

11,00	Hockey su prato: OLA-GER	Eurosport
13,00	Studio sport	Italia1
16,20	Nuoto, Europei vasca corta	RaiSport
16,45	Nuoto, Europei vasca corta	Eurosport
18,10	Sportsera	Rai2
20,00	Rai Sport Tre	Rai3
20,30	Calcio Primavera: Torino-Juve	RaiSport
20,45	B: Cesena-Genoa	SkySport1/Calcio1
22,20	Pugilato: Rotolo-Petrosian	RaiSport
23,00	Lo sciagurato Egidio	SkySport1

## Torino 2006, Thoeni bocchia la «nazionale» dell'Alto Adige

L'ex sciatore liquida come «impossibile» la proposta del presidente della provincia di Bolzano



L'idea che il Trentino e l'Alto Adige possano fare la "secessione" nello sci olimpico scuote il mondo degli sport invernali: alla provocazione del presidente della provincia autonoma di Bolzano, che ha minacciato di far gareggiare gli atleti altoatesini sotto una loro bandiera a Torino 2006, ha replicato ieri Gustav Thoeni, altoatesino doc e collaboratore della Federazione sport invernali «Mi sembra molto difficile che possa essere istituita una rappresentativa altoatesina - ha detto l'ex stella dello sci azzurro in occasione della presentazione dei Mondiali di Bormio 2005 - Per formare una squadra ci vuole una nazione. Non credo, ad esempio, che la Lombardia possa partecipare da sola alle Olimpiadi». La polemica è esplosa due giorni fa dalle dichiarazioni del presidente della federazione italiana sport invernali Gaetano Coppi che ha minacciato le dimissioni qualora Coni e governo non provvederanno a rifinanziare la Federsci, in vista delle prossime olimpiadi invernali. Secondo Coppi, infatti, la federazione (che ha un buco di 3 milioni di euro) non sarà in grado di presentare le squadre azzurre a Torino 2006 se non arriveranno presto i fondi promessi. Una eventualità di fronte alla quale il presidente della Provincia autonoma di Bolzano Luis Durnwalder aveva avanzato l'idea di presentare una soluzione altoatesina «sul modello delle Isole Faroe». A Coppi, inoltre, ha risposto ieri il presidente del Coni Gianni Petrucci che ha precisato che «il comitato Olimpico non è assolutamente in debito con la Fisi».

Rosolino

Massimiliano Rosolino si conferma campione europeo in vasca corta dei 400 sl. L'azzurro ha conquistato ieri la prima medaglia dell'Italia al torneo continentale di nuoto in vasca da 25 metri cominciato ieri a Vienna: Rosolino si è imposto con il tempo di 3'39"66, a sette centesimi dal primato europeo stabilito a Valencia il 14 dicembre 2000. L'Italia ha sempre vinto il titolo nei 400 sl da quando è nata la rassegna indoor, quattro volte con Emiliano Brembilla e quattro proprio con Massimiliano Rosolino.

### Garage Olimpo

Uno sguardo sulla tortura

Oggi in edicola con l'Unità il dvd a € 9,90 in più

# lo sport

### Garage Olimpo

Uno sguardo sulla tortura

Oggi in edicola con l'Unità il dvd a € 9,90 in più

DALL'INVIATO Massimo Solani

**VARANO DE' MELEGARI (Parma)** La coppa in cristallo sul mobile vetrina, una delle tante, ricorda la vittoria di Eddie Cheever alla 500 miglia di Indianapolis del 1998. Non una vittoria qualunque: sulla "brick yard", la mitica striscia di mattoni rossi che segna il traguardo dell'ovale più famoso al mondo, dopo 58 anni un'auto italiana tornava a passare per prima sotto la bandiera a scacchi. Era una Dallara. Pensata, costruita e realizzata qui, in questo spicchio d'Emilia a pochi chilometri dal mare della Liguria, dove 150 persone lavorano ogni giorno pensando già al 2006. Ossia l'anno che rivedrà di nuovo in pista in Formula 1 una vettura "griffata" Gianpaolo Dallara, uno degli uomini che hanno fatto grande l'automobilismo in Italia. Quattordici anni dopo l'ultima esperienza, quella con la «Scuderia Italia», sei stagioni dopo l'esperimento portato avanti in collaborazione con la Honda e Harvey Postlethwaite. Una macchina nata bene, che dopo alcuni test venne abbandonata in garage per la decisione della casa giapponese di impegnarsi in F1 solo come costruttrice di motori. «Sembra passata un'era geologica - racconta Gianpaolo Dallara - a quei tempi per costruire una macchina vincente bastavano 700 ore di test in galleria del vento. Adesso l'obiettivo minimo sono le 7000 ore. La Formula 1 è cambiata radicalmente, ma se siamo qui a parlare di un nostro rientro significa che siamo convinti di poter fare ancora un buon prodotto».

Da progettato, e da contratto, quel "prodotto" farà il suo esordio ufficiale nel Gran Premio d'Australia, prima uscita stagionale del 2006, sotto le insegne della Midland, colosso industriale che in Canada ha sede operativa, mentre quella legale è nelle Channel Island. Un impero finanziario da oltre 50 mila lavoratori che controlla attività industriali in mezzo mondo: dai treni in Ucraina ai porti nella Serbia Montenegro, dall'energia elettrica in Armenia ai componenti per auto e l'acciaio sempre nella ex Jugoslavia. A capo di tutto c'è Alexander Shneider, 36 anni origini russe e una passione sfrenata per la Formula 1 che sogna di portare persino a Mosca. Deciso a fondare un nuovo team con licenza russa, Shneider si è informato e alla fine ha scelto la Dallara per costruire le auto che in pista sfideranno Michael Schumacher e soci. Così tre settimane fa col suo jet privato è sbarcato a Parma e poi ha proseguito fino a Varano de' Melegari per visitare la factory dell'ingegner Gianpaolo, un nome che



Tony Kanaan neo campione Irl a bordo della sua Dallara (tratta dal sito ufficiale del pilota). Sotto l'ingegner Dallara davanti alla sua fabbrica di Varano de' Melegari

## Dallara, tornano in F1 i bolidi dell'artigiano

pare gli abbia consigliato addirittura Bernie Ecclestone in persona. «Non ho il piacere di conoscere Roman Abramovich - racconta Dallara che, da tifoso del Parma, di calcio se ne intende - ma mi aveva descritto Shneider in maniera molto simile. Ed invece mi sono tro-

vato di fronte una persona molto seria e competente. Ambizioso ma con consapevolezza. Se incontrando e parlando del futuro avesse detto: "Batteremo la Ferrari", gli avrei risposto che noi non abbiamo tempo da perdere». Ed invece i contatti sono andati da subito per il

verso giusto e sono bastati pochi giorni di discussione per mettere a punto un accordo che prevede per settembre 2005 la messa in pista della prima Midland-Dallara, seguita da altri quattro esemplari entro la fine dell'anno. Resta da stabilire chi le guiderà (anche se si parla già di

un collaudatore russo e alcuni rumors affiderebbero un volante al messicano Mario Dominguez, premiato come "esordiente dell'anno" nel 2002 in Formula Cart), e quale sarà il motore che le regalerà i cavalli. Anche se un sogno Shneider ce l'ha già, e non è il solo. «Certe scelte

competono a chi gestirà il team, io al massimo posso dare consigli. Vorrei creare una macchina tutta italiana - confida Dallara - guidata da un pilota italiano e spinta da un propulsore italiano. E ce n'è uno solo del resto...». Il riferimento scontato è alla Ferrari. Maranello negli ultimi 7 anni ha fornito i motori alla Sauber e, stando alle indiscrezioni, pare abbia intenzione di porre fine alla collaborazione al termine del contratto che la lega al team svizzero.

Soltanto un sogno? Forse qualcosa di più per quest'uomo che nel 1959 fece la conoscenza delle auto da corsa proprio lavorando ad una vettura del Cavallino Rampante. «Mi sono laureato al Politecnico di Milano - racconta - in Ingegneria Aeronautica, ma la passione è sempre stata la meccanica. Lavoravo all'Aermacchi poi un giorno la Ferrari si presentò dicendo che aveva biso-

gno di qualcuno per la galleria del vento. E feci il mio ingresso nel mondo delle auto». Da lì Dallara passò poi alla Maserati («Volevo andare in pista, ero impaziente») e poi alla Lamborghini dove si occupò della realizzazione della parte telaistica della mitica Miura. «La prima vettura sportiva tutta mia l'ho costruita nel 1972 con un motore derivato da quello della Fiat 128. Era un mercato povero e mi diede una bella mano la Lancia di cui ero consulente. La mia passione erano le gare, ma avevo una famiglia e due figlie. Dovevo lavorare per dar loro da mangiare». Poi vennero le Formula 3, le prime intuizioni tecniche e la fabbrica cominciò così ad ingrandirsi con la prima galleria del vento (ora sono 2 anche se una è in compartecipazione con la Fondmetal). «Ricordo che quando progettai la prima Formula 3 con telaio in carbonio - dice sorridendo Dallara - mi presero per pazzo. Sembrava una bestemmia». Nel frattempo, però, l'élite dell'automobilismo mondiale aveva scoperto Gianpaolo Dallara che già da un paio d'anni lavorava con Frank Williams alla De Tomaso in Formula 2. E nel 1975 fu proprio il progettista emiliano a collaborare alla realizzazione della prima Williams da F1, la storica FW01-03.

Sono passati trent'anni, e la Dallara oggi è una realtà industriale importante con 150 dipendenti quasi tutti giovani e giovanissimi. Molti reclutati direttamente nelle aule degli atenei. «Perché l'università italiana è molto meglio di come non sia descritta - spiega Dallara -. Da lì escono professionisti in grado di imparare velocemente. La prima cosa che faccio, in ogni caso, è mandarli subito a scuola di inglese». Perché l'inglese alla Dallara è un po' la seconda lingua ufficiale visto che le macchine da corsa che escono da Varano de' Melegari negli Stati Uniti hanno vinto tutto e rappresentano ormai un marchio vincente per il made in Italy. «Eppure non dobbiamo mai fare l'errore di dirci che siamo bravi - commenta l'ingegner Gianpaolo -. Siamo una piccola azienda emiliana a carattere familiare. Le mie due figlie lavorano con me, la maggior parte dei miei dipendenti è di queste parti e posso dire con orgoglio che conosco i genitori di quasi tutti i ragazzi che sono in fabbrica. Sono nato qui, qui ci sono i miei amici e qui faccio il lavoro che ho sempre sognato. È un orgoglio sapere che negli Usa tutto questo sarebbe una stranezza, ma la forza delle piccole e medie industrie italiane è anche questa». Una stranezza che ha conquistato 6 titoli Irl su otto disputati, conditi con quattro trionfi nella 500 miglia di Indianapolis. Una stranezza tutta emiliana che punta diritto verso il palcoscenico più luminoso: la Formula 1.

### il personaggio

## Ingegnere aeronautico «malato» di velocità

DALL'INVIATO

**VARANO DE' MELEGARI (Parma)** Laureato in Ingegneria Aeronautica al Politecnico di Milano, Gianpaolo Dallara ha iniziato a lavorare per la Ferrari nel '59, poi è passato prima alla Maserati e poi alla Lamborghini (1963) dove ha contribuito alla realizzazione della Miura (1966) in qualità di disegnatore capo e della Countach (1971). Nel '68 Gianpaolo Dallara si unì al team del costruttore argentino trapiantato in Italia (ed ex pilota) Alessandro de Tomaso per il quale si occupò della realizzazione di una vettura di Formula 2 pilotata, tra gli altri, da Jacky Ickx. Nel '72 a Varano de' Melegari (provincia di Parma)

venne fondata l'azienda e prese il via la realizzazione di auto da corsa direttamente prodotte in sede: la prima era spinta da un propulsore derivato dal motore di una Fiat 128. Nel frattempo Dallara era anche consulente della Lancia, lavorando al progetto della Stratos. Nel '75 Frank Williams chiese a Dallara di aiutarlo nella progettazione della Iso-Marlboro che divenne poi la prima Williams F1, la FW01-03. La prima Dallara sbarcò in Formula 1 nel '87 quando Beppe Lucchini della Scuderia Italia affidò all'ingegner Gianpaolo la realizzazione della vettura per i mondiali fino al 1992. Nelle stagioni '92 e '93 la Dallara scuderia Italia era spinta dai motori Ferrari. Oltre l'oceano il marchio parmense è approdato nel 1997 quando Tony Gorge, proprietario dell'autodromo di Indianapolis nonché fondatore della Indy Racing League (Irl), decise la scissione dalla Formula Cart e ordinò all'azienda emiliana 15 vetture. In 8 anni di Irl per 6 volte una vettura Dallara si è laureata campione (compresa l'ultima stagione, con Tony Kanaan del team Andretti-Green) mentre nelle ultime 8 otto edizioni della 500 miglia di Indianapolis per ben 4 volte è stata una Dallara a transitare per prima sulla "brick yard".

Nel 2006 l'azienda emiliana fornirà auto al team Midland. Con un sogno: poter disporre di motori Ferrari



ESTRAZIONE DEL LOTTO						
BARI	15	82	39	17	71	
CAGLIARI	53	27	1	4	47	
FIRENZE	75	69	9	45	56	
GENOVA	58	72	6	38	1	
MILANO	18	20	7	65	87	
NAPOLI	6	5	17	12	68	
PALERMO	8	79	21	75	55	
ROMA	33	1	74	54	16	
TORINO	19	1	5	40	73	
VENEZIA	87	2	71	15	51	
I NUMERI DEL SUPERENALOTTO						
					JOLLY	
6	8	15	18	33	75	87
Montepremi						€ 5.654.003,73
Nessun 6 Jackpot						€ 14.762.559,67
All'unico 5+1						€ 3.586.161,79
Vincono con punti 5						€ 40.385,75
Vincono con punti 4						€ 335,54
Vincono con punti 3						€ 9,33