



EMANUELE PIRRO

PRIORITÀ SICUREZZA

Per gli appassionati di motori, Emanuele Pirro è uno dei pochi nomi dell'automobilismo italiano che è riuscito ad approdare alla F1 ed a proseguire la sua carriera da vincente nelle gare di durata trionfando nel 2006 alla prestigiosa 24 ore di Le Mans per poi ripetersi nel 2007 con l'Audi R10.

Per un pilota come te, abituato ai 250 km/h di media, guidare in città o in autostrada sarà una tortura...

Non cerco l'adrenalina sulle strade di tutti i giorni. Ho sempre considerato la sicurezza una cosa molto importante, per me l'auto è solo un mezzo per andare dal punto A al punto B. C'è da dire che qualche anno fa c'erano meno auto in circolazione e quindi spazi per una guida più "vivace" ma oggi il traffico è aumentato molto e la concentrazione deve essere sempre elevata così come la prudenza.

I tuoi colleghi come Giancarlo Fisichella, Jean Alesi, hanno avuto problemi con la polizia stradale, ritiri di patente per eccessi di velocità, vorresti farmi credere che non hai mai preso una multa?

Ho preso la patente nel 1980 e non ho mai fatto un incidente, se non uno piccolissimo, sarà anche fortuna, certamente. Multe ne ho preso solo

una e giusto 4 mesi fa di 170 euro.

Eccesso di velocità?

No, un sorpasso dove c'era la striscia continua ma era una strada a scorrimento veloce, un lungo dirizzone con ottima visibilità. Ecco, proprio per parlare della guida in città vorrei dire una cosa.

Prego.

In Italia la segnaletica stradale ed i limiti di velocità non sono fatti in modo professionale.

Quindi per esempio saresti favorevole ai 150 km/h in autostrada?

Sì, sono favorevole soprattutto perché con le auto di oggi e la tecnologia che hanno i 150 sono una velocità sicura, più che altro i limiti andrebbero rivisti su certe strade urbane o extraurbane dove magari sono strade a scorrimento

veloce ma il limite è di 70 km/h, diventando pericoloso. Se ci fossero limiti giusti la gente imparerebbe a rispettarli. A volte la stessa polizia stradale è imbarazzata nel far rispettare certi limiti.

E cosa ne pensi delle dure sanzioni per la guida in stato di ebbrezza?

Il modo per risolvere la sicurezza non è abbassare i limiti o inasprire le pene, il modo giusto è stabilire regole chiare e giuste, perché se una persona ha bevuto un bicchiere di vino non è detto che sia ubriaco.

Ritieni che gli esami per rilasciare la patente siano adeguati?

Sono inadeguati. Nella vita di tutti i giorni spesso la gente non conosce le regole e fa delle infrazioni perché non sa come comportarsi. Tante volte invece di togliere i punti sarebbe più opportuno rimandare la gente a formarsi. La guida pratica è molto importante, ad esempio sostengo che ci dovrebbero essere degli accordi fra le compagnie assicurative e le scuole di pilotaggio, chi le frequenta dovrebbe pagare premi assicurativi più bassi. I corsi di guida sono molto importanti perché ti fanno capire quali sono i limiti della tua macchina perché spesso gli utenti non lo sanno.

Tu viaggi molto in auto anche perché avendo rapporti professionali con l'Audi vai spesso in Germania, quindi vedi come guidano gli automobilisti, quale consiglio ti senti di dare loro?

A livello non tecnico ma di comportamento bisogna ricordarsi di non essere soli sulla strada, qualsiasi manovra deve tener presente questo elemento. Invece come consiglio più tecnico, ricordarsi che anche le macchine moderne con tutti i sistemi elettronici alla fine sono sempre quattro pezzi di gomma che ti tengono a contatto con la strada, più di tanto non si può pretendere dalle macchine quindi attenzione alle distanze di sicurezza ed alla velocità in curva.

Quale auto guidi tutti i giorni?

Audi S5

Oggi iniziano a prendere piede le auto elettriche, quelle ad idrogeno, pensi che ci sia spazio per questo tipo di vetture nel mondo delle corse? Infondo tu hai vinto una 24 ore di Le Mans con una vettura diesel e nessuno avrebbe scommesso che un diesel potesse battere un motore a benzina...

E' vero, il mondo delle corse da sempre è stata una palestra tecnologica per

sviluppare poi auto stradali quindi lo spazio c'è però le corse devono servire a divertire ed emozionare e spesso l'emozione non va d'accordo con le nuove tecnologie, una macchina più silenziosa ad esempio non farebbe impazzire il pubblico. Ecco perché in questi ultimi anni stanno sempre più prendendo piede le corse di auto storiche, le auto degli anni '60 e '70 erano emozionanti anche per il modo non "pulito" con cui andavano guidate.

Effettivamente quando correvi in formula uno (fine anni '80, inizi anni '90, ndr) c'era molto più spettacolo, come ricordi quel periodo?

Vivevo in Giappone per fare lo sviluppo delle McLaren Honda. Quando, in qualche occasione ho fatto dei test in Europa e sono andato forte ho capito che i manager si erano "accorti" di me! La prima proposta mi arrivò da Gerard Larousse, ho anche provato la macchina a Silverstone. Avrei voluto dire subito sì ma, dietro consiglio di Ron Dennis, presi tempo. Le settimane dopo quasi contemporaneamente mi chiesero di correre per la Tyrrell (il cui posto fu preso da Alesi) e Benetton (fui il primo pilota scelto da Flavio Briatore, appena arrivato). A quel punto potevo scegliere! Optai per la Benetton senza sapere che la scocca era talmente piccola che veramente non ci entravo! Comunque nel giro di pochi giorni mi sembrava di toccare il cielo con un dito!

La tua ultima vittoria prestigiosa, nel 2007 la 24 ore di Le Mans con Audi R10 Diesel. È più difficile disputare gare di durata come la 24 ore di Le Mans o disputare un Gp di F1?

Senza dubbio la 24 ore! Per il semplice fatto che è molto più lunga. A Le Mans si fanno in una sola volta più km che in tutte le gare del mondiale di F1 ad una media maggiore di quella di tutti i GP messi insieme! Ma anche perché hai maggiori responsabilità essendo gara unica senza appello. Fisicamente poi è più dura e va preparata di più. Un po' come se fosse un'olimpiade. Anche lo stress è maggiore, cominci a pensarci dall'inizio dell'anno, la preparazione è lunghissima e basta un piccolo errore per buttare tutto all'aria.

Il regolamento di F1 2010 cambierà: non ci saranno più i rifornimenti di benzina in corsa, sembra che torniamo indietro nel tempo. Servirà per avere più spettacolo?

Partire con 170 kg di benzina è un po' come se scendi dalla tua utilitaria e sali su un camion. Quindi ci sarà più spazio per strategie diverse però alla fine il problema della F1 è l'esagerata specializzazione. Prima c'era più margine fra chi andava bene e chi andava male, ora tutte le vetture sono in uno spazio ravvicinato ed il margine per il pilota è molto ridotto. Quindi alla fine non credo che cambieranno molto le cose.

Federico Bastiani

