

Accesso dibattito dopo la proposta del presidente dell'Ac, Rosario Alessi a Stresa  
I minorenni sposano il foglio rosa anticipato ma bocciano l'accompagnatore papà e mamma

## Guida a 16 anni: genitori contro Ma in Francia è già un successo

L'Italia dei genitori contro l'Italia dei figli. Dopo l'orario di apertura delle discoteche, il pomo della discordia questa volta è la possibilità «a determinate condizioni» di iniziare a guidare, accompagnati da un adulto, a 16 anni. La provocatoria proposta del presidente dell'Ac, Rosario Alessi, alla Conferenza di Stresa continua a dividere adulti e ragazzi, psicologi e operatori del traffico, assicuratori, esperti e ministri del Trasporti (subito favorevole, poi nettamente contrario e infine possibilista ma solo per i diciassettenni). Così come già accade in precedenti occasioni (sette anni fa, sempre a Stresa,

su suggerimento dell'allora ministro ai Lavori Pubblici) anche in questo caso si sono susseguite prese di posizione, dichiarazioni, sondaggi. Favorevole alla «proposta Alessi» — che ricalca in larga misura l'esperienza francese, di cui parliamo qui sotto — sono anche il presidente dell'Ania (l'associazione tra gli istituti assicurativi), il viceprefetto Antonio Iovino dirigente della Polizia Stradale, il segretario dell'Unasca (unione autoscuole e agenzie di pratiche automobilistiche, «salvaguardata» dall'obbligo di un «corso di formazione» preventivo) e, ovviamente, i giovani. Già questa primavera un'indagine promossa da Renault Italia aveva evidenziato

l'esigenza espressa dagli studenti «maturando», in odore di patente, di essere messi in migliori condizioni di conoscenza e di esperienza attraverso l'istruzione scolastica, lezioni di guida notturna e in autostrada. Tali esigenze derivavano dalla consapevolezza di non essere sufficientemente preparati ad assumersi la responsabilità della guida, in sicurezza e in tutte le condizioni di traffico. Ora un nuovo sondaggio pubblicato su *Gente Motori* di novembre (in edicola da venerdì scorso) ci dice praticamente la stessa cosa. Il 72% dei ragazzi tra i 15 e i 17 anni intervistati sulla «proposta Alessi» vorrebbe il foglio rosa anticipato, ma solo il 34% ri-

sponde sì alla domanda se a 16 anni si è «abbastanza maturi per guidare con responsabilità e sicurezza». Dimostrano così, ancora una volta, la conoscenza dei propri limiti da cui discende la richiesta d'aiuto a genitori e istituzioni. Ben diverso è invece l'atteggiamento dei genitori. Che nello stesso sondaggio, sono per il 63,2% sfavorevoli (netamente contrario il 70% delle mamme) alla proposta in sé, per l'80% dimostrano sfiducia nella maturità dei figli, e per il 71% preferiscono che ad accompagnarli nella guida sia un altro adulto. E almeno su questo c'è un punto di incontro: i figli infatti «bocciano» al 90% l'ipotesi-genitore. □ R.D.



Skoda bene  
al Sanremo  
e cresce in  
Italia: + 90%



La cura Volkswagen continua a far bene ai modelli Skoda, che incominciano ad affermarsi nelle competizioni e sul mercato italiano, anche se si tratta ancora di piccole cifre. Nei primi nove mesi di quest'annoso state consegnate 2000 Skoda tra Favorit, Forman e Pick-up, con un incremento del 90% rispetto allo stesso periodo del 1992. Una dimostrazione del grado di affidabilità, competitività e sicurezza raggiunti dal Marchio ci viene anche dal recente Rally di Sanremo dove due Skoda Favorit (nella foto, una delle due partecipanti) si sono piazzate alla testa del gruppo A2, e a sorpresa al 12° e 13° posto nella classifica assoluta.

Guida sicura  
via etere con  
Alfa e Nannini  
da Varano

È incominciata quest'estate su Italia 1 una trasmissione in 24 puntate dal titolo «guida da non noia», all'interno di *Unomanià* in onda tutti i mercoledì e venerdì alle 17,30. Scopo dell'iniziativa, di cui sono protagonisti principali Andrea De Adamich e il pilota Alessandro Nannini, è quello di fornire ai giovani un corso essenziale di guida sicura. Realizzato al circuito di Varano de Melegnano (Parma) dove ha sede il Centro di Guida sicura dell'Alfa Romeo, il programma prevede l'intervento di autoveicoli ospiti come il vincitore del DTM Nicola Larini (su Alfa), i rallyisti Piero Fasselli e Agnelli, la campionessa turismo Tamara Vidali.

Rinnovo  
l'accordo Pirelli  
Subaru per  
i Rally iridati

Giovedì scorso a Tokyo Pirelli e Subaru hanno rinnovato il reciproco accordo di collaborazione per le prossime due stagioni mondiali di Rally. Dalla prossima stagione Pirelli fornirà in esclusiva pneumatici (slick e invernali) e l'assistenza tecnica al team Pirelli per la Subaru Impreza 555 che già negli ultimi mesi sono state tra le maggiori protagoniste del rallyismo mondiale. L'ultima vittoria in ordine di tempo: il rally iridato di Sanremo.

A pieno ritmo  
la campagna  
«Miliardissima»  
di MonteShell

Si sta svolgendo a pieno ritmo nelle 2300 stazioni di servizio MonteShell sparse sul nostro territorio la campagna pubblicitaria «Miliardissima» abbinata ai biglietti delle lotterie nazionali. Acquistando carburante o lubrificanti MonteShell si acquisiscono bolli, da applicare su un'apposita tessera, che danno diritto a ricevere in cambio biglietti delle lotterie in corso (attualmente quelli della Lotteria Italia). Da luglio ad oggi più del 30% dei bolli sono stati trasformati in biglietti della fortuna.

NIZZA. La Francia è sempre più preoccupata per l'alto numero di incidenti stradali con conseguenze mortali. E questo nonostante l'istituzione della patente a punti, i controlli severi, le pesanti punizioni nei confronti di chi trasgredisce alle regole del codice stradale. Sembra una dannazione, ma lungo le strade dell'Esagono si continua a perdere la vita, soprattutto per inesperienza e per eccesso di velocità. E le vittime, per la maggior parte, sono giovani di età compresa tra i 18 e i 25 anni, oppure anziani guidatori i cui riflessi so-

no resi più lenti dall'età. Proprio partendo da quest'ultima allarmante statistica il governo francese ha ritenuto di dover apportare dei correttivi, almeno per quanto riguarda i giovani. Le 20 ore di lezioni di guida necessarie per la patente, infatti, non sono considerate sufficienti a garantire di immettere sulle strade guidatori capaci di affrontare in sicurezza il traffico sempre più caotico. Occorre, dicono in Francia, rendere «più consapevole» il nuovo automobilista che «si

metterà al volante di un'auto-mezzo "capace" di uccidere». Da qui l'esperimento di far iniziare l'istruzione alla guida a 16 anni, con la collaborazione dei genitori. Come funziona? Il sedicenne è autorizzato a guidare un'automobile purché abbia al suo fianco un parente in possesso della patente da almeno tre anni. Altre clausole sono il divieto di superare la velocità di 90 chilometri l'ora, e per tutto il periodo di «apprendistato» non si deve rendere responsabile di

incidenti. Le compagnie assicuratrici provvedono a garantire questa sorta di «scuola guida familiare» dopo che si saranno seguite 20 ore di lezione di guida presso una scuola autorizzata. Inoltre, sul retro dell'automobile deve essere applicato il «macaron», cioè un contrassegno in cui sono rappresentati un omino piccolo a fianco di uno più grande e la dicitura «CA» che indica la «condotta accompagnata». Ma non basta. Una volta raggiunti i 18 anni, e cioè il diritto a presentarsi all'esame per la patente («permis de conduire»), si deve dimostrare di ave-

re percorso almeno 3000 chilometri, rigorosamente entro i confini del territorio francese, e come si è detto senza provocare incidenti. Ben altra cosa rispetto alle poche decine o centinaia di chilometri che si percorrono alla guida di un'auto-scuola. E infatti anche le prime verifiche danno risultati incoraggianti. Dalle prime indagini emerge che il cosiddetto «permis a 16» ha avuto un successo del 40% tra i giovani francesi, anche se il loro numero è al momento ancora molto limitato: dal 5 al 10 per cento di coloro che all'età di diciotto anni affrontano l'e-

same per la patente. In compenso le statistiche sugli esami parlano chiaro. Soltanto il 50-60% dei diciottenni allievi di scuola-guida vengono promossi alla prima prova, mentre il 90 per cento di coloro che a sedici anni hanno accettato il «corso familiare» superano la prova al primo colpo. Inoltre, si è appurato che questi giovani, una volta patentati, incorrono in incidenti 5-6 volte meno dei loro coetanei appena iniziati alla guida. In questo risultato giocano un ruolo fondamentale i due anni di esperienza di guida vissuta in prima persona al volante di

una vettura ben nota, la conoscenza diretta dei pericoli insiti nel traffico, e anche l'esperienza «riflessa» acquisita attraverso i consigli del parente patentato seduto a fianco. Anche sotto il profilo dei costi la patente così conseguita si avvicina molto ai corsi tradizionali. Un rapido conto sui 3000 km da percorrere nei due anni di «guida accompagnata» permette di quantificare la spesa in 5.000 franchi, cioè un milione e 300 mila lire italiane. Ma in più si ha la garanzia di dare la patente a un giovane già sufficientemente esperto nella guida.

## Elogi alla Punto firmati giapponese



Mentre a Tokyo si apriva i battenti dell'annuale Salone internazionale dell'automobile, la stampa specializzata nipponica consumava la vigilia espositiva elogiando una concorrente occidentale: la Fiat Punto (che sarà commercializzata dal 6 novembre in Italia, Francia e Germania). Per la prima volta nella storia della concorrenza tra Occidente e Sol Levante, tre delle più autorevoli riviste di settore — *Le Volant*, *Navi* e soprattutto la leader *Car Graphic* — hanno dedicato pagine e pagine di

servizi alla nuova «compatta» Fiat definendola «sorprendente» per spaziosità, confortevolezza, ergonomia dei comandi e degli strumenti di controllo, piacevolezza della linea, delle sospensioni «alte e dolci» come nelle vetture francesi. Non meno elogiati i motori, tra i quali il 1100 abbinato al cambio a sei marce (la Punto 6500) ha conquistato i colaudi alla guida di *Car Graphic* a tal punto da far concludere l'articolo con una pressante richiesta: «per favore importate la 55 sei marce in Giappone».

## Esso Ultron, l'olio che scatta E il motore vive più a lungo

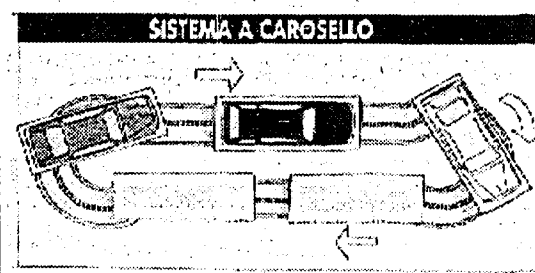
DAL NOSTRO INVIATO  
ROSSELLA DALLÒ

SAVONA. «Protezione più veloce sin dalla partenza». Con questo slogan che da ieri scorre sugli schermi televisivi e nella pubblicità sulle riviste specializzate, la Esso lancia ufficialmente il suo nuovo «Ultron» top della linea lubrificanti. Si tratta di un olio per motori auto e moto (quello con propulsori a quattro tempi), completamente sintetico e del tipo multigrado a largo spettro, frutto di una messa a punto durata tre anni e di infiniti test su vetture di varie Case europee in tutte le condizioni climatiche. Tecnicamente Ultron porta la sigla SAE 5W-40 che, a detta dell'ingegnere Mario Camarà — direttore del laboratorio Exxon inglese di Abidjan e responsabile del settore oli e carburanti —, classifica un lubrificante più efficace rispetto al 5W-50 in fatto di risparmio carburante, usura motore e marmita catalitica, condizioni di funzionamento, e mille altre cose. Per tutte queste ragioni Adriano Piglia — direttore, mar-

keting di Esso Italiana — è assolutamente convinto che Ultron contribuirà notevolmente al mantenimento della leadership Esso in Italia e in Europa. Anche se, cifre alla mano, Esso non teme concorrenza: in Italia, su una produzione totale di 1,3 milioni di tonnellate-anno la quota coperta da Esso con le raffinerie di Augusta e Vado Ligure (quest'ultima, dove «nasce» Ultron, è completamente informatizzata e automatizzata) raggiunge il 61,5% (800.000 ton di cui 550 mila destinate all'export); e soddisfa il 35% dei consumi interni (250.000 ton su 715.000). Ma al di là degli slogan sono i risultati dei test quelli che affidano a Esso Ultron il ruolo di «primo della classe». Innanzitutto — ci spiega l'ing. Camarà — il momento più critico nel funzionamento di un motore è quello dell'accensione. In questi brevi istanti il motore riceve un numero di sollecitazioni doppio che nella guida sporti-

va esasperata. Ebbene, da quando si gira la chiave di accensione Ultron impiega solo 78 centesimi di secondo per raggiungere l'albero a camme. Ha una eccezionale stabilità termica: migliora nel motore il controllo di ossidanti e idrocarburi incombusti e quindi anche le emissioni. Alle alte temperature mantiene notevole viscosità naturale e bassa evaporazione, favorendo così la maggiore elasticità e durata delle guarnizioni, la riduzione del 50% delle perdite di carburante per effetto dell'attrito nel motore. Dai severi «test Peugeot e Mercedes-Benz» condotti con vetture di differenti Marche risulta che l'usura delle parti meccaniche del motore dopo 80.000 km è meno della metà. A ciò si aggiunge l'evidente minore consumo d'olio che nella fattispecie va cambiato dopo 20.000 km, o se preferite si e no una volta l'anno vista la bassa percorrenza media annua delle nostre vetture. A questo punto anche il costo di 19.500 lire il chilo è più che accettabile.

## Breda «in sosta» nel sottosuolo



Il «sistema a carosello» permette anche scavi molto poco profondi

MILANO. La lotta quotidiana per la ricerca del parcheggio non conosce soste. È forse questo un aspetto tra i più preoccupanti dell'incremento del nostro parco circolante. Al quale le soluzioni tampone o punitive (multe, parchimetri, rimozioni eccetera) non danno risposta valida. Nella sola città di Milano è stato calcolato che circa 400.000 vetture sostano ogni giorno sul suolo pubblico, come dire una coda

di auto lunga da Milano a Lecce. Secondo uno studio dell'Ance, la scarsità di parcheggi organizzati in aree ad alta densità abitativa ha un costo economico-sociale quantificabile in 1192 miliardi di lire, mentre se si calcola il tempo perso nella ricerca di un posto di sosta si arriva a 922 miliardi. Da queste considerazioni è partita Breda Energia (società del Gruppo Breda - Iri - in via di privatizzazione) per formu-

lare un nuovo campo di attività che è ora approdata alle prime soluzioni operative. Dopo avere acquistato il know-how della Comet Parking, ha ora messo a punto cinque sistemi-base per fornire impianti computerizzati «chiavi in mano», orizzontali o verticali, in grado di coprire le esigenze di un'utenza diversificata, dal piccolo condominio fino ai grandi garage, e con costi relativamente bassi. Il principio sul quale si è mossa Breda Energia è quello di «strutturare il sottosuolo», afferma il presidente ing. Paolo Appoggetti. L'idea non è certo nuova e finora è stata tralasciata «di fronte alla prospettiva di opere edili complesse, lunghe e costose» e per i vincoli ambientali, archeologici, e la complessità del tessuto urbano nei centri storici. Oggi con gli impianti di Breda Energia gran parte di questi ostacoli possono essere evitati. Con l'uso di tecnologia informatica applicata si possono realizzare parcheggi, anche ad alto stivaggio di auto, a soli tre metri di profondità. Specie con il sistema orizzontale «a carosello», cioè nastri trasportatori da cinque a molte decine di piattaforme (costo indicativo 12-14 milioni per auto, 25 milioni «chiavi in mano») che possono seguire facilmente tracciati curvilinei: ad esempio intorno alle colonne delle fondamenta, o lungo il perimetro esterno del caseggiato, o ancora interessando il sottosuolo di due strade intersecanti. L'accesso al posto auto avviene attraverso una scheda magnetica che registra il numero della piattaforma sulla quale si colloca, automaticamente, la vettura (in tutte le ipotesi di impianto) in modo da assicurare la riconsegna — addirittura programmabile — attraverso la logica del computer posto all'ingresso — in un paio di minuti, il sistema assicura bassi consumi di energia elettrica (per 7 posti, due motori di 4 kw/ora) e ridotta manutenzione, non necessita di personale e in caso di guasti sarà l'operatore della centrale cui è collegata la «logica» dell'impianto a stabilire in brevissimo tempo gli interventi necessari alle riparazioni. □ I.R.D.

## Moto. Tra crisi e speranza si è chiuso ieri Eicma '93. Scooter in prima linea Milano incorona Ducati 916 e Aprilia Scarabeo

UGO DAHO

MILANO. Crisi e speranza sono stati ancora una volta lo sfondo dello spettacolo rappresentato dal Salone del ciclo e motociclo di Milano, che ha chiuso ieri la sua 53ª edizione. La crisi è crudamente testimoniata dalle gravi difficoltà nelle quali versano molte case motociclistiche. La Piaggio ha messo in cassa integrazione i 350 dipendenti della Gilera in vista della chiusura dello stabilimento di Arcore. La Aprilia attraversa un momento molto difficile, tanto che il suo presidente, Ivano Beggio, ha annunciato di voler vendere le aziende «diversificate» per sostenere finanziariamente l'azienda motociclistica di Noale. E questo soltanto per citare due casi clamorosi. Ventimila, e forse più, motociclette targate mancano all'appello delle vendite negli ultimi due anni. Così, si raggiungeranno forse a dicembre gli ottantamila pezzi. Pochi per sostenere l'industria motociclistica che, pur falciata da crisi ricorrenti, ha comunque ancora capacità produttive ben superiori ai numeri consuntivi. Chi ha soldi li ha anche nei petti grami — si dice — ma il detto non sembra confermato dalla sostanziale perdita di immatricolazioni anche nel ricco segmento delle grosse cilindrate. A maggior ragione chi ha pochi soldi non spende neanche quei pochi necessari per comprare un ciclomotore. Con gli scooter va meglio,

più 27% le consegne ai concessionari. E qui entra in gioco certamente la necessità di muoversi nei centri urbani, ormai tutti congestionati dal traffico automobilistico. Questo segmento in rapida crescita sembra essere l'ancora di salvezza per molte aziende, ma noi dubitiamo che sia sufficiente a garantire la salvezza di tutte. La lotta è serrata, probabilmente sopravviveranno le aziende più solide, ma anche le più fantasiose, quelle che sapranno proporre i veicoli più innovativi e qualitativamente ineccepibili a un prezzo che il mercato è disposto a pagare. Molte sono state le «due ruote» esposte al Salone che meriterebbero una menzione speciale per la bellezza della linea, per le innovative soluzioni tecniche o funzionali. Tuttavia, dovendo scegliere il campo a due ruote noi sceglieremo la Ducati 916 e l'Aprilia Scarabeo.

La prima è una superba realizzazione di moto sportiva, quasi pronta per le corse, che ha sollecitato la curiosità e l'interesse di una folla di visitatori e di addetti ai lavori. La Ducati 916 — prende il nome dalla sua cilindrata — è l'evoluzione della 888 Superbike. Da quest'ultima si differenzia non soltanto per la maggiore cilindrata. Dotata di un nuovo e ancora più rigido telaio a traliccio di tubi d'acciaio, la 916 ha il forcellone posteriore monobraccio e ruote a tre razze cave. I tubi di scarico si snodano sotto la moto e finiscono seminascosti dal bel codone. Del motore si sa che sviluppa una potenza di 115 cv ed è il collaudato bicilindrico a L con distribuzione desmodromica, teste a 4 valvole e iniezione. Nella versione stradale la potenza «applicata» a un peso complessivo inferiore ai 190 kg deve assicurare prestazioni mozzafiato. Il largo impiego di materiali leggeri, come la fibra di carbonio, ha consentito di limitare il peso a un valore molto basso e tale da supplire alla minore potenza sviluppata rispetto alle quadricilindriche giapponesi. Da un punto di vista estetico la 916 ha ottenuto entusiastici consensi dal pubblico e se non fosse per i 23 milioni di prezzo ventiliato, crediamo che tutti gli appassionati motociclisti vorrebbero portarsene a casa una quando, l'anno prossimo, ver-

ranno commercializzate. Il secondo «gioiello» del Salone ci è sembrato lo scooter Scarabeo della Aprilia. Si tratta, infatti, di un veicolo che coniuga caratteristiche tecniche e funzionali moderne a un piacevole e familiare stile retrò. Lo Scarabeo è stato progettato per ottenere il massimo della funzionalità e facilità di guida per chiunque. Ruote grandi, ampia sella, manubrio ben dimensionato e dotazione accessoriata completa ne fanno un veicolo ideale per l'uso urbano. Un grande serbatoio da 8 litri di benzina garantisce un'autonomia di circa 250 chilometri e il miscelatore separato una semplicità d'uso ormai indispensabile. Totale assenza di vibrazioni e bassa rumorosità di motore e scarico completano la piacevolezza d'uso di questo finto vecchio motorino in vendita a lire 2.820.000.

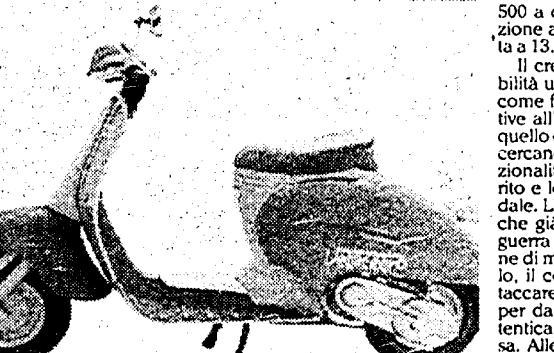
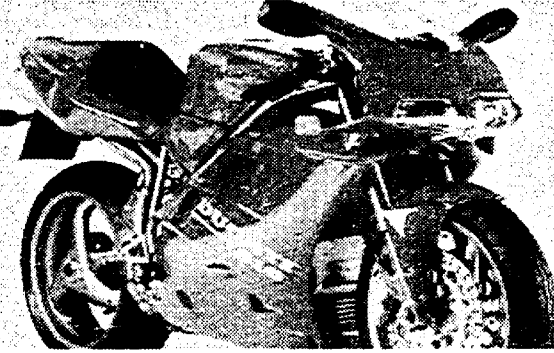
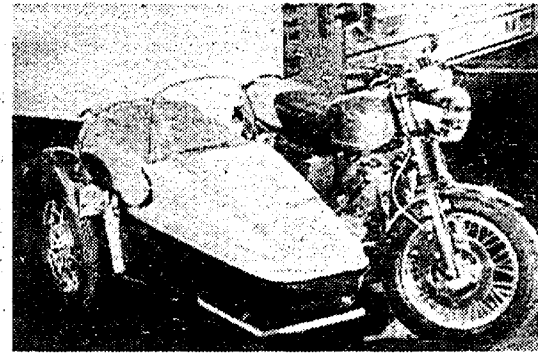
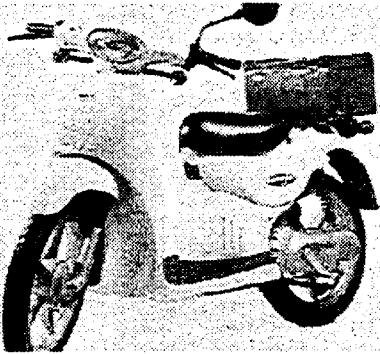
Il retrò conquista  
Risputa Velocifero  
e il vecchio sidecar

CARLO BRACCINI

MILANO. Eicma '93 è stato un Salone atipico, sospeso tra preoccupazione per la grave crisi e legittimo desiderio di rilancio (non prima del 1995, però, secondo gli esperti). Ma Milano '93 è stato anche il Salone del gusto retrò, del ritorno alle linee familiari e rassicuranti del passato. Ha cominciato la veneta Aprilia con il suo Scarabeo 50 a ruote alte e affrettata a ribattezzare il «Galletto di fine secolo», alludendo a

un famoso motociclo carenato prodotto dalla Moto Guzzi a cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta. La bolognese Italjet si è spinta ancora più indietro con il suo Velocifero, affascinante scooterino — che non avrebbe affatto sfigurato tra i fantastici cavalieri del film-colossale «Dune». Peccato che, al solito, bisogna sorbirsi le ambiziose speranze dei creativi della comunicazione: «Velocifero è un ritorno al passato, è la fusione tra l'energia vitale

postbellica degli anni Cinquanta-Sessanta e l'avanguardia tecnologica del 2000, sempre più vicina e incombente con il suo carico di regimi comportamentali programmati che sembrano togliere espressività alla creazione». E dire che sembrava solo uno scooterino un po' originale... A Milano però non tutti hanno cercato il recupero dei valori della memoria per conquistare nuovi spazi e nuova clientela. Alcuni, anzi, si sono mossi nella direzione opposta, dal passato tecnologico verso



La Ducati 916, qui accanto, «regina» del Salone. Di gusto un po' «retrò» le altre novità: il Velocifero della Italjet (sotto), il sidecar MuZ (al centro) e lo scooter a ruote alte Scarabeo della Aprilia (a sinistra), altra «regina» di Eicma '93

500 a quattro tempi di produzione austriaca, è già in vendita a 13.500.000 lire. Il crescente bisogno di mobilità urbana ha fatto spuntare come funghi proposte alternative all'uso della bicicletta o a quello di scooter e ciclomotori, cercando di conciliare la funzionalità del motore con lo spirito e le caratteristiche del pedale. L'idea non è nuova, visto che già nell'immediato dopoguerra la Garelli vendeva decine di migliaia di motorini a ruota, il celebre Mosquito, da attaccare alle biciclette di allora per dare inizio alla prima autentica motorizzazione di massa. Alle soglie del 2000 ce n'è per tutti i gusti, dalle biciclette al piccolo propulsore a scoppio a quelle, elegantissime, dotate di motore elettrico con le batterie alloggiare in apposite borse di cuoio. Senza dimenticare la generazione dei cosiddetti «monopattini a motore», con le ruote piroettanti, da guidare in piedi o su un abbozzo di sella, ma adatti ad essere ripiegati e alloggiati magari nel bagagliaio dell'automobile fino al più vicino parcheggio di scambio con il centro storico. Le perplessità maggiori, per tutte le categorie di veicoli alternativi, sono costituite dal prezzo elevato, costretto a fare i conti con i piccoli numeri della produzione artigianale.