre Cime di Lavaredo nel Giro 2013? (© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI)

1° Cummings

Stybar resta leader

Nibali è 11° a 24"

4ª tappa: 1. Cummings (Gbr), 2. Puccio a 13"; 3. Berhane (Eri); 4. Moreno (Spa); 5. Bakelants (Bel). Classifica: 1. Stybar (Cze); 2. D. Caruso 9"; 3. Van Garderen (Usa); 4. Van Avermaet (Bel); 5. Jungels (Lus) 11"; 6. Brambilla; 7. Sagan (Svk) 14"; 8. Pinot (Fra) 18"; 11. Nibali 24"; 21. Valverde (Spa) 38".