



ALLACCIATI
Le cinture di sicurezza realizzate dalla Omp per le monoposto Renault di Formula Uno.

OMP, RONCO SCRIVIA Sulla sicurezza niente sbandamenti

■ Molte cose possono cambiare in due anni. Alla ligure **Omp**, di Ronco Scrivia, è capitato per esempio di allontanarsi nel 2008 dalla Formula Uno e di rientrarvi nel 2010 grazie a un contratto con **Renault**, dopo avere rivoluzionato proprietà e dirigenza. Due anni fa l'azienda, specializzata nella fornitura di cinture di sicurezza, volanti, accessori e tute, era la creatura della famiglia Percivale. Oggi la sua compagine societaria vede il 51% in mano alla famiglia Delpra-

to, gruppo **Saye**, e il 31% a **Mps Venture Sgr**. Il restante 28% è di una società lussemburghese capeggiata da Federico Minoli, ex -Ducati Motor Holding.

C'è da scommettere che le novità non si esauriranno con la produzione di cinture per la Renault R30 di Robert Kubica: presto dovrebbe scoccare l'ora della firma su un'altra alleanza con una casa automobilistica di primo piano. E poi c'è il rally, dove il principale cliente è Petter Solberg, un ex iridato a cui Omp cura l'abbigliamento e l'abitacolo. «Il ritorno ai Grand Prix è una grandissima soddisfazione» commenta Paolo Delprato, 35enne vicepresidente di Omp, «e ancor più un riconoscimento

per gli investimenti compiuti e per la ricerca di alto livello. Scendere di nuovo in pista è un impegno, non è stata una decisione agevole».

È proprio sulla ricerca e sullo sviluppo di soluzioni tecnologiche inedite che Omp scommette per il suo (in)atteso ritorno. Dal 2008 il personale è passato da 68 a 73 unità grazie all'assunzione di tecnici e ingegneri, mentre dei 16 milioni di fatturato annuo 1,5 in media sono destinati ai laboratori. «Le nostre tute e il nostro abbigliamento hanno vestito in oltre 35 anni di storia piloti come Schumacher, Senna o Mansell» dice Delprato «per i quali abbiamo curato sicurezza, look e comfort, introducendo per primi nelle fibre speciali sostanze traspiranti e rinfrescanti quali il mentolo».

Ai rally Omp ha invece dedicato la nuova gamma di sedili Hte-One. La resistenza è 300 volte superiore a quanto omologato sinora, e così la sicurezza: «E anche questa è una conquista della ricerca interna» gongola Delprato «che ha scelto di non usare materiali come l'acciaio, per ricorrere invece a leghe ultraleggere come l'Ergal o a materiali come il titanio o il magnesio».