

Giovani a tutto gas tra successi, sogni e corsa allo sponsor

Di sicuro non sono talento e successi a far difetto per i giovani piloti ticinesi che si stanno affacciando ai "piani nobili" del variopinto mondo dei motori. Lo dimostrano le classifiche e i risultati della stagione appena conclusa, con Alex Fontana a vincere il prestigioso Europeo della Formula3, Raffaele Marciello a conquistare il terzo posto nel campionato italiano di categoria - con alcune ottime gare e la conferma di essere uno dei più interessanti in casa Ferrari - e Marco Colandrea a debuttare addirittura nel Motomondiale, classe 125. E per i colori svizzeri va certamente aggiunto il campionato di vertice di Fabio Leimer nella Gp2. Per il futuro, insomma, le prospettive tecniche sono ottime, ma resta aperto il grosso punto interrogativo legato a quelle economi-

che, visti i considerevoli costi dello sport motoristico ad alti livelli. Anche con le migliori qualità di pilotaggio, insomma, i passi avanti tra le varie categorie automobilistiche e motociclistiche sono estremamente complicati. Addirittura ad altissimi livelli ci sono grossi problemi. Basta osservare quanto sta accadendo nel team di Thomas Lüthi, certamente uno dei piloti di vertice nel motociclismo a livello mondiale. Il team manager, Daniel Epp, è alla ricerca dei fondi per garantire il prossimo campionato al bernese nella Moto2. Ma non è semplice. A Valencia Epp era solo al 40% del budget necessario per lottare ai vertici nel 2012. E il progetto di portare Lüthi nella MotoGP è stato accantonato anche per motivi economici. Non a caso, anche nella "classe regina" il prossimo campionato con le nuove 1.000 di cilin-

drata è stato "aperto" anche a team che non saranno assolutamente competitivi. Per allargare il campo dei partecipanti in griglia ci saranno addirittura moto derivate dalle stradali. Che rischiano di essere più d'impiccio che d'aiuto al Motomondiale. Come calcolato dal Caffè, la "dote" di un pilota automobilistico per arrivare in Formula1 è lievitata negli ultimi anni fino a sfiorare i 10 milioni di franchi. Una cifra enorme, che è difficilissimo coprire attraverso gli sponsor. Soprattutto nell'avvicinamento al sogno di correre accanto a Vettel, Alonso, Hamilton e Schumacher. Perché se il circus della Formula 1 costringe a costi esorbitanti, è pur vero che la visibilità è altrettanto garantita. Mentre nelle classi inferiori questo aspetto è decisamente più problematico. Ad esempio, il budget per un dignitoso campionato nella Gp3 si avvicina al milione di franchi. Un bud-

get decisamente complicato da raggiungere se proiettato su un pilota ticinese. Anche nelle moto il problema dei costi è da tempo al centro dell'attenzione. In Moto2, nonostante la massiccia partecipazione di Team, chi punta al successo non può certo considerare una cospicua riduzione dei costi rispetto al precedente Mondiale 250. La scelta di passare dalla 125 alla nuova Moto3 (motore 250 monocilindrico a 4 tempi) dovrebbe aiutare anche a contenere i prezzi di partecipazione nella categoria che potrebbe vedere al via Marco Colandrea. Una moto "equilibrata" dovrebbe avere un prezzo attorno ai 23-25mila Euro e i prezzi dei motori sono stati bloccati dalla Federazione a 12mila Euro il pezzo. Ma da qui a dedurre una riduzione vera e propria dei budget necessari ai team il passo è ancora lungo.

mschira@caffè.ch

