

suissesport.ch

SUISSESPORT MAGAZINE

Gennaio 2011



Sommario:

Piloti Paganti

**Intervista con
Roby Rolfo**

**Le forme strane
della F1**

**Presentazione
aziende**



Suissesport 2011

Inviati:

Alessia Cecchetto,
Chiara El Rikabi,
Daniele Bernard,
Roberto Gresia.

Comunicazione:

Luca Venturi

Piloti Paganti, che futuro della formula 1

di Franco Barin

Per i tifosi in generale, l'immagine di un pilota di F1 è quello di un uomo che ha tutto, corteggiato da top team disposto a spendere milioni per i suoi servizi, viaggi in jet privati e attorniato dal lusso. Ma per molti piloti, soprattutto nel 2011, non sarà il caso.

Chi con un grande sforzo si impegna a costruire un bilancio, che permetterà loro di sostenere un'intera stagione di F1. Invece di celebrare, passano le loro serate a guardare la televisione in un albergo a tre stelle.

Impressionante contrasto marcato sul vassoio 2010. Secondo le stime, US \$ 130.850.000 sono stati spesi per gli stipendi dei piloti durante la stagione. Il 72% di questi soldi sono finiti nelle tasche di solo cinque di essi: Fernando Alonso, Lewis Hamilton, Jenson Button, Felipe Massa e Michael Schumacher.

Quando è entrato alla Ferrari, Alonso è diventato il primo pilota a guadagnare uno stipendio annuale di \$ 40 milioni, che ha fatto di lui il più alto pagato. Il divario salariale tra gli abbienti e i meno fortunati piloti è grande. Infatti, per ottenere una guida in Formula 1, molti piloti hanno scelto di andare senza salario e offerta di denaro in cambio dei loro sponsor. Per la prima volta dal 2005, non pagare un pilota è diventata una potente forza economica.

L'arrivo di nuove squadre nel 2010 è lì per qualcosa. A differenza delle squadre che hanno sostituito, o quelle sostenute dai principali produttori, i piccoli Team

non vogliono fornire grandi somme di denaro ai loro piloti.

E 'stato riferito che i più poveri dei nuovi arrivati, HRT, sta aspettando di raccogliere 16 milioni di dollari dei suoi piloti lo scorso anno. Tuttavia, la rotazione quasi continua dei suoi proprietari durante la seconda metà della stagione ha dimostrato che tale obiettivo è stato difficilmente eguagliabile. Andy Souek, Vergine, era stato assunto come terzo test pilota, ma dopo aver pagato una cifra stimata di 1,4 milioni e trascorso pochissimo tempo in macchina, ha lasciato la squadra prima della fine della stagione.

Tuttavia, nuove squadre non sono le sole a sfruttare questa fonte di entrate nel 2010: Renault è stata in grado di beneficiare delle opportunità commerciali portate da Vitaly Petrov. Ha segnato 109 punti meno del suo compagno di squadra nel 2010, ma grazie agli sponsor provenienti dalla Russia, ha depositato una somma di circa 5,5 milioni dollari nelle

casce di Renault, oltre a 10 milioni dollari raccolti dal padre del Petrov.

Ma la Renault ha subito sottolineato che il contributo di Petrov era molto più del denaro. Eric Boullier, boss del team, ha detto che i piloti "con il doppio del bilancio di Vitaly" erano sulla sua lista. La squadra ha assicurato che Petrov non ha pagato per guidare, ma ha ammesso che "gli sponsor che ha preso con lui o che sono arrivati successivamente sono degli sponsor molto buoni."

È vero che ci sono piloti competitivi dai mercati emergenti e in grado di attrarre generosi sponsor per le squadre che li assumono, ma le opportunità finanziarie restano l'attrazione principale nella maggior parte dei casi.

Nel 2011, diversi altri giovani piloti seguiranno le orme di Petrov. Il Messicano Sergio Perez, pilota di ruolo alla Sauber, potrebbe portare con sé 10 milioni di dollari dal gigante



delle telecomunicazioni Telmex.

Williams, Nico Hulkenberg, vede cadere la promessa, viene sostituito dal venezuelano Pastor Maldonado, generosamente sostenuto dalla compagnia petrolifera nazionale del suo paese, PDVSA. Si nota che Maldonado ha buoni argomenti da campione GP2, è come il suo predecessore. Ma essendo stato il miglior in GP2 ha una buon potenziale. Maldonado avrebbe \$ 3 milioni in sponsorizzazioni personali nel suo bagaglio, oltre 15 milioni di dollari da guadagnare PDVSA Williams.

Sapendo che il team britannico ha perso la sua partner RBS, Philips, McGregor e AirAsia (una perdita di reddito stimato in \$ 44 milioni), il sostegno del Venezuela è sicuramente il benvenuto.

Williams tenta anche di eliminare l'etichetta del pilota pagante. "Ripugnante e irrilevante", ha dichiarato la squadra. "Non abbiamo mai messo un pilota al volante delle nostre vetture, senza essere pronto per la F1, meritevole della posizione e in grado di soddisfare le aspettative. Questo ragazzo ha vinto il campionato GP2 con un nuovo team vincendo più gare di chiunque altro. Il solo fatto di dover affrontare questo argomento è assurdo. "Tuttavia, i buoni risultati di Maldonado non diminuisce i benefici finanziari che rappresenta per Williams.

Uno dei maggiori problemi legati all'assunzione dei piloti paganti è la percezione del pubblico: la squadra deve essere in cattive condizioni finanziarie che è pronta a sacrificare le prestazioni per raccogliere diversi milioni di dollari. Questa impressione non era applicabile nel caso di Renault e Williams, le scuderie a partire da metà schieramento, non può permettersi di sacrificare un buon risultato.

Se una squadra non ha alcuna possibilità di sfuggire alla parte inferiore dello schieramento, il talento dei suoi piloti diventa un po 'secondario. Tuttavia, per coloro che cercano di raggiungere il podio, i punti che possono portare al pilota di talento i milioni di dollari in premi e la possibilità di top sponsor, è difficile per le scuderie trovare un equilibrio tra talento e denaro.

Per questo motivo, la nuova generazione di piloti a pagamento ha tabelle di marcia. Petrov, Pérez, Maldonado e Bruno Senna (HRT) hanno vinto tutte le gare in GP2. Esattamente il tipo di pilota, che di solito si trova in F1. Il loro sostegno finanziario li rende più attraenti non solo i loro coetanei, ma anche meno qualificati sponsorizzati. Possiamo facilmente comprendere perché le squadre che cercano di integrare i loro bilanci li mettono alla guida delle loro vetture.

La situazione oggi non è il 1990, se i piloti paganti in F1 sono stati spesso deludenti. Pensate Taki Inoue, che non ha mai segnato un solo punto (oltre a essere stato investito da una vettura di soccorso). C'erano giovani ricchi, come Pedro Diniz, che ha portato con sé il denaro dei marchi tanti sugli scaffali della catena di supermercati da suo padre.

Il problema più grande di fronte alla F1 è il fatto che, anche i giovani di talento, devono trovare gli sponsor generosi per l'accesso nella classe regina. È quindi probabile che una stella potenziale futuro della F1 non avrà mai la possibilità di dimostrare se stesso se il suo bilancio non soddisfa le esigenze delle squadre.

Coloro che riescono, come piloti con dote di milioni di dollari, avranno la possibilità di salire la scala e un giorno diventare piloti pagati. Non è escluso che alcuni di essi si trovano non solo nella parte superiore dello schieramento, ma anche ai vertici della classifica. Dopo tutto, il sette volte campione Michael Schumacher ha dato 150 mila dollari al team Jordan per la sua prima partecipazione in F1. era il 1991.



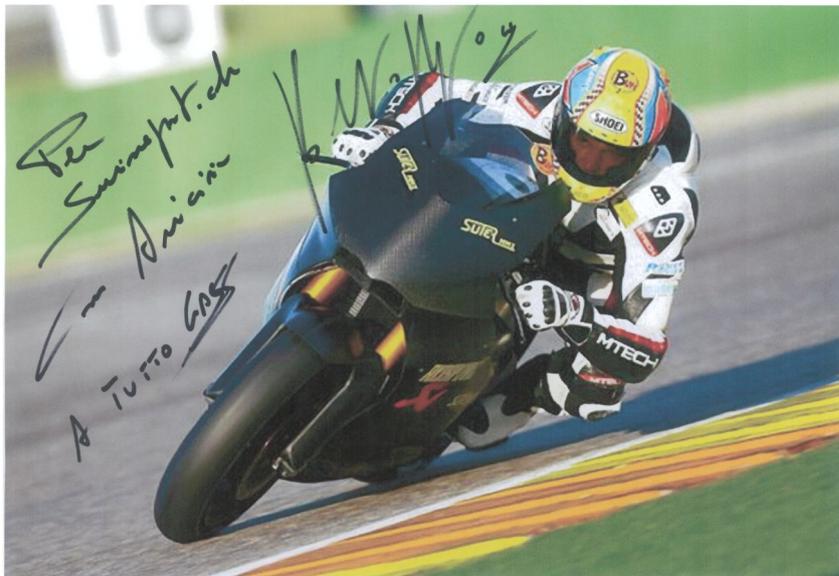
HTRF1

Virgin F1



Brivio

I Vini di Guido Brivio



ROBY ROLFO



2011



Brivio



Incontro con Roby Rolfo, pilota 2011 del team Pedercini nel campionato SKB.

Suissesport: Ciao Roby, grazie di essere nostro ospite.

Suissesport: Roby, hai scelto di ritornare in SBK?

Roby: Sì, ritorno in SBK con vero piacere. Sono stato contattato dal Team Pedercini, che mi hanno proposto di guidare per loro una nuova Kawasaki, mi sono incontrato con loro e in poco tempo abbiamo definito il programma 2011, che mi vedrà in pianta stabile nel mondiale SKB.

Suissesport: Obiettivo per questa nuova stagione?

Roby: Sicuramente di essere assoluti protagonisti per quanto riguarda i team privati e di lottare con i Team Ufficiali.

Suissesport: Ci parlavi di una nuova moto: le tue impressioni?

Roby: Si tratta di una moto completamente nuova, le diversità le noti già visivamente, è una moto più snella, bella da vedersi.

Suissesport: Torniamo al campionato 2010 in MOTO2. Soddisfatto della stagione?

Roby: Si una stagione con dei podi, una vittoria, certamente positiva, un ottimo team, con una moto competitiva, che mi ha permesso di lottare al vertice. Qualche stop di troppo non mi ha permesso di raccogliere altri piazzamenti importanti. Questo però non è bastato per aprire una porta verso la Moto GP, che ormai è impossibile, per chi non dispone di grossi sponsor alla spalle.

Suissesport: «La sicurezza sulle piste» cosa ci puoi dire in proposito?

Roby: Si è fatto molto e si continua a fare. Come piloti con la nostra associazione ci battiamo molto per questo. Le piste migliorano, molte vie di fuga sono in asfalto, non più con la ghiaia, che era in caso di caduta, causa di fratture, poi però ci troviamo al bordo dei cordoli con l'erba sintetica che è molto pericolosa, quindi bisogna fare di più e ascoltare anche di più noi piloti.

Suissesport: Roby il tuo circuito preferito?

Roby: In particolare posso dirti Monza, una pista molto veloce e impegnativa. E quello della Malesia.

Suissesport: Togliti una curiosità: perché il nomignolo di Lupo?

Roby: Amo gli animali, in particolare i cani. avevo un cane lupo al quale ero molto legato, e anche perché il cane lupo è quello con lo sguardo più furbo, ecco il perché di questo nomignolo.

Suissesport: Quando proverai la nuova moto?

Roby: Andremo a gennaio in Malesia per i test con i team ufficiali per testare la moto. Considerando il clima mutevole si potrà provare la moto, sia con pioggia sia con il sole, cosa molto importante.

Suissesport: Grazie Roby di essere stato con noi e sempre più forte con Suissesport.



Monza - Rally 2010



Foto: Andrea Naldi

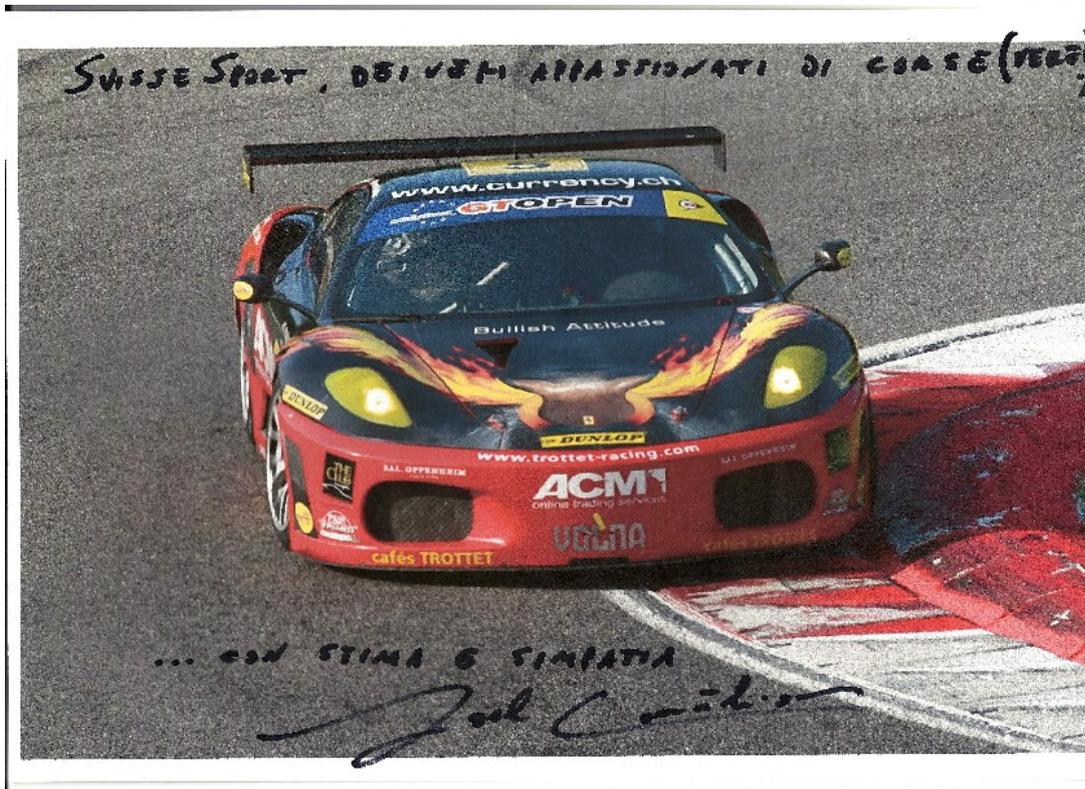


Pit Girls





Joel Camathias e Franco Barin





Le forme strane della F1







I NOSTRI INSERZIONISTI



La società

IRC Recruiting & Consulting SA, società svizzera indipendente, ha sede a Lugano ed è attiva nel settore della ricerca e della selezione di impiegati, quadri, dirigenti, manager e professionals.

L'obiettivo principale consiste nell'offrire un servizio completo nell'area delle Risorse Umane. La società si avvale di consulenti altamente specializzati, provenienti da esperienze significative maturate in vari ambiti, quali la ricerca e la selezione, il coaching e il marketing del personale.

IRC Recruiting & Consulting SA si impegna a garantire la riservatezza, operando nel pieno rispetto della privacy dei candidati e delle aziende clienti.

Per contattarci:

info@internationalrecruiting.ch



AB

ANDREA BRICALLI SA

6877 COLDRERIO

091.630.16.71



Colora il tuo casco!

Se vuoi personalizzare il tuo casco scrivi a Media@suisseport.ch

Potrai avere il tuo casco realizzato in modo professionale da artisti del ramo.

