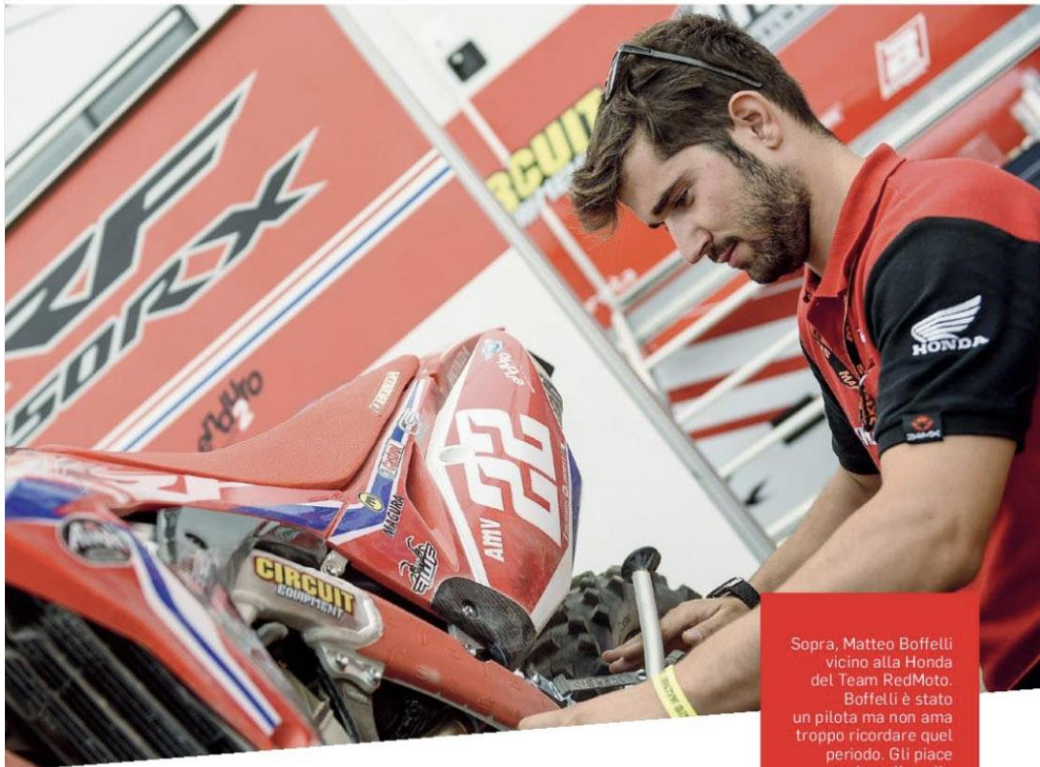




# EFFERVESCENTE NATURALE



Sopra, Matteo Boffelli vicino alla Honda del Team RedMoto. Boffelli è stato un pilota ma non ama troppo ricordare quel periodo. Gli piace parlare di quello che fa oggi, a livello manageriale.

DA PILOTA, SONO DIVENTATO PRESTO TECNICO E POI TEAM MANAGER, GRAZIE A CHICCO PIANA. È NATO PRIMA IL LEGAME CON OLDRATI E POI QUELLO CON HONDA-REDMOTO. NON HO ANCORA VINTO UN MONDIALE MA NON HO NEMMENO 30 ANNI E SOGNO IN GRANDE: HO VALUTATO ANCHE DI DIVENTARE PROMOTER DEL MONDIALE

**S**AN PELLEGRINO TERME - L'EnduroGP 2021 per i nostri colori porta la firma di Andrea Verona, vincitore del titolo iridato in E1, e di Matteo Pavoni nella Junior. La Nazionale italiana in Maglia Azzurra alla Sei Giorni di casa ha vinto il Trofeo Mondiale (con la squadra Verona-Guarneri-Oldrati-Cavallo), il Trofeo Junior (Morettini-Macoritto-Pavoni), le classi E1 (Verona), E3 (Cavallo), C1 (Soreca), C2 (Rinaldi), finendo in seconda posizione nei Club (MC Sebino). L'Enduro parla italiano. I team di Enduro parlano italiano. Tra questi team c'è Honda Racing RedMoto di Matteo Boffelli.

Classe 1993, Matteo a 16 anni prende parte alle prime gare di Enduro con le KTM del Team GP Motorsport dell'indimenticato Chicco Piana, condividendo al 100% la passione di suo padre Giuseppe e dell'amico Thomas Oldrati. Proprio l'amicizia con Oldrati spinge Boffelli a lasciare le gare nel 2013, per seguirlo come tecnico, nel tempo libero. L'orizzonte di Boffelli è però diviso tra il lavoro nell'azienda di famiglia e le gare, decidendo con papà Giuseppe di creare il Team BBM già nel 2015 e legandosi dal 2018 alla Honda-RedMoto di Egidio Motta, con una partnership che dura ormai da cinque anni.

**COME** è nata l'idea di allestire la squadra ufficiale che da cinque anni rappresenta Honda-RedMoto sui campi di gara dell'Enduro in Italia e EnduroGP al Mondiale?

«Seguendo da appassionato i vari campionati ho conosciuto l'indimenticato Chicco Piana e sua moglie Sabrina con cui ho iniziato a gareggiare e suc-

cessivamente mi ha trasmesso le sue conoscenze tecniche. Chicco è infatti stato un esempio di vita, facendomi sentire come in famiglia, e un tecnico poliedrico che mi ha insegnato tutto. Nel 2012, Thomas Oldrati è rimasto senza moto dopo il disastro Bordonè Ferrari; a una settimana dal GP Finlandia, insieme al mio amico Daniele Consonni, abbiamo acquistato una Husqvarna di serie per far gareggiare Thomas. Da lì è nato il mio sogno di diventare un team manager moderno e gestire una squadra tutta mia con Oldrati pilota. Nel 2014 Daniele Giacometti, direttore commerciale di Husqvarna Italia, mi ha chiesto di diventare meccanico di Oldrati, così dal 2015 al 2017 abbiamo gestito la struttura di riferimento per Assoluti d'Italia e mondiale EnduroGP. A fine 2017 Tullio Pellegrinelli mi ha detto che Honda-RedMoto stava cercando un team esterno che potesse gestire la loro squadra. Dalle parole ai fatti, in breve è nato l'accordo con Egidio Motta, CEO di Honda-RedMoto».

**La tua squadra ha sede a San Pellegrino Terme ma nella storia dell'Enduro bergamasco non c'è mai stata nessuna formazione factory in Val Brembana, nonostante a pochi chilometri ci sia San Giovanni Bianco, dove è nato Imerio Testori, primo pilota italiano della storia dell'Enduro a vincere un titolo continentale, che all'epoca equivaleva a un Mondiale.**

«Come ha detto anche il presidente della FIM Jorge Viegas, Bergamo è la patria mondiale dell'Enduro anche se in Val Brembana nessun team ha mai avuto una propria sede nonostante ci siano alcuni Moto Club come il Brembana la cui sede è a un centinaio di metri dalla casa natale di Testori».

**È più difficile essere pilota o team manager?**

«Correre è sicuramente molto fa-

toso ma gestire un team factory di livello come Honda Racing RedMoto, è un impegno molto importante. Devi pensare a tutto: nulla può essere lasciato al caso. In un momento ti ritrovi ad avere una doppia famiglia, dove tu sei il riferimento. Tutti, inclusi piloti, tecnici, assistenti, devono arrivare alla gara preparati, concentrati e vestiti in ordine. Le moto devono essere perfette, così come il camion officina. Occorre coordinare l'aspetto mediatico e soprattutto i social. Fino a quando non lo provi, non puoi capire in che mondo ti stai muovendo».

**Impegni organizzativi come team manager, però sei anche coinvolto a tutti gli effetti anche con gli impegni della BBM Packaging che è l'azienda di famiglia, leader nella produzione di macchinari per l'imballaggio e impacchettamento. Come riesci a conciliare queste responsabilità?**

«Credo di non essere un figlio di papà! Anzi come figlio di un imprenditore, devi essere tu stesso la motivazione di tuo padre, mostrando che quello che lui sta costruendo non è fine a se stesso. Nelle aziende della nostra famiglia, tra cui BBM che è la più grande, sto cercando di fare un percorso step-by-step, spaziando nei reparti che hanno maggiore bisogno, cercando di riorganizzare e migliorare, come può fare soltanto chi sente l'azienda come sua. Insomma, ricopro la posizione in ufficio tecnico, sicurezza e ambiente per tutte le aziende; di direttore operativo per Colorsolution, un'altra nostra azienda specializzata in verniciatura di manufatti meccanici industriali, ferroviari e residenziali, e di amministratore delegato di RacingTime, specializzata nella gestione del team, shop on line e commercio di ricambi e moto. Insomma, amo il mio lavoro».

**Pian piano, negli ultimi cinque anni, la tua squadra è cresciuta sempre più in stretta collaborazione con Honda-RedMoto in un mix di reciproco know-how.**

«Siamo il loro team di riferimento, quindi ogni informazione è importante; siamo per loro una risorsa per capire se le scelte tecniche sono quelle giuste.»

considerando che i nostri piloti sfruttano le moto al 120% e questo anticipa eventuali carenze o problemi che in piena collaborazione possiamo risolvere. Fortunatamente, si parte da una base Honda che negli anni si è sempre dimostrata tra le migliori per affidabilità, ma soprattutto una moto versatile e ideale per l'Enduro».

**ESISTE un interscambio di informazioni a livello tecnico anche con Honda HRC dal Giappone? Se sì in quali particolari?**

«Honda HRC segue soltanto alcune discipline. Il nostro team è sotto la coordinazione di Honda Racing direttamente dal Giappone, ma è un supporto più "light" rispetto a HRC. Le informazioni tecniche vengono scambiate e ci sono canali preferenziali per novità e aggiornamenti, ma, per la maggior parte, gestiamo tutto tra Desio dove ha sede Honda-RedMoto, e il nostro team a San Pellegrino».

**Nel 2020 Thomas Oldrati ha contestato fino all'ultimo Gran Premio il titolo iridato della E1 ad Andrea Verona mentre nel 2021, dopo il passaggio E2, è stato limitato da tre infortuni, terminando il Mondiale in settima posizione a un passo dalla Top 5 e in seconda posizione negli Assoluti d'Italia 450 4T. Ora, Oldrati, nel 2022 è ritornato alla E1: si tratta di scelte tecniche o dettate anche da precise strategie di marketing Honda?**

«Thomas è uno dei piloti italiani di riferimento. Il suo ingresso in Honda-RedMoto dal 2018 l'ha fatto rinascere concludendo sempre al top tanto da sfiorare nel 2020 il Mondiale della E1. Purtroppo nel 2021, nella E2, ha avuto tre seri infortuni e sembrava quasi assurdo forzare il suo rientro per partecipare alla Sei Giorni e invece ha saputo stupirci per la sua determinazione, la volontà, le motivazioni nell'indossare la Maglia Azzurra. Per il 2022 è ritornato sulla CRF 250 per una scelta di marketing con una moto tutta nuova e prestazioni ancora migliorate».

**Parliamo del 2022: cosa ti attendi dalla tua squadra?**

«Per il 2022 abbiamo buone prospettive. In E2, con la CRF 450RX Enduro



c'è Nathan Watson. Nella E1, Thomas Oldrati e nella Junior Roni Kytönen sulla nuova 250RX Enduro. Nelle ultime due gare del 2021, Nathan ha dimostrato di essere da podio nella E2 e nella EnduroGP. Ho conosciuto Roni quando aveva 14 anni; un ragazzino cresciuto in sintonia con suo papà Vesa, già campione mondiale nel 1999. E con noi dal 2020, si è migliorato costantemente. Supporteremo inoltre Francesca Noce per il mondiale Women e Rudy Moroni negli Assoluti».

**A proposito di Watson, come sei riuscito a convincerlo a ritornare all'Enduro dopo le sue delusioni ne-**

**gli Enduro estremi WESS?**

«Con lui ci eravamo già sentiti in più occasioni dal 2018, nella speranza di convincerlo a ritornare all'Enduro. Nel 2019 è andato in Honda per le gare su sabbia vincendo anche l'Enduro del Touquet. Poco prima dei due ultimi GP del 2021 mi ha contattato chiedendomi se potevamo essere interessati a lui per il 2022. La nostra risposta è stata chiara, immediata e decisa con una controproposta che nemmeno lui si aspettava. Gli ho detto: "va bene lunedì prendi il primo aereo dall'Inghilterra vieni a San Pellegrino e provi la moto, corri gli ultimi due GP e nel frattempo



A sinistra, Boffelli con Watson. Sopra, Matteo insieme a Pedro Mariano (Direttore Gara FIM). Sotto, Boffelli nel periodo Husqvarna (a sinistra) e mentre gioisce per il Mondiale team del 2020 (a destra). Nella pagina a fianco, Matteo con Kytönen e insieme a Oldrati e Motta dopo la vittoria del Trofeo Mondiale 2021 alla Sei Giorni.



ne parliamo". Dopo poche ore ha accettato, dimostrando che aveva la giusta intenzione di tornare all'EnduroGP dove ha confermato le sue giuste motivazioni per vincere».

**Come ti sei organizzato con i tuoi tecnici nello sviluppo delle nuove CRF 250 e 450 RX Enduro e su cosa avete lavorato in particolare nelle varie aree delle moto?**

«Ho delegato tutto a Diego Szonogni che è il nostro responsabile tecnico. Abbiamo perfezionato il lavoro fatto nel 2021 sulla 450, rendendola più adatta allo stile di guida di Nathan, mentre sulla 250 siamo partiti da zero. Essendo completamente nuova, siamo però partiti da buone basi e grazie alla collaborazione dei nostri partner tecnici abbiamo raggiunto l'obiettivo di avere una moto performante e adatta a tutti i terreni. Il lavoro rimanente consisterà nel mettere a punto piccoli dettagli di motore, sospensioni, elettronica, ma senza grossi stravolgimenti con l'obiettivo di mantenere l'affidabilità fondamentale per ridurre al minimo ogni problema».

**Chi, tra i tuoi tre piloti, è il più esigente nella messa a punto della**

**moto, e singolarmente cosa ti hanno chiesto Oldrati, Watson, Kytönen?**

«Siamo davvero molto soddisfatti del clima che c'è in squadra perché tutti e tre i piloti sono consapevoli dei progressi del lavoro svolto senza troppe pretese per le moto di cui dispongono. Lavoriamo singolarmente con ognuno prima della stagione decidendo insieme le possibili personalizzazioni possibili, facendo capire a ognuno dove si più arrivare, analizzando con ciascuno gli errori del passato. Tutti capiscono cosa vogliono senza inventare nulla, come a volte purtroppo fanno molti piloti».

**Sbilanciati un po': quali sono gli obiettivi per il 2022?**

«Si punta in alto, l'obiettivo è migliorarsi e sicuramente vogliamo vincere qualche GP anche se è sempre difficile fissare dei traguardi in anticipo».

**Non pensi che sia nella E1 che nella E2, come pure nella Junior, quest'anno più che mai l'asticella si sia davvero alzata con tanti pretendenti alla vittoria?**

«Sì, il livello della EnduroGP sta tornando alto. Ogni anno i giovani si fanno

avanti e i veterani non demordono, ed è davvero stimolante per noi che ci lavoriamo».

**HAI dei rimpianti per non essere ancora riuscito a vincere un Mondiale?**

«No, i rimpianti si hanno soltanto per le scelte sbagliate. Sono giovane e ho tempo per cercare di vincere un Mondiale, stiamo lavorando nella giusta direzione e ogni anno la percentuale di fattibilità si alza sempre di più. L'importante è continuare a crederci».

**Gioie e dolori: con quali piloti?**

«Con Thomas Oldrati, certamente di gioie ne abbiamo avute tante, ma anche i dolori non sono mancati. Altre gioie sicuramente indelebili con Charlier, Watson e Kytönen. I dolori è brutto elencarli, sia per noi, che per il pilota. Onestamente ho voluto bene a tutti i piloti, anche se alcuni si sono dimostrati diffidenti e distaccati come poi i loro risultati sportivi».

**Se dovessi scegliere il pilota ideale, su quali nomi punteresti?**

«Esclusi quelli che correranno per noi, a oggi Freeman, Garcia, Holcombe, Verona e Ruprecht, sono i piloti con più talento, determinazione, educati; quindi su loro scommetterei».

**Nel 2022 debutta un nuovo Promoter sia nel Mondiale che negli Assoluti d'Italia. Cosa chiederesti a entrambi per l'Enduro?**

«Non nascondo che lo scorso anno ho anche pensato di candidarmi come Promoter, perché ritengo che sia una figura fondamentale per il nostro sport. Ai nuovi Promoter degli Assoluti e dell'EnduroGP consiglieri di capire le potenzialità che hanno in mano e investire in immagine, media, TV, social, senza però aspettarsi un rientro immediato. Magari organizzando qualche gara negli stadi per avere più pubblico. Trovare anche accordi con Federazioni che si impegnino nel coinvolgere bravi organizzatori in grado di trovare tracciati validi, e, se necessario, anche disputando due gare nella stessa Nazione. Agli Assoluti d'Italia come per la EnduroGP i due nuovi Promoter devono trovare il modo di essere aiuto per i Moto Club che organizzano le gare e non richiedere di pagare come gli ex Promoter».