

IN FABBRICA

Fratelli d'Italia, in corsa

Nel 2008 hanno rilevato la Omp, rilanciandola. E da Ronco Scrivia, oggi, dominano il mondo racing



Alberto Delprato (37 anni, a sinistra) e il fratello Paolo (36) sui sedili da gara Omp

di Roberto Iasoni
foto Wolfgang

Alla faccia della rendita di posizione! Il leader mondiale nelle attrezzature di sicurezza e nell'equipaggiamento tecnico dei piloti (l'altro ieri Ayrton Senna, ieri Michael Schumacher, oggi Robert Kubica, Jaime Alguersuari e Bruno Senna, nipote di Ayrton: per parlare soltanto di F1), anziché mettersi in vetrina al centro degli affari, preferisce acquattarsi fra le anse del fiume che bagna Ronco Scrivia, nel punto in cui - notava all'inizio del Novecento il viaggiatore Hermann Hesse - «cominciano i monti genovesi. Pietre gialle, fiumi verdi azzurro, molto pittoresco». E lontano. Tanto basta un niente per catapultarsi dalla Omp in qualsiasi angolo del pianeta. Come succede prima del Gp del Bahrain, avvio della stagione 2010: Kubica sta girando a Jerez per i test, bisogna ritoccare le cinture di sicurezza della sua Renault, telefonata a Ronco Scrivia intorno alle 17, si taglia e si cuce fino alle 21 e all'alba un ingegnere parte per la Spagna con il pezzo nuovo. Riflessi cronometrici, disponibilità ad affrontare gli imprevisti senza far caso all'orologio: si chiama efficienza.

Trentamila metri quadri di stabilimento, 70 addetti (per il 35% laureati), due consociate all'estero (Miami e Montpellier), un catalogo di 4.500 prodotti (venduti in 82 Paesi): cinture, guanti, tute, scarpe, roll bar, sedili, caschi e molto altro. Nella nicchia del racing, che ha prodotto l'anno scorso un fattu-

rato mondiale di 120 milioni di euro (-30% sul 2008), la Omp incrementa i ricavi del 7%, prevede di continuare con questo passo anche nel 2010 (+3/5%) e viaggia con una marginalità del 13%. «In Valle Scrivia, siamo gli unici a non aver fatto cassa integrazione. Ieri c'è stata un'assunzione», puntualizza Alberto Delprato (genovese, classe 1973, laurea in economia), che col fratello Paolo ('74, ingegnere) divide la carica di amministratore delegato dell'azienda.

Obiettivo qualità

La concorrenza asiatica? Si sente, ma l'affrontano senza scomporsi e senza badare a spese. «Investiamo il 5% l'anno in ricerca e sviluppo - spiega Paolo. - Il controllo qualità è a Ronco Scrivia: nonostante la diseconomia, tutto passa da qui. Altro punto di forza, l'assistenza postvendita: rapida, con personale competente e madre lingua. In breve, altissima qualità e attenzione al cliente».

I giovani Delprato potrebbe-

ro affettare interesse o eccitazione per le corse in auto, invece preferiscono parlare con schiettezza di una «scelta economica». Dal 2006 hanno una loro società, la Saye, una holding di partecipazioni, e amano (questo sì, è chiaro) investire in piccole e medie imprese. Società sane, a conduzione familiare. Non comprano per fare a brandelli e poi cedere, ma per tenere e valorizzare, remunerando l'investimento con gli utili. La Omp faceva al caso loro: nata nel 1973 come Officine Meccaniche Persivale (dal nome dei fondatori: uno di questi, Claudio, è ancora al suo posto di lavoro come responsabile sviluppo prodotti), l'azienda cresce sulla fortuna commerciale di un roll bar progettato per la 500 di famiglia. La «reliquia» è esposta nello show room annesso allo stabilimento, che è collegato da un cancelletto all'area di servizio sulla A7, poco prima del casello di Ronco Scrivia: come sanno gli appassionati di karting, rally e tuning. Nel

2008, il passaggio di proprietà: Alberto presidente, Paolo vicepresidente, Federico Minoli (già ad Ducati) vicepresidente con deleghe. Quindi la ristrutturazione, il rilancio, il ritorno in Formula 1 nel 2010 come fornitori di Renault, Toro Rosso e Hrc: tute, scarpe, guanti e underwear per piloti e tecnici. Dire che siano cose importanti è dire poco: sono vitali. Ne sa qualcosa Gerhard Berger. Gran premio di San Marino, Imola, 23 aprile 1989. Al terzo giro - sono le 14,38 - la Ferrari del tedesco ha un cedimento meccanico, va lunga al Tamborello e si schianta a 290 orari contro il muro. Gerhard rimane nella monoposto avvolta dalle fiamme per 34 secondi, finché arrivano i soccorsi, spengono l'incendio, lo tirano fuori. Vivo. Grazie al cielo, e grazie ai materiali ignifughi Omp. Oggi, nello show room, dentro una teca, ci sono i guanti bruciati di Berger: un affettuoso omaggio al fornitore-angelo custode.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA TUTA

Quel vestito salvavita

Progettate e realizzate nello stabilimento di Ronco Scrivia, le tute per la Formula 1 sono costituite da circa 35 pezzi, in tre strati ignifughi. Maglina sulla pelle, per il comfort del pilota. Poi ovatta: crea una camera d'aria che fa da barriera al calore. Il terzo strato, il più esterno, è fatto di Nomex, tessuto sintetico a base di meta aramide. In laboratorio si verifica che le tute rispondano alle norme sulla resistenza termica e meccanica, cuciture comprese. Il peso è molto importante: negli anni Novanta, le tute pesavano circa 2 kg; oggi, grazie ai nuovi materiali e alle tecnologie impiegate, sono scese sotto gli 800 grammi.

r.i.



...e per Kubica

Sopra, le pezze appena tagliate per la tuta di Robert Kubica (foto), della Renault

Ago, filo e computer
Come lavorano
i sarti della sicurezza



Le scarpe

Nel laboratorio Omp si testa la resistenza delle scarpe da guida



Lo show room

Il punto vendita Omp, collegato allo stabilimento di Ronco Scrivia



Le cinture

La cucitura a mano delle cinture di sicurezza destinate alla Formula 1



Il computer

Le misure delle tute vengono prese a mano, poi si passa al pc



Per la Toro Rosso...

La tuta dei piloti del team Toro Rosso di F1 viene assemblata



Omp è anche calcio: l'azienda fornisce i sedili racing adattati alle «panchine» di molte società. Oltre alle squadre di «casa» Genoa e Sampdoria: AlbinoLeffe, Atalanta, Cagliari, Empoli, Fiorentina, Lazio, Livorno, Palermo e Parma (nella foto, José Mourinho al Tardini di Parma). All'estero, Steaua Bucarest e Atletico Bilbao

