

Ufficio
Promozione
e Pubbliche Relazioni

Domenica a Misano «Il camionista dell'anno»

La manifestazione premia il conducente di Tir più bravo e prudente d'Italia

84 gli autisti giunti in finale dopo 6 raduni

Il problema dei trasporti sicuri ed efficienti è sempre stato molto sentito dal governante e dalle comunità di ogni Paese. In Italia molte sono state le discussioni e le polemiche su quale fosse il sistema più efficiente per le comunicazioni commerciali. Il dato di fatto sicuro e inequivocabile è che nel nostro paese il 75% del trasporto merci avviene per strada, attraverso i famigerati Tir. Non si può negare che molti di questi «bestioni» sono stati infausti protagonisti di innumerevoli incidenti; la convivenza tra gli autisti di questi mezzi pesanti ed i normali automobilisti si è fatta sempre più problematica. Lungi dal voler addossare tutta la responsabilità sui «bisogni della strada», dobbiamo comunque tutti confrontarci su questo argomento e i politici, che sono i principali rappresentanti delle esigenze del sociale, non possono non considerare certi episodi che troppo spesso rattristano quella che ad esempio doveva essere una tranquilla guida domenicale ad un normale viaggio di lavoro.

Già qualcosa è stato fatto, nuove disposizioni sono recentemente scattate; ma bisogna riconoscere che anche da parte degli stessi interessati è nato qualcosa di avvincente. Ma procediamo per ordine; quest'anno, come risaputo, la Comunità economica europea, nel suo costante impegno per favorire contatti e scambi fra tutti i paesi, ha scelto il 1988 come «Anno della sicurezza stradale». Una vasta campagna a livello internazionale per riflettere e per educare ad un corretto uso della strada. Imprudenza, vettura usurata, alta velocità e spesso gli autotreni, sono sul banco degli imputati, a torto o a ragione.

Per normalizzare questa situazione è nata un'idea molto interessante; l'Orsa, società che organizza spettacoli automobilistici, ha promosso una manifestazione denominata «Il camionista dell'anno». Si tratta di una sorta di campionato su pista che non è teso a mostrare le doti velocistiche o di spettacolarità di enormi Tir, bensì a valorizzare e premiare le caratteristiche di prudenza e regolarità dei conducenti. Questo campionato, che tra l'altro è promosso dal Ministero dei trasporti con l'ausilio di sponsor importanti quali l'Iveco, l'Agip, e la Pirelli, è partito già da tempo, tanto che si sono effettuati 6 raduni eliminatori in varie regioni italiane. Si è cominciato ad aprile in Sicilia, nell'autodromo di Pergusa, con la partecipazione di camionisti siciliani, poi si è passati a Lecce ai primi di maggio (le regioni iscritte erano la Puglia, la Calabria, la Basilicata, il Molise e

la Campania), Magione (Perugia) con iscritte le seguenti regioni: Umbria, Lazio, Abruzzi, Toscana e Marche; per la Sardegna vi è stato un appuntamento a fine maggio a Cagliari; gli autotrasportatori del nord sono stati convocati il 5-6 luglio all'autodromo di Varano (Parma) e presso Brescia il 19 e 20 luglio.

A questo punto, manca l'appuntamento più importante, che è quello che si terrà sabato e domenica prossimi al Santamonica di Misano. Si tratterà della prova finale a livello nazionale alla quale parteciperanno i primi 4 classificati di ogni regione. Oltre al titolo di «Il camionista dell'anno» sarà assegnato il trofeo «Iveco Cup». Gli organizzatori puntano sul partecipanti e sull'interesse del pubblico per offrire l'immagine più autentica del camionista, un po' diversa da quella tramandata abitualmente dai mass-media.

Gli 84 finalisti, che si ridurranno poi a 40 dopo una prima manche, si contenderanno la coppa per il primo classificato. Ma cosa dovranno affrontare questi «pilotti pesanti»? Innanzitutto una prova di accelerazione (percorrendo una base predeterminata, con partenza da fermo e uscendo da tale base il più velocemente possibile), slalom (percorrendo un tratto di circuito segnato mediante birilli), consumo (confrontando la quantità di carburante impiegato in rapporto al consumo ottimale), passaggio obbligato (consiste nel passare attraverso un portale sul cui montanti saranno applicati dei sensori di diversa lunghezza, che determineranno abbuoni che vanno dai 5 ai 40 secondi), retromarcia, cioè accostamento ad un ostacolo.

Prima di mettersi alla guida del Turbostar Iveco gli autisti dovranno dimostrarsi perfettamente conoscitori del codice della strada. Inoltre potrà fregiarsi del titolo solo chi non sia mai incorso nella sospensione della patente. Un omaggio in più per il vincitore sarà rappresentato da una magnifica Fiat Panda Fire, con la quale il «fortunato» potrà cimentarsi in percorsi certamente meno stressanti.

Bisogna sottolineare che tante sono state le iniziative che hanno accompagnato questa manifestazione. L'Iveco, ad esempio, ha distribuito ai camionisti europei due opuscoli che sono stati editi in occasione dell'anno europeo della sicurezza stradale: entrambi sono stati redatti a cura dell'Istituto di Medicina dello Sport di Torino.

Il primo è un trattato chiaro e sintetico sulla manutenzione dell'autotrasportatore. Si tratta, in sostanza di un utilissimo videomem ad uso del camionista in cui si forniscono i consigli necessari per mantenere il

L'autodromo Santamonica di Misano Adriatico di sabato e domenica prossimi ospiterà le finali della manifestazione denominata «Il camionista dell'anno». L'iniziativa promossa dal Ministero dei Trasporti è una sorta di campionato italiano di abilità, regolarità e prudenza riservato ai guidatori di Tir. S'è snodata attraverso 6 raduni svolti in diverse

parti d'Italia. A Misano arriveranno gli 84 migliori conducenti che, a bordo di Turbostar Iveco, si contenderanno dunque il titolo di «Camionista dell'anno». Sabato verrà disputata la prima manche che selezionerà 40 autisti. Domenica si svolgerà la finale basata su prove di accelerazione, slalom, consumi, passaggi obbligati, retromarcia.



Maggiori stanziamenti per le ricerche sulla prevenzione degli incidenti



Informazione più educazione uguale maggiore sicurezza

Riportiamo su queste colonne quanto emerso dal dibattito che ha coinvolto anche il ministro dei trasporti Claudio Signorile in questo 1988 anno europeo della sicurezza stradale. Tre sono gli elementi che tradizionalmente si intrecciano in occasione di un sinistro: la strada, il mezzo, il fattore uomo. La STRADA — il nostro sistema stradale — secondo il ministro dei trasporti — è oggi sufficientemente valido, ma si pone il problema della manutenzione; sensori meteorologici o di traffico possono mettere in guardia ed invitare a maggior cautela gli utenti in tempo utile ad evitare situazioni di grave rischio.

IL MEZZO: è, forse, sempre secondo il ministro dei trasporti, l'area che maggiormente si avvale della tecnologia per la sicurezza. Ma anche in questo campo non si può allentare la guardia, ed è anzi opportuno introdurre sui mezzi ad alto rischio congegni che non consentano situazioni di pericolo.

stradale. Risorse che mal prima erano state a disposizione del ministro dei Trasporti. Da tutto ciò scaturisce l'indubbio vantaggio della sicurezza e della continua evoluzione organizzativa. Abbiamo infatti dimostrato, in Italia, di essere all'altezza di qualsiasi esigenza che tenda alla soluzione ottimale per macchine, piloti, sponsor e pubblico. Molti decantati «Gp» stranieri hanno spesso dimostrato gravi carenze organizzative e logistiche. Certo, l'incidente nello sport motoristico è sempre in agguato, ma è bene essere concienti di avere sempre fatto di tutto per evitarlo o per fronteggiarlo. C'è poi da aggiungere a tutto questo la caratteristica, tipicamente romana, di voler comunque e sempre creare un'atmosfera di festa e spettacolo, come è già avvenuto in passato nei retrobor del Santamonica per altre manifestazioni motoristiche. Questo, beninteso, non per svuotare o aggirare i problemi, ma per aggiungere a quello che deve restare sempre e comunque un ambiente professionale, un pizzico di sano divertimento.

proprio corpo in efficienza senza incorrere in quelle pericolose fasi di stanchezza che il lavoro prolungato in cabina e la tensione della guida a volte possono provocare con conseguenze potenzialmente disastrose per la propria e soprattutto l'altrui incolumità. L'analisi è minuziosa e tocca tutti gli argomenti più significativi, dal clima in cabina alla vista, dal come e che cosa mangiare, bere, al fumare, alla stessa funzione dell'abbigliamento.

L'Iveco ha già annunciato la stampa di un terzo manuale, che come gli altri due (80.000 stampati solo per l'Italia) avrà una notevole diffusione. Giova ricordare che i veicoli a disposizione, anche a Misano, saranno appunto del Turbostar 190.42T con semirimorchio zavorrato della Iveco. A Misano comunque è prevista gran festa, con i tradizionali giochi, stands e tutta una serie di intrattenimenti per rendere piacevole la giornata a tutti i partecipanti, i familiari e a tutto il pubblico presente. Se il successo e la curiosità saranno quelli sperati, è probabile che «Il camionista dell'anno» divenga una manifestazione istituzionalizzata come già accade in altri paesi. Il campione nazionale andrà infatti a cimentarsi con altri colleghi europei per la designazione del «Camionista europeo».

Lodovico Basalù



Sono in programma ulteriori lavori per ampliare l'autodromo

Perché il Santamonica è pronto per la F1

In Italia si possono correre 3 Gran Premi

L'autodromo di Misano Adriatico è sempre più al centro dell'attenzione. È recente la notizia di una visita di Bernie Ecclestone, il «padrino» della F1, interessato a questo impianto. In fin dei conti perché una pista come quella del Santamonica non deve poter perdere una prova del mondiale conduttori? L'ormai famoso circuito di Imola, il «Dino Ferrari», fino a 7-8 anni fa viveva ancora all'ombra dell'automobilismo internazionale. Aveva al di sotto di sé tutti i requisiti di sicurezza e spettacolarità che si richiedono ad un'organizzazione che ambisce ospitare i bolidi della massima formula, ma nonostante ciò, l'approccio fu laborioso e lungo. Si cominciò con l'ospitare una prova non valida per il mondiale, nel 1979, anno in cui, tra l'altro, vinse un «certo» Niki Lauda, dopo un memorabile duello con il compianto Gilles Villeneuve; tutto questo per poi passare all'organizzazione di una prova sostitutiva all'autodromo di Monza con lo svolgimento del Gp d'Italia.

Nel 1981 furono contenti tutti; Monza che riebbero il suo Gp d'Italia e Imola che «creò» il suo Gp di S. Marino (vale la pena ricordare che nel lontano '83, quando l'autodromo non era ancora permanente, fu organizzata una gara di F1, in cui vinse il mitico Clark).

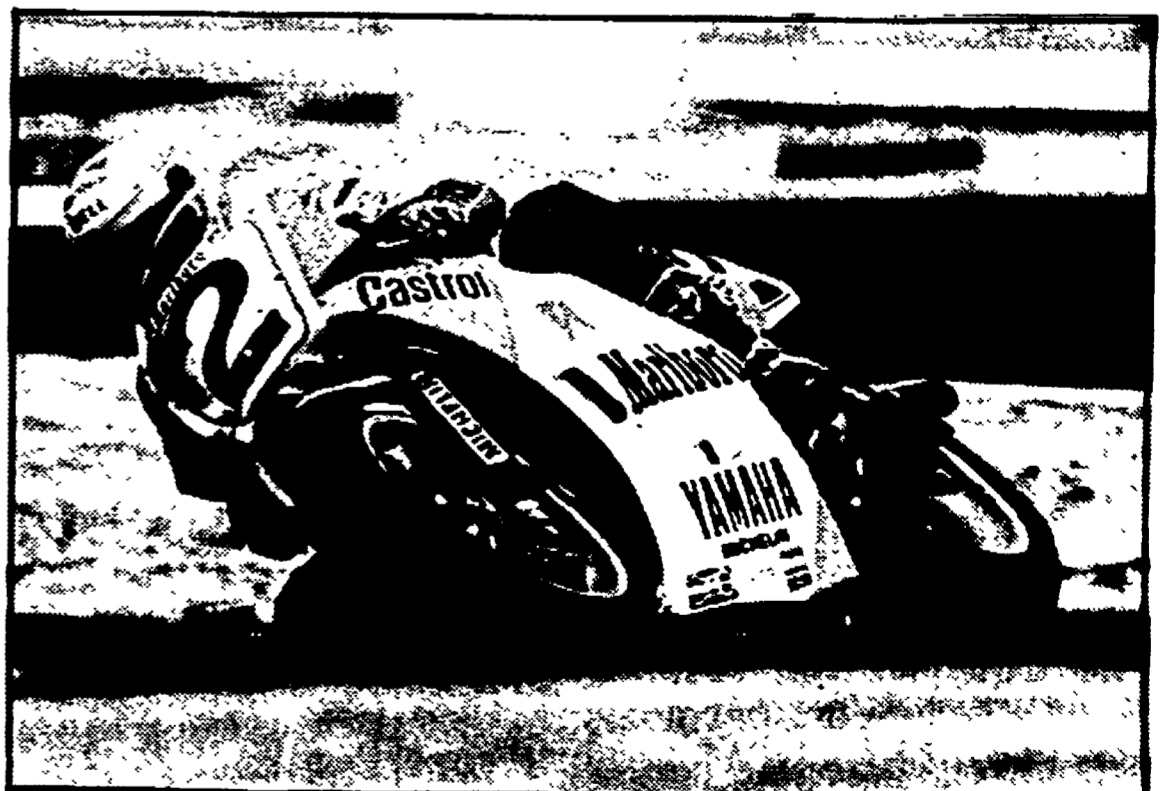
Riccardo Giunta, direttore della pista del Santamonica di Misano opera in continuazione affinché anche questo autodromo, che peraltro è conosciuto già per una serie di manifestazioni motoristiche che si sono svolte nei suoi 14 anni di vita, balzi all'attenzione internazionale anche a livello automobilistico. Si sono anche organizzate, nell'impianto in riva all'Adriatico, innumerevoli prove del campionato italiani di F3, F. 2000, F. Abarth; la scomparsa F2, ora sostituita dalla F. 3000, ha offerto pure parecchie gare interessanti. Ricordiamo lo scomparso inglese Roger Williamson, trionfatore su questa pista. Williamson, speranza inglese degli anni '70 trovò tragica morte in quell'assurdo incidente che molti ancora ricordano, nell'autodromo olandese di Zandvoort, bruciando vivo e di fronte ad inert commissari nell'abitacolo della sua March Cosworth di F1. A questo proposito giova ricordare come l'autodromo del Santamonica non abbia mai potuto far fronte ad incidenti gravi, specie in campo automobilistico. Sempre la F2 vide protagoni-

sta l'attuale prima guida della Ferrari, Michele Alboreto, che portò al trionfo la Minardi, ora arrivata dopo tanti sforzi alla partecipazione mondiale conduttori F1. Ed è proprio di una F2 il record sul giro dell'autodromo di Misano, stabilito nel 1984 da Roberto Moreno.

La F1 sin dal lontano 1972-'73 è presente in prove private su questo circuito; cominciò la Tecno dei fratelli bolognesi Pedrazzani i quali tentarono senza fortuna l'avventura in F1 dopo aver dominato in lungo e in largo in F2, tra l'altro vincendo un titolo europeo con il popolare Clay Regazzoni. Fu poi la volta della Ferrari, che fece conoscenza col neo assunto Niki Lauda insieme al più affermato Regazzoni. Era l'anno, il 1974, in cui iniziò la riscossa della casa di Maranello, dopo tanto tempo di digiuni (l'ultimo titolo lo aveva conquistato l'ex-centauro John Surtees nel 1964). La scuderia di casa, se così possiamo dire, la Minardi, ha sempre sostenuto vari test al Santamonica, sia all'epoca delle partecipazioni in F2, sia con la F1 dotata dei 6 cilindri della Motori Moderni progettato dall'ing. Chiti. Ma la stessa Ferrari, proprio all'avvento delle monoposto a fondo piatto,

prima della stagione '83, venne a provare con i francesi Arnoux e Tambay. Allo stato attuale l'autodromo del Santamonica misura 3.488 metri; sono comunque previsti per l'inverno grossi cambiamenti. Riccardo Giunta, direttore dell'autodromo ricorda ancora che la pista verrà infatti portata a 4.100 metri di lunghezza. Inoltre sono previsti tutta una serie di lavori per migliorare ulteriormente le infrastrutture. È stato allargato il paddock; è stata rifatta la sala stampa. Tutto questo contribuisce a legittimare l'aspirazione ad organizzare una prova del mondiale conduttori di F1. Prova che appunto lo stesso Ecclestone pare abbia assicurato, da prima in edizione non valevole per il mondiale, in modo da ripetere in un certo qual modo quanto avvenuto per Imola. In sostanza si tratterà di una gara ad invito, alla quale parteciperanno tutte le migliori scuderie, dalla Ferrari, alla Williams, dalla McLaren alla Lotus, con i vari Alboreto, Piquet, Mansell, Senna, Prost, ecc.

In occasione della prova del mondiale di agosto, Ecclestone ha parlato a lungo con i dirigenti del Santamonica, rimanendo in particolare impressionato dai sistemi di sicurezza a disposizione, e dall'enorme capacità ricettiva che può offrire questo impianto specie durante la stagione estiva. Da buon uomo d'affari ha subito sfutato quanto potrebbe scaturire da quello che si può definire l'enorme serbatoio turistico.



L. B.