

Rivista di Bellinzona



N. 4 Aprile 2011 Anno XLIII



Gli auguri pasquali sono espressi ai lettori della *Rivista* da Alex Fontana, il giovanissimo pilota di Formula 3, che è un po' bellinzonese: sua nonna Renata, figlia di Rocco e Lina Soldini, era nata e cresciuta nella Turrita.

Un campione del volante che suona il violino

Nato il 5 agosto 1992, Alex Fontana ha cominciato a correre in kart a 3 anni e mezzo nella categoria dimostrativa «Puffo».

Ha poi vinto, sempre in kart, in tutte le categorie a cui ha partecipato, ottenendo 37 vittorie, 45 «pole positions» e 79 vittorie di «manche».

Tra i titoli più significativi, quelli di campione svizzero 2007, campione della Bridgestone Cup nel 2008, vicecampione dell'International Open Masters sempre nel 2008 e la vittoria nella finale mondiale 4 tempi di Dubai nel 2006.

Per due volte è stato insignito del premio al merito sportivo dall'Automobil Club Svizzero e per altre due si è aggiudicato il Trofeo Pablo Foletti indetto in ricordo del compianto commentatore televisivo e destinato al miglior giovane in campo automobilistico.

A 16 anni, ha lasciato il kart per dedicarsi all'automobilismo, esordendo in Formula Azzurra nel 2009 con due vittorie a Imola e Varano.

È poi passato, nel 2010, in Formula 3 e si è messo in luce come uno dei migliori debuttanti dell'intero campionato.

All'inizio dello scorso mese si è visto confermare l'atteso passaggio, sempre in Formula 3, a livello europeo.

Correrà, quindi, nell'European Formula 3 open, con il Team Corbetta Competizioni, in un campionato articolato su 8 prove che si svolgeranno in Francia, Belgio, Inghilterra, Spagna, Portogallo e Italia.

Ha effettuato la sua prima gara, gli scorsi 16 e 17 aprile, in quel di Valencia.

Alex Fontana è all'ultimo anno di studi alla Scuola cantonale di commercio cittadina, presso la quale si è puntualmente distinto per il suo serio e intelligente impegno.

La sua passione è la letteratura e nel tempo libero (ne ha ben poco) studia il violino.

Per motivi contrattuali (pericolo di infortuni) è stato costretto a lasciare l'amata pratica sportiva della mountain-bike e dello skate.

Sul suo casco figurano da



sempre la bandiera svizzera e quella greca (la madre è originaria dell'isola di Rodi) e il drago rosso: il simbolo dell'aggressività che egli dimostra sulle piste automobilistiche.

Ad Alex Fontana – un campione a cui la notorietà non è affatto andata alla testa – abbiamo

sottoposto una serie di domande. Ecco le sue risposte.

Ci si rende conto, durante una gara, di viaggiare a una velocità che un comune guidatore non potrà mai raggiungere?

Durante le gare si pensa poco

e quei pochi pensieri sono consacrati a cercare di guadagnare qualche centesimo di secondo, a trovare la traiettoria ideale, ad azzeccare tutte le cambiate, a capire l'andamento della vettura e possibilmente a cercare di non commettere errori per non finire a muro.

Che cosa significa prendere parte a competizioni di Formula 3?

Significa essere uno sportivo che deve ancora dimostrare tutto senza ricevere nulla. Ma è anche passione e dedizione verso un mondo che fa parte di te.

Corri, quest'anno, a livello europeo: quali sono le tue aspettative?

Le prime posizioni non dovranno essere un obiettivo, ma una certezza. Sarà difficilissimo; i miei avversari non staranno a guardare e non regaleranno nulla... ma so che è nelle mie capacità e in quelle del mio team giungere agli attesi risultati. Di conseguenza darò il massimo fin da subito per occupare le posizioni al vertice.

Un pilota «sente» durante la gara la presenza del pubblico?

Quando sono in macchina assolutamente no, perlomeno... io no. Se il pubblico è proprio numeroso, per me diventa un mucchio di colori, niente di più. Fuori della pista invece sapere o incontrare persone che sono venute a fare il tifo per me mi fa un enorme piacere anche se spesso, visti i ritmi serrati di una fine settimana di gara, non posso dedicare loro tutto il tempo che vorrei.

Che cosa fa preferire a un pilota una macchina piuttosto che un'altra?

Attualmente le categorie sono quasi tutte monomarca. Di conseguenza non c'è una scelta di vetture da fare, ma piuttosto di categoria e di team. Con il team si trovano accordi dopo aver effettuato delle prove con esso e averne determinato il valore sul campo. Poi iniziano le trattative per i prezzi. Per quanto riguarda la categoria, innanzitutto si valutano quelle accessi-

Un po' bellinzonese

Come già notato nella didascalia di copertina, Alex Fontana può essere ritenuto un po' bellinzonese dato che sua nonna Renata, figlia di Rocco e Lina Soldini, era venuta al mondo, il 9 ottobre 1934, nella nostra città.

Il padre Rocco, bravissimo artigiano, lavorava presso la calzoleria di Bonaventura Venzi.

Conseguito il diploma alla Scuola cantonale di amministrazione, Renata Soldini svolse per quattro

anni la sua apprezzata attività presso l'Ufficio cantonale del lavoro.

Nel 1956 si unì in matrimonio con Renato Fontana e si trasferì a Pregassona, attuale sede della tipografia Fontana-Print.

Vi è poi un altro fattore che lega Alex Fontana a Bellinzona: suo padre Raoul – che ha corso pure lui in kart – ha frequentato, diplomandosi, la Scuola cantonale di commercio: quella che il figlio, campione del volante, sta ora per terminare.



bili in quanto a «costo», dopodiché si effettuano delle prove con squadre del settore e a dipendenza del feeling che trova il pilota con una determinata vettura verrà valutata la sua partecipazione al campionato.

Si esce fisicamente stanchi da una competizione su circuito

L'automobilismo è certamente uno sport molto faticoso. La vettura pesa 550 kg, non ha servosterzo e l'angolo di sterzo supera raramente i 90°. Ergo, per farla girare bisogna metterci molta energia. Senza contare che oltre i 150 km/h veniamo schiacciati a terra da un minimo di 600 kg. Inoltre, in Formula 3

la leva del cambio è staccata dal volante e quindi ci ritroviamo spesso a guidare con una mano sola. Tutto questo senza considerare la temperatura dell'abitacolo. In estate perdo facilmente 2 chili in mezz'ora di gara.

Quale pilota serve maggiormente da esempio ai giovani?

La risposta a questa domanda è molto personale. Per quanto mi riguarda, io ammiro il pilota che pratica il suo sport per passione e non per denaro. Tendenzialmente sarà anche un pilota che trasmette molte emozioni in pista e che sarà molto combattivo in tutte le fasi di gara.

La rapidità dei riflessi è innata o si impara?

Una dote innata credo sia richiesta. Nel mio particolare caso ho dei riflessi eccellenti unicamente per quanto riguarda gli sport estremi. In tutto il resto non sono particolarmente rapidi, stanno nella media. Ovviamente tutto si può imparare e perfezionare a grandi linee. Sono certo che più si guida in pista, più i riflessi migliorano.

Quale consiglio dare a un giovane che vuole diventare pilota professionista?

Crearsi un Conto Economico e un Bilancio a inizio anno perché si rischia di farsi male finanziariamente. Dopodiché... percorrere ogni giro come se si avesse dietro di sé un branco di iene inferocite.

C'è un circuito che «fa paura»?

Ci sono piloti che dicono che il giorno in cui si smetterà di aver paura sarà il giorno in cui ti ammazzerai finendo contro il muro o quello in cui smetterai di provare amore per questo sport. Io credo che ognuno abbia le sue paure mentre guida, ma sono convinto che per un pilota vero esse non siano mai dovute al tracciato che sta affrontando.

Che cosa fa nascere in un giovane la passione per l'automobilismo agonistico?

È una cosa che si ha dentro, nel proprio cuore. Al solo sentire il rombo di un motore o lo scoppio proveniente dal tubo di scarico durante la cambiata, ti viene la pelle d'oca. È un mondo che va capito e amato malgrado tutti i suoi difetti. Il paradosso è che per capirlo devi prima esserci dentro.

L'esperienza con il kart è indispensabile per chi voglia partecipare a gare di formula?

Non indispensabile, ma molto utile. Il kart tempera l'animo e forgia il carattere. Inoltre, battaglie come quelle che si hanno nelle gare di kart sono difficilmente riproducibili nelle gare di auto, per cui chi arriva dal mondo del karting è quasi sempre molto bravo nella bagarre.

Quali vantaggi offre una buona istruzione scolastica a un pilota?

In primo luogo, si è in grado di parlare diverse lingue. Permette di effettuare interviste con più antenne televisive e ti garantisce di poter comunicare con ingegneri e tecnici di team provenienti da tutto il mondo. Inoltre, è più semplice capire i set-



up della vettura, soprattutto quando si parla di geometria e flussi aerodinamici.

Si dà un nome alla vettura che solitamente si usa?

Non tutti lo fanno, io sì. La rende, secondo me, una cosa più personale, più tua. Se si vince, si vince insieme; se si sbaglia, si sbaglia insieme. Se sbagli come pilota, le chiedi scusa per non averla portata nelle prime posizioni come le avevi promesso a inizio gara.

Che cosa rappresenta il leggendario circuito di Monza per un giovane pilota?

È un tempio della velocità. Un luogo dove i più grandi piloti si sono sfidati, dove hanno vinto gare o perso la vita. Tuttavia ci sono molti altri circuiti pieni di ricordi che a mio avviso sono ancora più belli e appaganti (Imola, Spa...).

Qual è la cosa che si desidera di più alla fine di una gara?

Quella successiva.

I piloti sono superstiziosi?

Alcuni sì, alcuni no. Chi di più, chi di meno. Chi lo è di norma lo fa solo per «attaccarsi» a qualcosa prima della partenza. Per convincersi che il risultato non di-

pende solo dalle proprie capacità. Per quanto mi riguarda, io entro ed esco dalla vettura sempre da sinistra. Non per superstizione, ma semplicemente perché mi dà fastidio farlo dall'altra parte.

Avrebbe senso la realizzazione in Svizzera di un circuito automobilistico?

Dopo il tragico incidente di Le Mans nel 1955, in cui persero la vita 83 spettatori e altri 120 rimasero feriti, lo sport automobilistico in Svizzera fu vietato. Ora sono passati più di 50 anni e questa legge è ormai anacronistica. Corriere in circuito oggi è molto più sicuro che non sfrecciare sulle strade di tutti i giorni; senza dimenticare i grandi effetti commerciali e a livello turistico che porterebbe la realizzazione di una pista in Svizzera.

Che cosa mangia prima di una gara un pilota di Formula 3?

Ogni pilota ha il suo pasto preciso. Io mangio volentieri un piatto di pasta non troppo sostanzioso, magari una finissima fettina di carne e se ho molto tempo una banana.

Un pilota di questa Formula deve sottoporsi a esami medici periodici?

Generalmente solo a inizio

anno. Ma a dipendenza del campionato, le visite possono aumentare. Gli organizzatori possono in ogni caso effettuare controlli anti-doping a loro completa discrezione.

Quanto può costare una vettura di Formula 3?

Una vettura di Formula 3 costa circa 150'000 euro. A incidere però sui costi di una stagione sono, più del prezzo della macchina, quelli di gestione (manutenzione, revisioni del motore e della meccanica, personale, ingegneri, affitto delle piste e naturalmente pneumatici). Sono questi componenti che rendono lo sport automobilistico molto caro.

Un pilota di Formula 3 è stipendiato?

Absolutamente no, almeno per quello che si intende normalmente per stipendio. Anzi, un pilota deve trovare i soldi per coprire il budget che gli permette di correre. Ciò vale persino per talune squadre della Formula 1, escluse le 4 o 5 principali. Nel mio caso riesco a praticare questo sport unicamente grazie all'aiuto della squadra, la Corbetta Competizioni, che mi ha sempre dato il suo appoggio e grazie al sostegno di un'ampia

schiera di sponsor personali e amici. Senza di loro e contando soltanto sui miei mezzi o quelli della mia famiglia non potrei nemmeno lontanamente pensare di poter praticare questo sport.

Che cosa favorisce i buoni rapporti tra pilota e meccanici?

Innanzitutto non elevarsi sopra di essi: sono tuoi pari e vanno trattati quindi con rispetto perché se in pista qualcosa funziona è grazie a loro.

A quale campione del volante vorrebbe dedicare una vittoria?

La dedicherei a mio padre essendo stato pure lui, a suo tempo, un pilota (anche se non con tutti i riconoscimenti che avrebbe potuto raccogliere). Un mio successo la dedicherei anche a Gilles Villeneuve, che è, a mio avviso, un'icona dell'automobilismo mondiale.

Che ruolo ha avuto la famiglia nella carriera di Alex Fontana?

Ha avuto un ruolo di amica, di motivatrice, di rompicatole..., mi è rimasta a fianco, sotto la pioggia, con il sole, in Asia come in Italia, a volte con interesse a volte con meno... però c'è sempre stata e c'è tuttora.

