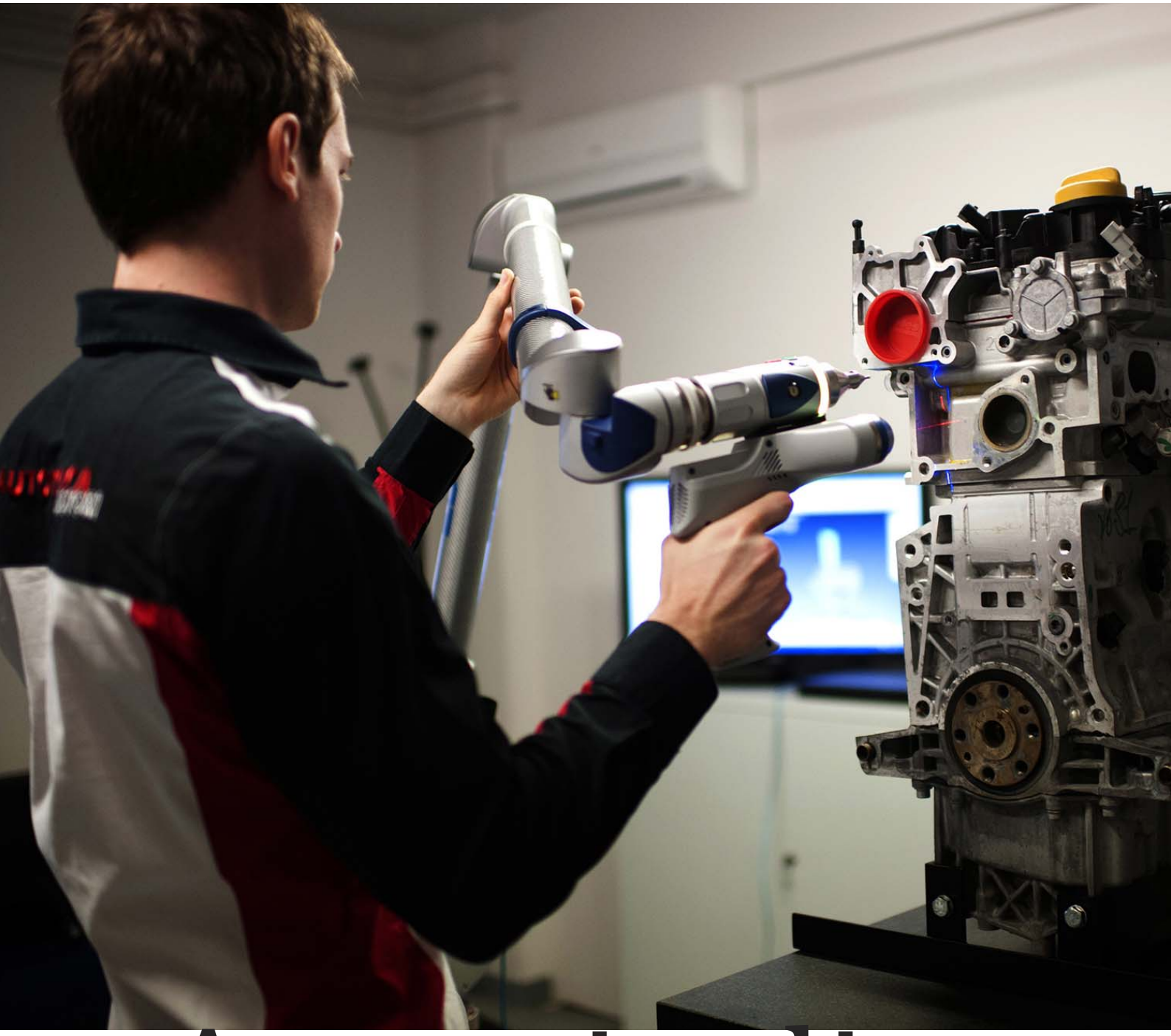
MAGAZINE
n.2 2016
AUTOTECNICA MOTORI



A caccia di Futuro

Innovazione, lavoro di squadra, rapporto con il territorio attraverso scuola e Università, antenne puntate sui mercati di tutto il mondo e su categorie anche molto diverse: il successo della factory italiana sta dell'equilibrio perfetto fra ambizione e ricerca continua. Confermato anche dallo sbarco al PRI di Indianapolis

A tutta Italia

Autotecnica Motori

fra i top 10 motoristi dell'ultimo decennio

Professional Motor Sport World, una delle riviste e dei website di riferimento a livello mondiale, ha stilato la sua top-10 dei migliori costruttori e motoristi degli ultimi dieci anni e la buona notizia è che in entrambi fa ottima figura il nostro Paese.

Fra i costruttori, infatti, a fianco di colossi come Volkswagen e Toyota compaiono sia Dallara Automobili sia Tatuus, mentre fra i motoristi, accanto a Mercedes, Renault, Honda e Judd spicca il nome della Autotecnica Motori, l'azienda di Casalmaggiore che Giovanni Delfino e Renzo Federici hanno saputo rilanciare negli ultimi anni portandola a livelli di eccellenza. C'è insomma di che essere orgogliosi, in un periodo non facile per l'Italia, di marchi che dimostrano di sapersi fare apprezzare all'estero da 'giudici' molto competenti e selettivi facendo leva su doti comuni: qualità assoluta, grande attenzione ai costi, assistenza e collaborazione garantita al di là degli standard. In questi giorni, dall' 8 al 10 dicembre, Autotecnica Motori è inoltre espositore al PRI di Indianapolis, probabilmente la più importante fiera di motorsport ed automotive del mondo, dove condividerà lo stand con la Aviorace di Modena e RacingTech, azienda di consulenza del Michigan anch'essa fondata da un italiano. Il made in Italy nel mondo del motorsport è più che mai da primi posti in classifica

Honda HPD

LOCATION Santa Clarita, California

KEY PRODUCTS HI15TT Indycar engine, HPDK20 Formula Atlantic engine, HPD K24 Midget engine, HR28TT LMP2 engine

SERIES SUPPORTED Indycar, Formula 4, Formula Lites, Midgets, SKUSA, Global Rallycross, PWC, Baja, GT3,

DID YOU KNOW? Honda HPD's six years as sole engine supplier to Indy Car did not see one mechanical failure

Renault Sport Racing

LOCATION Viry-Châtillon, France

KEY PRODUCTS R.E.16 F1 engine, F4R 2.0-liter, VK45TT V6

SERIES SUPPORTED Formula 1, Formula 4, Formula Renault 2.0, Renault Sport Trophy, Clio Cup

DID YOU KNOW? The original Renault Sport was created to diffuse rising tensions between Renault's Alpine chassis department and Gordini engine department

Mountune

LOCATION Hutton, UK

KEY PRODUCTS Ford 2.0 NGTC engine, Subaru 2.0-liter NGTC engine, Olsberg 2.0 WRX engine

SERIES SUPPORTED BTCC, FIA WRX, GRC, ERC

DID YOU KNOW? Despite a long-term affiliation with the Ford Motor Company, Mountune was formed in the 1980s to provide race engines for British Leyland's Mini and Mini Cooper

Ilmor Engineering

LOCATION Brixworth, UK; Plymouth, Michigan

KEY PRODUCTS Chevrolet Indy V6

SERIES SUPPORTED Verizon IndyCar Championship

DID YOU KNOW? From its 25 Indy 500 race starts, Ilmor Engineering's engines have taken 19 victories. Its engines have notched up 290 race victories and taken 16 different drivers to the Drivers Championship title

Mercedes HPP

LOCATION Brixworth, UK

KEY PRODUCTS PU106A F1 engine

SERIES SUPPORTED Formula 1

DID YOU KNOW? To date, Mercedes-Benz engines have won 131 Formula 1 races, 86 of those before the team's current dominant Hybrid period. The remaining 45 have been claimed from just 52 race starts

Gibson Technology

LOCATION Repton, UK

KEY PRODUCTS GK428 LMP2-spec engine (from 2017), VK45DE LMP2 engine, ZR503 F3.5 V8 engine

SERIES SUPPORTED FIA World Endurance Championship, ELMS, ALMS

DID YOU KNOW? From 2017 Gibson Technology is to be sole supplier of engines to the FIA WEC LMP2 category

Engine Developments/ Judd Power

LOCATION Rugby, UK

KEY PRODUCTS HK V8 LMP2 engine, AIM V10 LMP1 engine

SERIES SUPPORTED LMP2; FIA WEC, ALMS, ELMS

DID YOU KNOW? Between 1988 and 1997, Judd Power designed and manufactured engines for the Williams, Lotus, Brabham, Tyrrell and Arrows Formula 1 teams

Audi Sport

LOCATION Neuberg, Germany

KEY PRODUCTS R18V6 TDI, RC3 DTM V8

SERIES SUPPORTED FIA WEC, GT3, DTM

DID YOU KNOW? Audi's dominance at Le Mans in the last few years is typified by its unbeaten 2010 record. That event saw the R15TDI register over 3,360 miles during the 24 hour period; meaning an average speed over 140mph

Autotecnica Motori

LOCATION Casalmaggiore, Italy

KEY PRODUCTS 3.5-liter V6TT,

SERIES SUPPORTED VLN, WTCC, 24H Series, Italian F4

DID YOU KNOW? Autotecnica Motori is responsible for the Abarth 414 F4 1.4-liter turbocharged engine in the Italian F4 championship and worked with chassis manufacturer Tatuus during its development

Roush Yates

LOCATION Mooresville, North Carolina

KEY PRODUCTS Ecoboost 3.5 V6TT engine, NASCAR FR9 EFI V8

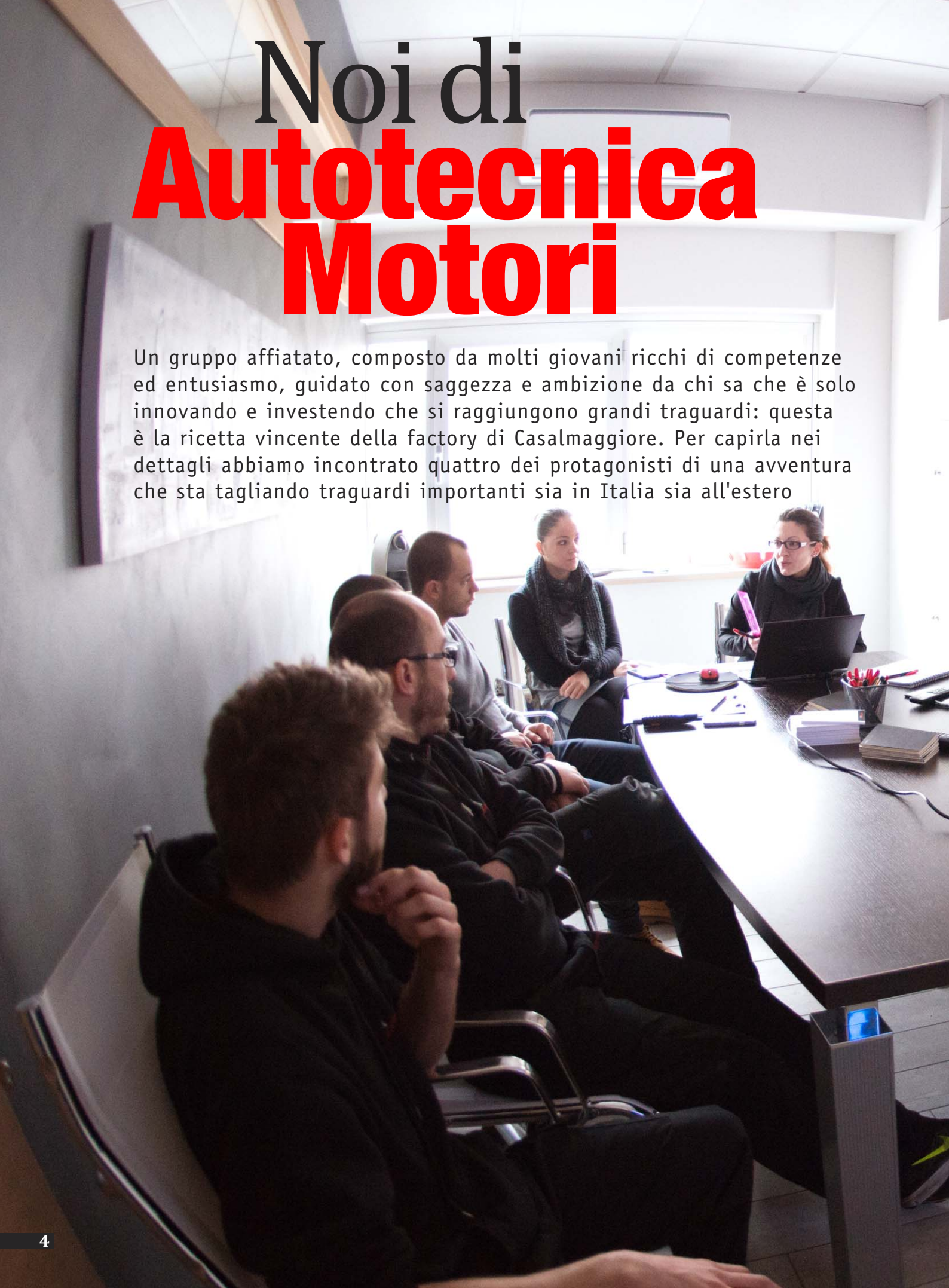
SERIES SUPPORTED FIA World Endurance Championship, IMSA WeatherTech Championship, IMSA Continental Tire Sportscar Challenge, NASCAR Sprint Cup, Xfinity Series, Camping World Truck Series

DID YOU KNOW? To date, Roush Yates has won over 270 races across its NASCAR, IMSA and FIA race programs

Top 10 Engine Builders

Noi di Autotecnica Motori

Un gruppo affiatato, composto da molti giovani ricchi di competenze ed entusiasmo, guidato con saggezza e ambizione da chi sa che è solo innovando e investendo che si raggiungono grandi traguardi: questa è la ricetta vincente della factory di Casalmaggiore. Per capirla nei dettagli abbiamo incontrato quattro dei protagonisti di una avventura che sta tagliando traguardi importanti sia in Italia sia all'estero



Daniel Flisi (Direttore Tecnico) «Dall'Università all'azienda il segreto è la passione»

Daniel, come è arrivato in Autotecnica Motori?
«Ho frequentato il Liceo Scientifico, poi la facoltà di Ingegneria Meccanica all'Università di Parma. Al secondo anno di corso ho intrapreso un percorso che propone l'Università stessa, la Formula SAE, che prevede la progettazione e la realizzazione di una monoposto da competizione. Gli studenti si suddividono nei vari ruoli, proprio come avviene per i team professionistici. E' un metodo che consente di imparare in maniera concreta quello che si studia nei corsi. E devo dire che ho imparato di più in sei mesi di Formula SAE che nei 2 anni di corso...».

Come ha vissuto l'avventura in Formula Sae?
«Quando sono entrato nel team il progetto era già partito. Mi avevano destinato alla parte riguardante il merchandising. "Altrimenti – mi dissero - stiamo cercando un banco prova, perché siamo senza e il nostro motorista non sa dove andare a trovare un propulsore…". Ne ho parlato con un paio di amici, e mi hanno indirizzato verso Autotecnica Motori. Io a dire il vero non sapevo nemmeno esistesse, nonostante ci passassi sempre davanti. Sono venuto a presentarmi e ho conosciuto Giovanni Delfino e Renzo Federici, i due titolari, che ci hanno dato appuntamento per parlare dell'attività da svolgere con il motore, un monocilindrico Beta, che avrebbero voluto montare sulla macchina. Abbiamo fissato un piano per l'attività in sala prova, poi definito la mappatura...».

E da lì è partita una nuova sfida...
«Sì, perché Giovanni Delfino ha proposto a

me e al collega motorista del team di collaborare più seriamente. Abbiamo iniziato lavorando part-time, perché non avevamo ancora finito gli studi, e quando ci siamo laureati, sei mesi dopo, siamo stati assunti a tempo indeterminato. Giovanni oltre ad essere un bravissimo capo è un imprenditore che investe molto sui giovani, uno dei tanti punti di forza dell'azienda. L'età media media oggi è sotto i trent'anni anni, un gruppo fantastico, siamo amici prima che colleghi. Le cose procedono molto bene, non si fa fatica a lavorare, insomma è un piacere entrare dal portone ogni mattina».

In che cosa consiste il suo ruolo?

«Sono direttore tecnico, devo gestire e coordinare il lavoro che svolgono i miei quattro colleghi dell'ufficio tecnico. Prevalentemente mi occupo della sperimentazione. Seguo le attività di sala prova e quelle in pista, anche se devo essere sempre al corrente di quello che succede nell' ufficio tecnico. Per quanto riguarda la mia operatività principalmente mi occupo di mappature, test in sala prova, assistenza a clienti per test e sviluppo delle vetture in pista, e assistenza sui campi di gara nei vari campionati».

La Formula 4 rappresenta un impegno molto articolato e complesso. Quali sono gli altri progetti di punta dell'azienda?

«Un altro progetto di prestigio che seguiamo è la SCG 003 del team Glickenhaus, un'auto sperimentale motorizzata Honda V6 biturbo. Abbiamo iniziato tre anni fa con una realtà di Torino, la MAT (Manifattura Automobili Torino, ndr), siamo approdati insieme alle gare e ora il progetto sta andando avanti. Oltre alla vettura da competizione è prevista una versione stradale, che stiamo seguendo sempre noi, anche se è ancora da definire il tipo di propulsore che la equipaggerà. Ma oltre a questo la carne al fuoco è tanta. L'interesse c'è, e ci conoscono in tante parti d'Europa».

Quale è stata l'esperienza più emozionante da quando è in Autotecnica?

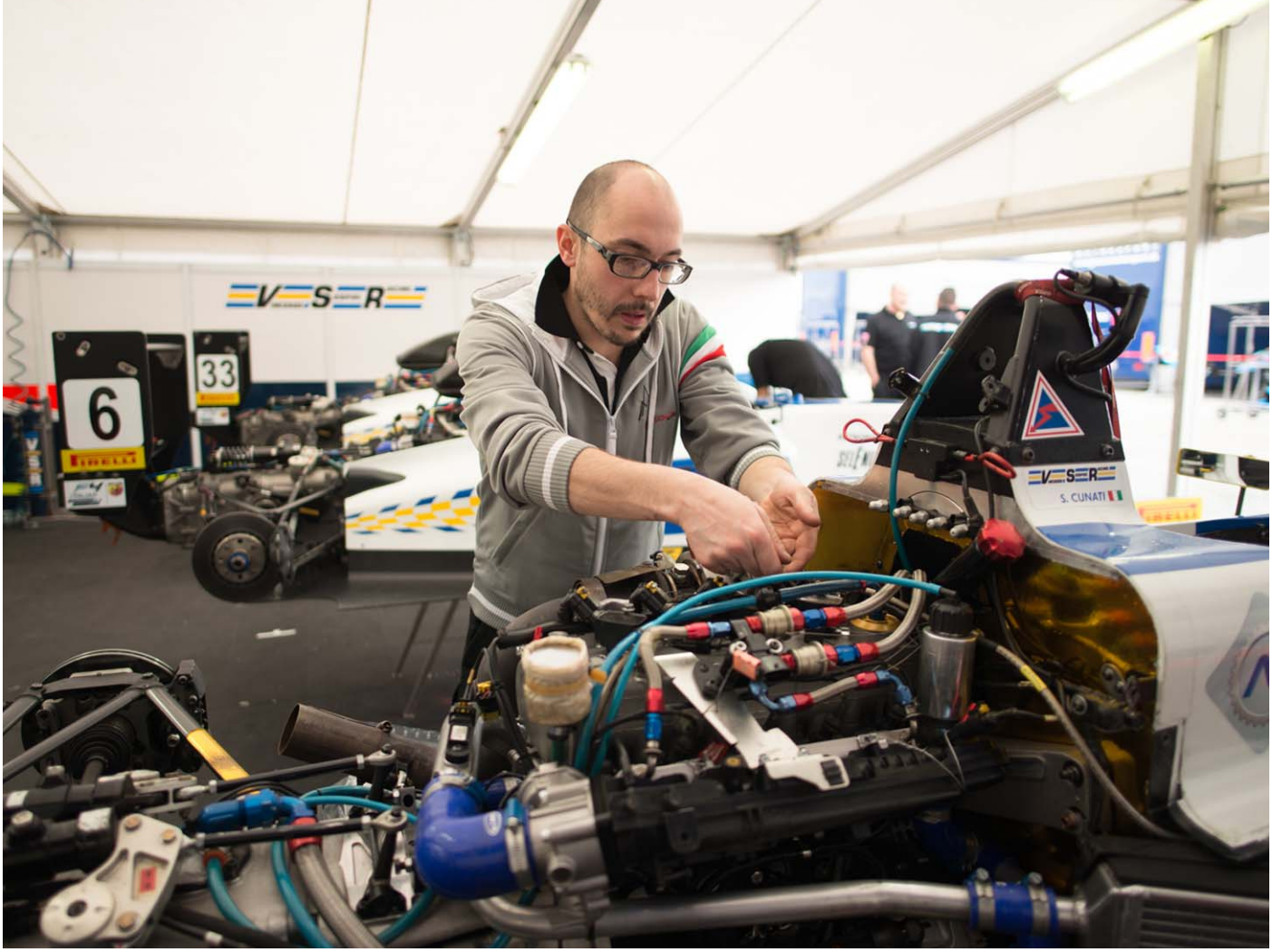
«La 24 Ore del Nurburgring nel 2015 è stata un'emozione incredibile. Per me era la prima 24 Ore e finirla è stato qualcosa di eccezionale, poi ne sono seguite altre come il primo podio al VdV nello stesso anno. A circa mezz'ora dalla fine della gara c'è stato un piccolo guaio tecnico, la macchina è rientrata al box e non partiva più, era un problema di batteria. E' stata spinta a mano per fare l'avviamento: c'era tantissimo pubblico e ricordo il boato della gente che applaudiva i meccanici che spingevano la macchina fuori dalla pit-lane. Mi viene ancora la pelle d'oca a raccontarlo. In Germania la cultura del motorsport è più forte che in Italia».

Sogni nel cassetto?

«Gli Stati Uniti sono un posto bellissimo, pieno di circuiti storici e anche lì c'è grande passione per il motorsport. Un campionato, anche monomarca, negli Stati Uniti, sarebbe una bellissima esperienza. Mi piacerebbe poi un'avventura nei campionati rally e rally-cross, perché sono molto seguiti e affascinanti. La Formula 4 è un grande campionato, noi però lo seguiamo come assistenza, quindi non la viviamo come una gara. Mi piacerebbe sperimentare un po' di più la competizione facendo parte di un team, come per esempio avviene con il progetto Glickenhaus, magari nel Turismo».

Quale sarà la nuova sfida?

«Due sfide, quella descritta e anche il WRX. Nel Campionato italiano Turismo stiamo intraprendendo un progetto nuovo con la Giulietta di Romano Bacci. Siamo partiti dalla gara a Vallelunga, in cui abbiamo avuto qualche difficoltà, e siamo arrivati a fare il podio a Monza nell'ultima gara. Anche questa è stata una bella soddisfazione perché si è visto il risultato del lavoro di tutti».



Luca Bernini
(Responsabile revisioni Formula 4)
«In azienda e in pista a contatto con chi corre»

Quante revisioni effettuate all'anno per la Formula 4?
«Come Autotecnica seguiamo il campionato italiano, tedesco, nord-europeo, spagnolo, e quello degli Emirati Arabi, quindi siamo attorno al centinaio di revisioni. Tutti i campionati, va detto, sono di alto livello».

Come si snoda il processo di revisione?
«Quando riceviamo il motore dal cliente attraverso gli ingegneri sono già stato informato del tipo di revisioni che devo effettuare. I motori ci arrivano in qualsiasi momento della stagione, a seconda del bisogno, i momenti più 'caldi' sono prima che inizi il campionato e a fine anno. Nel reparto officina siamo quattro persone. I motori in F.4 sono standard, e molto affidabili, quindi non ci sono lavorazioni particolari, si tratta di verificare i vari organi del motore e montarli. Per completare la revisione di un motore servono quattro giorni da otto ore, perché le procedure sono lunghe e complesse».

Come si svolge invece il vostro lavoro in pista?
«C'è un rapporto diretto con le squadre, con grande collaborazione da entrambe le parti Quando le vetture entrano nei box gli ingegneri scaricano i dati, e se un team ha qualche problema, interveniamo tempestivamente per risolverlo. In pista però non si smonta e rimonta il motore, si arriva al massimo a sostituire una turbina, che comporta un'ora circa di lavoro, o a cambiare un paraolio o comunque tutti quegli organi che non comportano l'apertura di un motore. Se è necessario cambiare i pistoni, allora ci sono motori di scorta, non agiamo direttamente in pista»

Quale è stato il suo percorso formativo?
«Ho frequentato una scuola di meccanica a Viadana, poi sono entrato in Autotecnica. Per un periodo ho fatto anche il fabbro, e poi sono rientrato in azienda».

Stefano Sarzi (Responsabile CNC) «Le tecnologie giuste per una offerta completa»

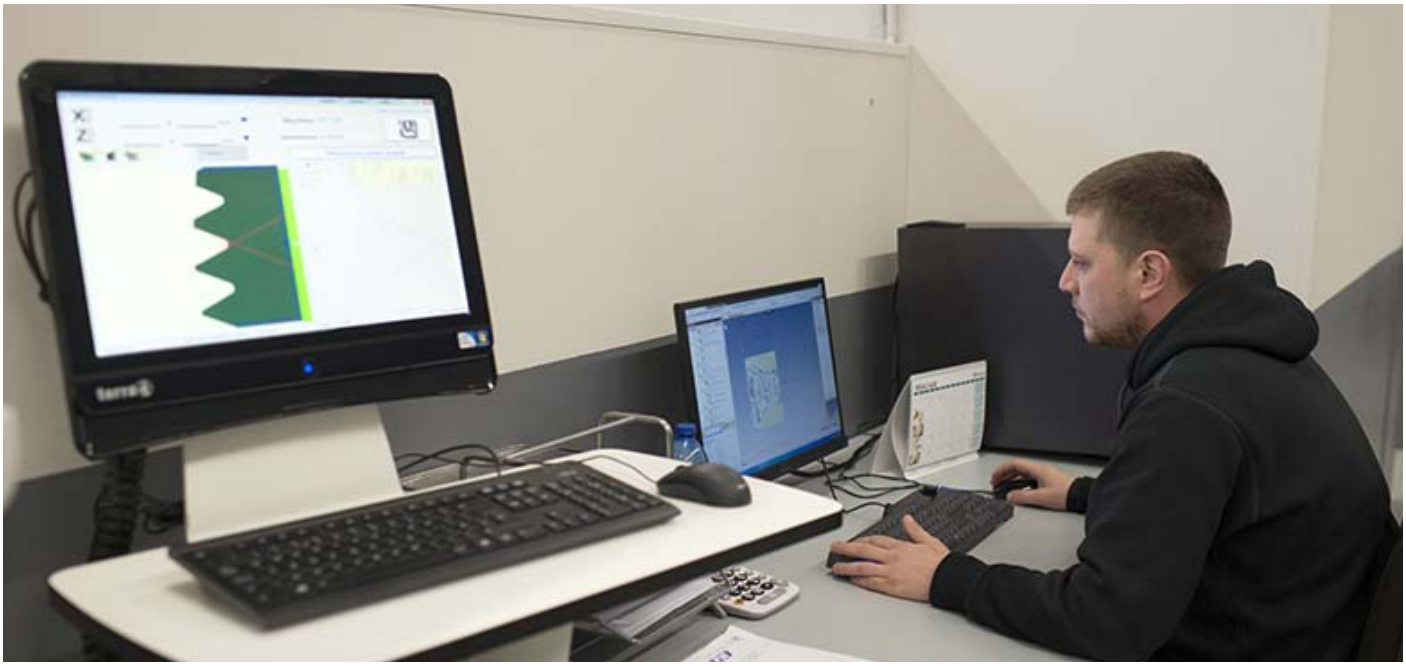
Quali sono le tecnologie più innovative che vengono impiegate in Autotecnica?
«Al momento l'azienda dispone di un reparto di produzione basato su una macchina a controllo numerico a 5 assi continui. Questa macchina ci permette di realizzare tutte le lavorazioni che interessano i componenti motoristici, dalla lavorazione delle testate alla realizzazione di basamenti, a pezzi generici accessori al motore. In realtà i clienti ci commissionano lavorazioni particolari che riguardano tutta la macchina, non solo il motore. E' in arrivo un'altra macchina, un tornio a 5 assi che ci permetterà di integrare l'operatività del reparto».

Come funziona il reparto, quanti addetti vi lavorano?
«Per ora solo io, che mi occupo come dicevo delle macchine a controllo numerico, ma è previsto a breve l'inserimento di un'altra figura. Per quanto riguarda le tecnologie tradizionali disponiamo di un ampio parco macchine, e di un'altra persona che se ne occupa. A breve dunque passeremo da 2 a 3 addetti».

Quale è stato il suo percorso lavorativo?
«Ormai sono da cinque anni in Autotecnica, dove sono già arrivato formato da un ambiente che però disponeva di tecnologie ridotte rispetto a queste, quindi man mano sto aumentando le mie competenze. La sfida più difficile del settore è proprio tenere il passo con le tecnologie e le richieste dei clienti, sempre più difficili da accontentare sia per tempistiche sia per complessità dei particolari richiesti. La tecnologia va avanti, e noi dobbiamo sempre aggiornarci».

L'Italia ha una tradizione di eccellenza in questo settore, oggi i concorrenti più agguerriti provengono dai mercati orientali?
«Ci occupiamo di lavorazioni di nicchia, non cerchiamo dunque di competere con i paesi dell'est asiatico e dell'est Europa. La nostra offerta riguarda la qualità del prodotto, non tanto il prezzo. Visto il settore in cui operiamo è difficile che l'Oriente sia interessato, ma pian piano stanno iniziando a intravedersi dei prodotti, più che sul racing, sull'automotive in generale».

Quali sfide ci sono all'orizzonte di Autotecnica Motori?
«Il cambio di passo è avvenuto in questi ultimi anni, quando ci siamo dotati di un centro di lavoro a 5 assi. Prima disponevamo solo di macchine tradizionali, per intenderci quelle con i manettini mossi dall'operatore. Il pacchetto si è completato a dicembre con l'arrivo della nuova macchina. La nostra è un'offerta completa. Se un cliente ci porta un pezzo che va montato su un particolare motore, possiamo partire dalla scansione per individuare gli eventuali ingombri, i punti d'attacco, per poi studiarne la fattibilità e realizzarne il disegno, e da lì passare alla produzione del pezzo finito».



Alberto Longhini
(Customer Care)
«Pazienza e competenza, così si conquistano i clienti»

Di che cosa si occupa e come è arrivato in Autotecnica Motori?
«Prevalentemente mi occupo del customer care, i clienti si interfacciano in prima battuta con me per qualunque esigenza e richiesta. In caso di eventuale trasferta sono i miei colleghi a sostituirmi. Ho fatto qui il tirocinio per la tesi di laurea triennale in Ingegneria meccanica, poi dopo la laurea specialistica sono tornato in Autotecnica».

Come si svolge il suo lavoro?
«Viaggio molto: da aprile a settembre la metà dei weekend la passo in trasferta, a volte mi sposto anche più spesso. Seguo il campionato italiano, quello tedesco e la nuova serie negli Emirati Arabi; per Spagna e nord Europa c'è un altro collega. Il mio compito è curare le richieste del cliente sia in pista, quando siamo di supporto alle gare in loco, sia in ufficio. Ai team abbiamo fornito gli strumenti per poter scaricare i dati e inviarceli in caso di problematiche, o anche solo per verificare il buon funzionamento dei motori. In breve, mi occupo sia dell'assistenza sul campo sia di quella in remoto dall' azienda».

Negli Emirati Arabi che realtà avete trovato?
«In Europa, dove il motorsport ha grande

tradizione, le griglie di partenza sono più nutrite, ma questa è l'unica differenza. I team, che siano europei o no, sono competenti, le problematiche in fondo sono le stesse. Negli Emirati Arabi, dove tutto è partito in ottobre, il campionato è in crescita. Al momento sono presenti un team che corre nel campionato tedesco, un paio di team inglesi, un altro con matrice anglosassone. Ad oggi, insomma, non ho avuto a che fare con personale autoctono».

Quali sono i campionati più impegnativi e quali i problemi più comuni?

«I campionati italiano e tedesco, nei quali il numero dei partecipanti è maggiore, sono quelli dove c'è più da fare. Il livello dei piloti e la competenza team sono notevoli. I problemi più comuni si dividono in due categorie. La prima riguarda malfunzionamento del motore, mancanza di performance, perdita d'olio, problemi di accensione, comunque qualcosa di meccanico. La seconda ha a che vedere con la... diplomazia: trattandosi di un campionato monomarca, è essenziale verificare che tutte le vetture siano nella stessa condizione, che tutti i motori siano uguali. Dobbiamo insomma garantire che tutti i piloti corrano con uniformità di prestazione dei motori».

Quali doti richiede un ruolo come il suo?

«Bisogna essere pazienti e molto malleabili nel capire qual è il problema che il cliente pensa di avere. Serve molta passione, altrimenti viaggiare di continuo sarebbe insostenibile, non si tratta insomma di un lavoro fatto delle canoniche 40 ore settimanali. Quando si ha a che fare con le corse, capita di restare in circuito anche fino alle 2 di notte per portare a termine tutte le attività».

Autotecnica Motori, come Tatuus, Dallara e tante altre realtà nostrane, sono sinonimo di qualità. L'Italia è apprezzata nel motorsport?

«Il fatto che in questi campionati di Formula 4 la vettura, la gestione dei motori e i motori siano italiani, fa capire che la qualità italiana è indiscutibile. I nostri partner stranieri hanno sempre apprezzato quanto sappiamo essere meticolosi e andare in fondo al problema. Ci mettiamo impegno e ore di lavoro, non importa quante, l'importante è che si risolva il problema e il cliente sia soddisfatto».

Quale è stata la situazione più difficile che ha dovuto affrontare in pista?

« La situazione più critica è tipicamente quella in cui, sulla griglia di partenza della Formula 4, dopo il giro di allineamento si lamentano problemi. E' capitato un paio di volte. Corri, scarichi i dati, individui un problema non legato al motore in sè. A volte si crea tensione, pensando che in ballo ci sia chissà quale problema legato al motore, in realtà spesso è una banalità che può sfuggire anche all'occhio del team più preparato. Le corse sono fatte così».

La sua più grande soddisfazione?

«La 24 Ore del Nurburgring, quest'anno. Dopo 35-40 ore complessive di sforzi, vedere la macchina che taglia il traguardo è una vera soddisfazione. In una 24 Ore il motore è molto sollecitato, quando vedi che alla fine è a posto significa che il lavoro fatto era a regola d'arte».

«Offriamo agli studenti l'opportunità che non abbiamo avuto noi»

Giovanni Delfino ci racconta come è nato il rapporto di collaborazione fra Autotecnica Motori, gli atenei di Parma e Modena e il Politecnico di Milano. Da una richiesta di... aiuto in occasione della Formula Sae si è sviluppato un circolo virtuoso coronato dall'assunzione degli studenti più meritevoli. E grazie all'esperienza in azienda le nuove leve possono toccare con mano esperienze e tecnologia avvicinandosi nel modo più funzionale e divertente al mondo del lavoro

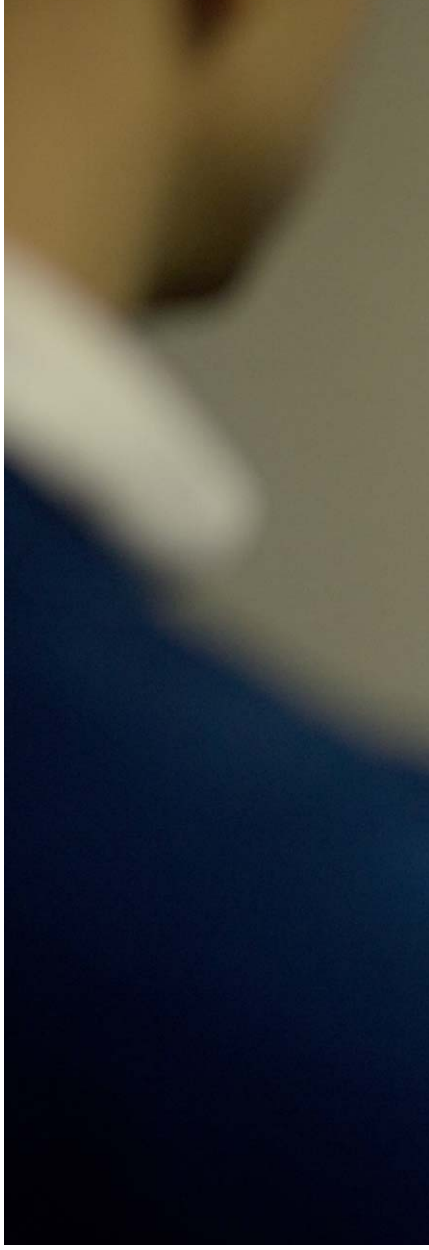
by Stefano Semeraro

Un impegno a tutto campo, con progetti sparsi per il mondo, ma anche un rapporto fertile con il territorio. Con le altre realtà che vivono e operano nella zona di Casalmaggiore, e poi a Milano, Modena, Parma, con le persone che possono contribuire a fornire energia, entusiasmo, passione e competenza per il raggiungimento di un obiettivo comune. Soprattutto con i giovani, il carburante del futuro. Autotecnica è oggi una delle realtà motoristiche più apprezzate nel motorsport non solo italiano ma mondiale, e a contribuire a questa crescita è anche il rapporto con l'Università di Parma, con cui da tempo è avviata una importante collaborazione. «Quando siamo arrivati qui nel 2008 neanche lontanamente pensavamo di poter raggiungere i risultati che oggi abbiamo raggiunto», racconta Giovanni Delfino, uno dei due patron della factory. «Eravamo una realtà artigianale, gli spazi erano molto limitati, disponevamo giusto di un ufficio, dove stavo io e ricevevo gli ospiti, una scrivania, forse nove metri quadrati in tutto. Non avremmo potuto accogliere nessuno. E' stato con la costruzione della nuova ala che è nata la possibilità di accogliere gli studenti che arrivavano dall'università di Parma».

Come è nato il contatto?

«Fui chiamato dall'Università. "Stiamo sviluppando una vettura di Formula Sae con i nostri mezzi e possibilità", mi spiegò il professor Gambarotta. "La Dallara Automobili ci dà una mano, come Bercella per la parte di telaio, mentre la Beta ci regala un motore. Ma noi di questo motore dovremmo fare una trasformazione, in parte meccanica, ma è soprattutto la parte elettronica che va messa a punto perché non esiste niente. Noi però non abbiamo risorse". Gli risposi che ritorni economici non ne volevo, ma mi piaceva molto l'idea di poter fornire ai suoi studenti quello che non avevo avuto quando ero studente io, ovvero la possibilità di entrare in un'azienda, toccare con mano un motore. L'unica cosa che chiedevo in cambio era la segnalazione studenti particolarmente meritevoli e disponibili a venire da noi per un colloquio in occasione degli stage».

Come si è sviluppata la collaborazione con l'Università?
«Gli stage oggi sono obbligatori. Gli studenti possono fare tesi e tesine in dipartimento o in azienda. La maggior parte sceglie l'azienda. Noi ci siamo resi disponibili in cambio della messa a disposizione della nostra struttura. Da qui sono nate le nostre prime assunzioni in termini di ingegneria, con l'arrivo di Daniel Flisi e Sebastiano Rossi, i primi. Restarono da noi per lo sviluppo del motore Beta, e al termine del loro elaborato mi resi conto che erano ragazzi in gamba, con voglia, passione e chiesi loro se volevano rimanere con noi. Stiamo parlando del 2011- 2012. Da lì è nata la collaborazione che ad oggi è ancora attiva con il Dipartimento di Meccanica ed Elettronica dell'Università di Parma».
Che però non è l'unico Ateneo con il quale avete iniziato un percorso in comune...
«No, infatti, nel frattempo si era accesa la stessa scintilla con l'università di Modena, anche se in termini differenti. La "convenzione" nasce perché un loro studente, di un paese vicino, ci chiese personalmente di poter fare qui la tesi, e visto che era particolarmente in gamba, finimmo per assumerlo nel 2013. Col Politecnico di Milano la collaborazione è sorta l'anno scorso quando uno studente di Cremona ha avuto anche lui l'idea di fare la tesi da noi. Io lo seguo come tirocinante, ma il tutoraggio gli è dato da un professore interno all'Università, con il quale io stesso avevo seguito un corso sui motori a combustione interna: Giancarlo Ferrari, che è considerato il vate italiano dei motori. Angelo Onorati, che allora era suo assistente, nel frattempo è passato titolare di cattedra, e ora collaboro con loro. Si tratta di una sorta di interscambio perché noi sviluppiamo i motori con un software di simulazione monodimensionale internazionalmente riconosciuto; loro invece stanno sviluppando un codice sorgente in grado di fare simulazione monodimensionale e tridimensionale del motore. Da un discorso di tesi, insomma, nasce la possibilità per l'Università di sviluppare un software usufruendo delle nostre strutture. In altre parole, di usarci come laboratorio».
Quante richieste ricevete da parte degli studenti?
«La maggior richiesta di tirocini e tesi ultimamente viene proprio dal Politecnico di Milano, un flusso continuo. Da Parma negli ultimi 4 anni sono arrivati 7 studenti, da Modena 3. Da Milano, dove il rapporto è iniziato lo scorso anno, sono arrivati in 3, ma nell'ultimo mese ho ricevuto almeno 10 studenti candidati per il tirocinio».
Come avviene la selezione?
«Io li assumerei tutti, ma c'è un rapporto stabilito tra il numero di dipendenti dell'azienda e quello dei tirocinanti che si possono accogliere. Per un'azienda come la nostra, di 15-25 unità, si può arrivare a un massimo di 3 tirocinanti contemporaneamente».
Quale è la procedura da seguire per gli interessati?
«Al momento del tirocinio obbligatorio gli studenti si rivolgono all'ufficio dell'ateneo, che fornisce loro una lista di aziende convenzionate, divisa per settori, e loro scelgono quale azienda contattare autonomamente. Poi devono solo compilare la documentazione e attivare l'assicurazione. Noi rispettiamo tutte le normative: è vero che il candidato non è un costo, ma c'è tutto un discorso di attivazione di assicurazioni e visite mediche che a noi piace rispettare».
Cosa suggerisce agli studenti che arrivano in Autotecnica Motori?
«A tutti dico sempre: per voi questa è un'opportunità. Perché li fa entrare a contatto diretto con il mondo del lavoro, oltre che con un ambiente che 95 ingegneri su 100 hanno piacere di visitare e frequentare. Spiego loro che lavoreranno all 80% per il core business di Autotecnica Motori, mentre il 20% glielo concederò per svolgere tirocinio. E che la notte saranno liberi di scrivere il loro elaborato... Del resto se lo aspettano, e per loro credo sia molto più divertente partecipare alle attività aziendali: li porto in pista, li metto a diretto contatto con la progettazione. Non è un lavoro accademico, ma la messa in pratica di cose che non hanno mai sperimentato. Quando fu il mio turno, terminai gli studi che non sapevo fare niente. Ai miei tempi era una chimera poter entrare in un laboratorio interno all'Università, figuriamoci in realtà aziendali. Mi metto nei loro panni, e mi rendo conto di quanto sarei stato felice, da studente, di avere una opportunità come questa».



"Al momento del tirocinio obbligatorio gli studenti si rivolgono all'ufficio dell'ateneo, che fornisce loro una lista di aziende convenzionate, divisa per settori, e loro scelgono quale azienda contattare autonomamente. Poi devono solo compilare la documentazione e attivare l'assicurazione. Noi rispettiamo tutte le normative: è vero che il candidato non è un costo, ma c'è tutto un discorso di attivazione di assicurazioni e visite mediche che a noi piace rispettare"

MoTeC
acer

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

Innovazione costante. Eccellenza tecnica. Focus sul cliente.
Abbiamo solo un vizio: la passione per i motori.

www.autotecnicamotori.it