

# Alex Fontana e una sfida a dimensione europea

di PIERGIORGIO GAMBONINI

Uno dei paradossi dell'automobilismo è che protagonisti e vincitori delle formule cosiddette promozionali non vengono mai visti sulle strade pubbliche nemmeno possono circolare. Piloti avvitati insomma al professionismo a livello internazionale, ma di fatto privati - nei loro primi anni di attività agonistica - della licenza di condurre. Anche Alex Fontana per anni è stato uno di quei giovanissimi talenti che in pista dimostravano di avere "piède" e testa, ma che una volta tolti casco e tuta tornavano ad essere adolescenti come tutti gli altri, e che in giro potevano scorrazzare al massimo con un "cinquantino" (ufficialmente) bloccato. Fatto sta che la sua patente il ragazzo di Pregassona l'ha portata finalmente fare meno d'un anno fa, quando alle spalle s'era già messo una stagione di Formula Azzurra ed una seconda nella F3 italiana.

Su un kart e salito per la prima volta a tre anni e mezzo, e con i kart ha corso e vinto in tutte le categorie giovanili: poi, l'ispirazione, è iniziata l'avventura al volante delle monoposto più "piccole" ed i cavalli da domare sono diventati di colpo centinaia: la storia di Alex fino a quel punto è la stessa di tantissimi altri giovani appassionati del volante e della velocità. Oggi, invece, Alex sta uscendo dalla "massa" perché sta ritagliandosi, gara dopo gara, un ruolo da protagonista sulla scena di una Formula 3 internazionale che costituisce un traguardo e uno scenario tutto meno che scontati. La selezione a questi livelli si fa vesperti impetuosa, e sulla "piramide" degli aspiranti piloti professionisti rimane spazio solo per chi dimostra con i fatti (e con i risultati) di non essere semplicemente uno dei tanti. Ed il fatto di poter applicare il giovane Fontana su i podi di questo livello come eminesimo prodotto del da sempre piccolo grande mondo motoristico ticinese, non può che riempire d'orgoglio ogni appassionato di queste faccende.

**Due anni di apprendistato:** «Dopo aver esordito in monoposto nella Formula Azzurra, ottenendo anche le prime due vittorie, il salto in F3 è stato davvero tosto, perché al campionato italiano di categoria lo scorso anno partecipavano addirittura 32 piloti, per metà già esperti della categoria, e perché il regolamento tecnico lascia molta libertà di intervento e di sviluppo a tutti i livelli, favorendo così chi ha i budget più ricchi. E il nostro team non era tra quelli, con tutto quanto ne conseguiva a livello di evoluzione e quindi di prestazioni. Del resto proprio a causa dell'esplosione dei costi, da una stagione all'altra il parco-veicoli della F3 italiana si è ridotto ad appena una dozzina... Per me il 2010 è stato comunque un anno importantissimo a livello di apprendistato e di maturazione in un campionato di ottimo livello e molto competitivo in pista. Ero esordiente in F3, non avevo nel team un altro pilota con cui condividere esperienze e sensazioni, ho dovuto insomma imparare da solo, e l'ho fatto,



## la schiera

NATO IL: 5 agosto 1992

DOMICILIO: Pregassona

HOBBY: violino, skateboard e mtb

PISTA PREFERITA: Imola

**PALMARES:** karting dal 2000 al 2008 (campione del mondo junior cat. Biland 4 tempi nel 2006, campione svizzero KF3 2006 e 2007, vincitore della Bridgestone Cup KF2 2008); vice-campione International Open Masters 2008; automobilismo dal 2009 (campionato italiano F. Azzurra 2009 con due vittorie; 2010 campionato italiano Formula 3 2010).

**STAGIONE 2011:** European Formula 3 Open (una vittoria, un 2° posto, due terzi e due quarti nelle prime 6 gare; leader del campionato).

SITO INTERNE: [www.alexfontana.net](http://www.alexfontana.net)

è stata potenziata, a cominciare dallo staff tecnico. Ad Angelo Corbetta devo ovviamente parecchio: lui era in F3 già dal 1991 e se mi ha scelto due anni fa e poi mi ha rinnovato la fiducia per il 2011 in fondo significa che ha scommesso su di me e che sto rispettando le sue aspettative. Negli ultimi sei gare - nonostante qualche contatto o tamponamento, perché le battaglie, come detto, non mancano mai - a Valencia, Magny-Cours e Spa sono andato quarto volte a podio, e mai oltre il 4° posto, come quello bellissimo in Belgio conquistato in gara 1 dopo essere partito ultimo con 300 metri di ritardo dal gruppo, mentre gara 2 l'ho poi vinta attaccando di forza nel giro finale...».

**Tra presente e futuro:** «Per il momento siamo totalmente concentrati sul presente e sulle prossime due corse (il 23 e 24 a Brands Hatch), tanto più che ho finalmente finito anche la scuola culturale di economia e comincerò a laurearmi, e che quindi, ora posso pensare solo alle gare, poi a fine anno tireremo le somme. Finora le cose sono andate molto bene e siamo in testa al campionato, ma in pista c'è grandissimo equilibrio tra almeno 10-12 piloti, tant'è vero che in sei gare ci sono stati finora cinque diversi vincitori, e restare davanti non sarà evidente. Ogni tanto comunque capita di cominciare a pensare alla prossima stagione, ma per ora posso solo dire che non mi dispiacerebbe salire di categoria se possibile sempre assieme a Corbetta...».

**Una famiglia... allargata:** «La passione per le quattro ruote l'ho ereditata ovviamente dal papà Raoul e dallo zio

Ad Angelo Corbetta, titolare del team che da due anni schiera Alex Fontana in Formula 3, abbiamo chiesto di parlarci del giovanissimo pilota luganese:

«Di Alex avevo già sentito parlare per i suoi risultati conseguiti in kart. Ho avuto però modo di seguirlo da vicino ed apprezzarlo a partire dal suo primo anno di corse in monoposto quando debuttò in Formula Azzurra. Eravamo nel 2009 ed Alex correva per un team concorrente al nostro. Era un ragazzo che aveva qualcosa di particolare, a quel tempo ancora indefinibile. Mi ricordo perfettamente della sua prima vittoria a Varano. Al momento ad applaudirlo quel giorno c'ero anch'io, anche se non si trattava di un

mio pilota! Forse un segno dei destini. A fine stagione entrai in contatto con lui: eravamo alla ricerca di un giovane veloce e con un ampio potenziale di crescita, al quale affidare una delle nostre vetture per il Campionato italiano di F3. Lo provai a Varano prima (sul bagnato) e al Mugello in seguito, con pista asciutta. Anche se lui in verità avrebbe voluto passare in Formula Abarth, riuscì a convincerco a fare il salto direttamente in F3 con un programma sull'arco di due stagioni.

Alla fine si è rivelata una scelta vincente ed in sostanza penso abbia guadagnato un anno di carriera. Nel corso del 2010, con i nostri partner, abbiamo deciso di fare il salto a livello internazionale ed uscire dai confini ita-

la linea base del suo lavoro alla ricerca degli assetti ideali, oltre che un coach-driver (Andrea Caldarelli che già fu test-driver della Toyota in Formula 1) ed un nuovo capo-meccanico.

Se dovessi definire le caratteristiche positive del "mio" pilota, direi la velocità innata, la freddezza, l'umiltà, ma soprattutto l'imprevedibilità. Alex è un pilota molto "sveglio" nei primi giri di gara, che sa operare manovre di sorpasso in punti anche fuori dalla norma, quando gli avversari meno se lo aspettano. Deve migliorare ancora molto nelle partenze, ma questo arriverà con il tempo. Chi mi ricorda? Beh se dovessi dire un nome, direi quello di Nigel Mansell!

**IL RITRATTO** Le impressioni di Angelo Corbetta, titolare del team che lo ha fatto debuttare in F3

## «Un pilota istintivo, veloce ed imprevedibile»