

Si avvicina il giro di boa della stagione del **Mondiale di F1** e prendono sempre più corpo indiscrezioni e voci inerenti abbandoni, rinunce e subentri nella fornitura di pneumatici per la stagione 2014. Che, va ricordato, porterà con sé profondi cambiamenti regolamentari, con la reintroduzione dei motori turbo sulle vetture.

Innanzitutto, **Pirelli** non esclude di abbandonare il circus, infastidita dall'essere stata messa sotto accusa per i test condotti con la Mercedes (che ha utilizzato una vettura del 2013, contravvenendo in maniera apparentemente clamorosa al regolamento) e dalla mancanza di chiarezza regolamentare per quanto riguarda le specifiche dei pneumatici 2014. In un'intervista concessa nei giorni scorsi a *Repubblica* **Paul Hembery**, Direttore motorsport Pirelli, ha spiegato la posizione dell'azienda milanese, non lesinando parole dure nei confronti della FIA:

"Non possiamo continuare a lavorare al buio - queste le affermazioni di Hembery - Entro settembre dovremo fornire le specifiche per il prossimo anno, ma non sappiamo nemmeno come saranno le vetture. Pensiamo che per il 2014 le gomme dovrebbero essere più larghe, ma non sappiamo quanto. Quest'anno, a causa della mancanza di test abbiamo accusato il problema della dilaminazione, e poiché non possiamo andare in pista abbiamo dovuto rimediare in laboratorio. Ma abbiamo sentito che la Lotus non accetterà i cambiamenti. Se sarà così, useremo le stesse gomme per il resto della stagione. Forse ci saranno altre gare con quattro pitstop, ma cosa possiamo farci? Non vogliamo vivere un'altra stagione come questa. Il nostro contratto con la F1 è in scadenza. La Formula 1 resterà senza gomme? Non lo so, ma non sono affari nostri. Chissà, forse troveranno un altro fornitore che vuole lavorare al buio".

Parole abbastanza chiare, che sembrano andare in direzione di un disimpegno da parte di Pirelli.

Ma, in tal caso, chi potrebbe subentrarvi?

Non **Bridgestone**, che come **Hankook** (di cui abbiamo già parlato [qui](#)) esclude un immediato rientro, per bocca di un suo portavoce, che alla rivista tedesca Autosport ha dichiarato che "Non abbiamo piani attuali per rientrare in Formula 1. La nostra partecipazione al mondo dei Gran premi ci ha dato una mano ad affermare la consapevolezza e la percezione del nostro marchio in Europa e in altre zone del mondo. Allo stesso tempo, ci ha permesso di travasare alcune conoscenze maturate in gara sul prodotto di serie. Quindi, possiamo dire che la presenza di Bridgestone nel Circus, durata 14 anni (*Bridgestone ha abbandonato la F1 al termine della stagione 2010, ndr*), ha avuto dei risvolti molto positivi". Ma "Il contesto economico attuale è diverso, con una continua e

imprevedibile evoluzione. Noi abbiamo deciso di concentrare le nostre risorse verso i prodotti strategici. Sono le stesse ragioni che ci hanno spinto a non rinnovare il contratto di fornitura al termine della stagione agonistica 2010”.

Gli indizi e le indiscrezioni, fondate o meno, portano quindi alla **Michelin**. Il colosso francese da sempre fa dell’impegno agonistico una vetrina fondamentale e attualmente opera in un ventaglio di situazioni sterminato: 24 Ore di Le Mans, WEC, WRC, IRC, CEV, Enduro, trial, ALMS, IDM, 24 Ore del Nurburgring ed altro ancora. Michelin ha abbandonato la F1 nel 2006, dopo la decisione della FIA di introdurre la fornitura unica; nel 2010, dopo l’annuncio del disimpegno di Bridgestone, si propose come fornitore unico, ma venne battuta da Pirelli.

Ora, stando alle voci che girano nel paddock, sarebbe pronta a tornare. Manuel Franco, corrispondente per il quotidiano sportivo spagnolo AS, ha scritto in un articolo (che poi è stato ripreso da *Motorsport*): “Nel paddock di Montreal si dice che i rappresentanti Michelin si siano incontrati con i dirigenti della Formula 1, per valutare la prospettiva di un rientro nel mondo dei Gran Premi”.

Attenzione, però, perché se anche la notizia fosse confermata, non significherebbe automaticamente un rientro immediato di Michelin. A quanto pare, sembra che il costruttore francese stia facendo pressioni verso la FIA (al cui vertice siede, particolare non trascurabile, il francesissimo Jean Todt) per abolire il regime di monogomma. L’idea sarebbe quella di competere ai massimi livelli e battere sul campo eventuali altri costruttori. Questa eventualità aprirebbe nuovi scenari: chi sarebbe disposto alla sfida, considerando l’inevitabile impennata dei costi di ricerca e sviluppo? (*m.g*)

© riproduzione riservata
pubblicato il 10 / 06 / 2013