

Accesso dibattito dopo la proposta del presidente dell'Aci, 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 pomeriggio di apertura delle discoteche, c'è la possibilità di determinare condizioni di iniziazione a guidare, accompagnati da un adulto, a 16 anni. La proposta di Rosario Alessi, presidente dell'Aci, alla Conferenza di Stresa, continua a dividere adulti e ragazzi, psicologi e operatori del traffico, assicuratori, esperti e ministri dei Trasporti (subito favorevole, poi netamente contrario e infine possibilista ma solo per i diciassettenni). Così come già accadde 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. Favorevoli 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 Lovino dirigente della Polizia Stradale, il segretario dell'Unasca (unione autoscuole e agenzie di pratiche automobilistiche), «salvaguardia» 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 «maturondi», 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) 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 si alla domanda se a 16 anni si è «abbastanza maturi per guidare con responsabilità e sicurezza». Dimostrando 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% favorevoli (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.

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-

GIANCARLO LORA

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 mezzo «capace di uccidere». Da qui l'esperienza di far iniziare l'istruzione alla guida a 16 anni, con la collaborazione dei familiari.

Come funziona? I 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 lezioni 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 di presentarsi all'esame per la patente («permis de conduire»), si deve dimostrare di avere

il 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 «permesso a quattro mani» entusiasma 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'esame per la patente. In compenso statistiche sugli esami dimostrano che i 50-60% dei diciotteni 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 coeterni 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 patente 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 giapponesi



Mentre a Tokyo si apriva l'ambiente dell'annuale Salone internazionale dell'automobile, la stampa specializzata nipponica consumava la vittoria 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 Volanti*, *Nau* e soprattutto la leader *Car Graphic* - hanno dedicato pagine e pagine di

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

...

Moto. Tra crisi e speranza si è chiuso ieri Eicma '93. Scooter in prima linea

Milano incorona Ducati 916 e Aprilia Scarabeo

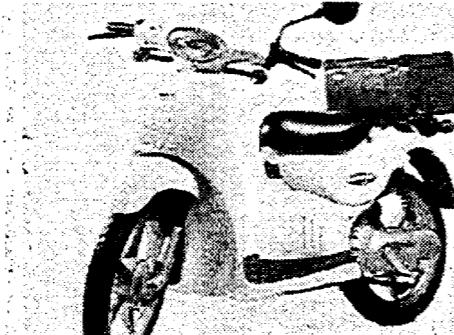
UGO DANO

MILANO. Crisi e speranza sono stati ancora una volta lo sfondo dello spettacolo rappresentato dal Salone dei cicli e motocicli 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 Baggio, ha annunciato di voler vendere le aziende «diversificate» per sopravvivere 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 facilmente da crisi ricoverata, ha comunque ancora capacità produttive ben superiori ai numeri consuntivi.

Chi ha soldi li ha anche nei periodi 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,

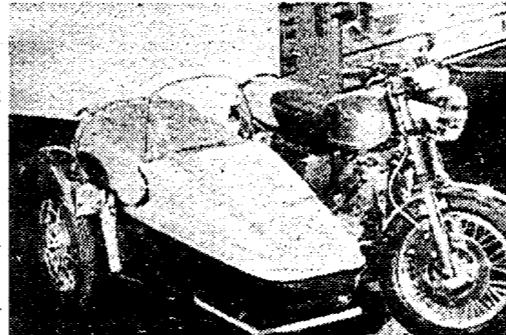


scarico si snodano sotto la motocicletta e finiscono seminascolti dal bel codone. Del motore si sa che sviluppa una potenza di 115 cv ed è il collaudato bicilindrico a 1 con distribuzione desmodromica, teste a 4 valvole e iniezione. Nella versione stradale la potenza è applicata a un peso complessivo inferiore a 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 ventilato, crediamo che tutti gli appassionati motociclisti vorrebbero portarsene a casa una quando, l'anno prossimo, ver-

ranno commercializzate. Il secondo «gioiello» del Salone ci sembra lo scooter Scarabeo della Aprilia. Si tratta, infatti, di un veicolo che continua caratteristiche tecniche e funzionali moderne a un prezzo e iniezione. Nella versione stradale la potenza è applicata a un peso complessivo inferiore a 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.

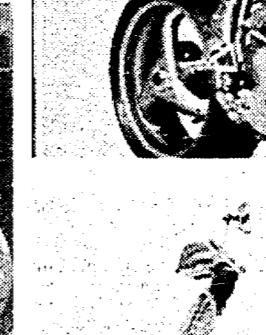
Da un punto di vista estetico la 916 ha ottenuto entusiastici consensi dal pubblico e se non fosse per i 23 milioni di prezzo ventilato, crediamo che tutti gli appassionati motociclisti vorrebbero portarsene a casa una quando, l'anno prossimo, ver-



Il retrò conquista Rispunta 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 riscatto alle linee familiari e rassicuranti del passato. Ha cominciato la veneta Aprilia con il suo Scarabeo 50 a ruote alte che la stampa mondiale si è affrettata a ribattezzare il «Galletto di fine secolo», alludendo a



postbellica degli anni Cinquanta-Sessanta e l'avanguardia tecnologica del 2000, sempre più vicina e incombente con il suo carico di regimi comportamentali programmabili che sembrano togliere espressività alla creazione. E dire che sembrava solo uno scooterato 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

**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'anno sono 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 raggiunto 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**

Le 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' Melegari (Parma) dove ha sede il Centro di Guida sicura dell'Alfa Romeo, il programma prevede l'intervento di autorevoli ospiti come il vincitore del DTM Nicola Larini (su Alfa), i rallystici Piero, Passatelli e Aghini, la campionessa Tamara Vidali.

**Rinnovato
l'accordo Pirelli
Subaru per
i Rally iridati**

Giugno 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» i pneumatici (slick e inintermidio, terra, neve) e l'assistenza tecnica al team Podriva per le Subaru Impreza 555 che già negli ultimi mesi sono state tra le maggiori protagoniste del rallysimo mondiale. L'ultima vittoria in ordine di tempo: il rally iridato di Sanremo.

**A pieno ritmo
la campagna
«Miliardissima»
di MonteShell**

Il principale motivo di apprezzamento di MonteShell si acquistano bollini, 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 bollini sono stati trasformati in biglietti della fortuna.

lare un nuovo campo di attività che è ora approdato 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 principale sul quale si è mossa Breda Energia è quello di «sfruttare il sottosuolo», afferma il presidente Ing. Paolo Appoggioli. 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 car-

lato».

La Ducati 916, qui accanto, «regina» del Salone. Di gusto un po' «retro» le altre novità: il Velocifero della Italjet (sotto), il sidecar Mu2 500 (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 fungi proposte alternative all'uso della bicicletta, o a quello di scooter e ciclomotori, cercando di conciliare la funzionalità del motore con lo spazio e le caratteristiche del pedale. L'idea non è nuova, visto che già nell'immediato dopo guerra la bariello veniva decisamente migliorato di motori a ruote, il celebre Montello, da attaccare alle biciclette di allora per dare un impulso alla prima autentica motorizzazione di massa. Alle soglie del 2000 c'è per tutti i gusti, dalle biciclette col piccolo propulsore a scopo a quelle, eleggissime, dotate di motore elettrico con le batterie allungate in apposite borse di cuoio. Senza dimenticare la generazione dei cosiddetti monopattini a motore, con le ruote piccolissime, da guidare in piedi o a un abbocco di sella, ma adatti a essere ripiegati all'interno di magari un bagagliaio dell'automobile. Il più vicino con il centrale di scarico con il centrotraliccio. 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.