

PIANETA USA. Incontro con l'assessore ai Trasporti della Grande Mela

# New York nei guai Sosta selvaggia Caos nel traffico

Sei milioni di multe per sosta irregolare anche nelle corsie dei bus. Sembra l'Italia invece è il conto del parcheggio selvaggio a New York nel solo 1994. Problemi di traffico di regolamentazione delle 900.000 automobili che ogni giorno si riversano nella metropoli in aggiunta ai 3 milioni di vetture che già vi circolano. A colloquio con l'assessore ai Trasporti della Grande Mela si scoprono molte analogie tra Italia e America

DALLA NOSTRA INVIATA  
ROSSELLA DALLO

NEW YORK. Lo credereste che i newyorkesi hanno molte analogie con gli italiani? Ad ascoltare quello che tradurremo potremmo definire l'assessore ai Trasporti di New York si direbbe proprio di sì. E anche i problemi riguardo al traffico alla circolazione stradale alla mobilità di uomini e mezzi sono molto simili. Pensino quelli dell'amministrazione e della gestione del New York City DOT (sigla del Department of Transportation) potremmo averli ascoltati tranquillamente da un funzionario di Roma o di Milano. Tutto il mondo è paese? Ebbene sì. Solo che nella «Grande Mela» le proporzioni sono gigantesche.

Grazie a una brillante idea di Opel Italia che ci ha guidato in questo viaggio americano iniziato a Detroit un freddo pomeriggio di gennaio ci ritroviamo noi e altri colleghi della stampa automobilistica italiana negli uffici del DOT, il palazzo non lascia intendere che siamo in uno dei centri nevralgici del funzionamento della metropoli americana. Brutta via arioniana di Manhattan intonaci scrostati ascensori che non funzionano. L'ambiente non è un granché un po' grigio anch'esso anonimo. Ci riempia un cartello che troviamo su una scrivania ormai occupata da una ora tarda e che recita «nella giornata ci sono 8 ore per dormire o 8 ore per lavorare. Per favore non fateci coincidere». È il primo segnale. Ci chiamano a casa.

Ma la soggezione resta. In fondo dobbiamo incontrarci con l'assessore di New York. Lui Elliot G. Sander non ancora quarantenne laureato alla Scuola di Servizi Esteri della Georgetown University è ben disposto a parlare. Snocciola con

voce pacata e in un inglese comprensibile i passaggi della sua brillante carriera che lo hanno portato a diversi importanti incarichi governativi come analista finanziario ed esperto di problemi del traffico fino a quello attuale al quale è stato chiamato dal sindaco Giuliani. Per darci un'idea di quale sia l'impegno che si è assunto il primo gennaio 1994 Sander ci rivela la situazione rivoluzionata da Giuliani. «Più che le congratulazioni», dice, «mi ha fatto le condoglianze».

Sta di fatto che si è preso proprio una bella gatta da pelare. Per rompere il ghiaccio qualcuno forse pensando a quanto succede a casa nostra gli dice di aver notato un aumento di parcheggi in doppia fila. Quasi ci fa il terzo grado dove chi come in qualche strada può permettersi che si «speck» nell'west side, c'è effettivamente una crescita di permittenza nonostante aggiunge «pattugliamo le strade con molto rigore». Rigore o no il conto delle multe per sosta irregolare è iperbolico: 6 milioni di contravvenzioni solo l'anno scorso, nei cinque quartieri di New York (Manhattan, Queens, Bronx, Brooklyn, Staten Island) che sono costati agli incauti automobilisti la bellezza di quasi 300 milioni di dollari. L'irruzione più grave. La sosta nelle corsie dei bus.

Ormai ammesso tacitamente il senso di impotenza verso l'incalzante indisciplina stradale Sander è un fiume ininterrotto. «A New York ci sono 3 milioni di automobili e quotidianamente ne entrano altre 900.000. Nella regione abitano 25 milioni di persone che in gran parte arrivano ogni giorno in città. Di fronte a questa valanga umana da trasportare il DOT op-

## Il Dot via radio

Nella gestione del traffico anche il DOT si avvale di un sistema molto simile al nostro «viaggiare informati» che vede protagonisti i cittadini, il Dipartimento, la polizia con i suoi 7 elicotteri sempre in volo, e diverse stazioni radiofoniche. L'automobilista avvisa di un intoppo nella circolazione chiamando i «numeri verdi» del DOT che fa pattuglie in elicottero e quindi informa le radio

pone la forza di 7000 dipendenti e un budget annuo di 1 miliardo di dollari nel quale rientra tutto dalla manutenzione delle 220 miglia di autostrade e 18.000 strade cittadine un milione di cartelli segnaletici 70 ponti fluviali e per le ristrutturazioni dei quali sono stati stanziati 4 miliardi di dollari nei prossimi dieci anni) alla gestione dei 55.000 parchimetri e circa 3 milioni di posti auto degli 800 bus che trasportano giornalmente mezzo milione di passeggeri dei traghetti di Staten Island e altro ancora.

Una prima grande conquista di Sander è stata l'unificazione dei vari dipartimenti in uno solo il DOT appunto. Ora si pone la sfida di un ulteriore interazione con le agenzie che sovrintendono al sistema dei trasporti a New York (di norma bloccata dalla burocrazia).

Se tra gli anni Settanta e Ottanta il maggior problema del Dipartimento era quello del mantenimento delle grandi infrastrutture - spiega l'assessore - la prossima «crisi» è data dal fatto che gli americani come gli italiani (che Sander conosce bene avendo vissuto alcuni mesi in Nord Italia) amano l'automobile e vogliono muoversi dove e quando gli piace con la propria auto. Ma per limitare am-

bientali politici e finanziari è molto difficile aumentare la capacità di assorbire altro traffico.

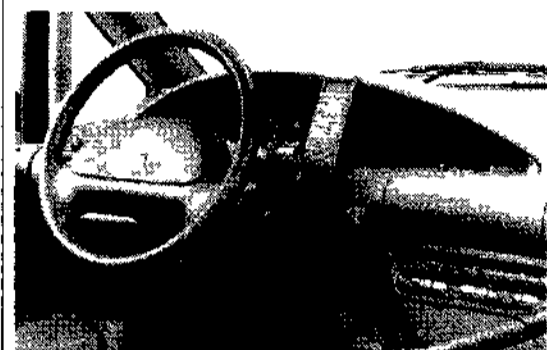
A questo proposito il dinamico manager si trova alle prese con soluzioni che abbiamo già scintillato anche a casa nostra. «Stiamo pensando», spiega, «a interessanti alternative all'uso dell'auto privata un progetto per un metro leggero che avrà all'altezza della (centrale) ma 42 strada che si vorrebbe dare in gestione a privati. C'è inoltre allo studio un progetto di approccio veneziano utilizzando le at- que ovvero a un sistema integrato di traghetti sferici da Staten Island e Manhattan e di un metro leggero. C'è ancora a più autostrade e a un sistema di autostrade intelligenti».

Nel frattempo Elliot Sander deve fare i conti con un problema - anche in questo caso ben noto pure in Italia - di ordine finanziario. Nonostante il budget miliardario in fatti Sander ci spiega che si è dovuto ridurre di 1200 persone lo staff perché quando Giuliani è diventato sindaco pensava di avere un buco di bilancio di 200 milioni di dollari si coprendo poi che ammontava a 3 o 4 miliardi di dollari. Inoltre - continua - prevediamo una perdita di 2,3 miliardi (di dollari) ancora per i prossimi 3 o 4 an-



Sarà commercializzata dal 3 marzo la gemella di Ulysse, Z e 806

# Arriva «Evasion» la monovolume in versione Citroën



L'interno della Evasion equipaggiata col kit «Wall Street».

DALLA NOSTRA INVIATA

FORTE DEI MARMI. Poker. Il 2 marzo con la commercializzazione anche in Italia del Citroën Evasion si chiude il ciclo di lancio della monovolume progettata e realizzata da Fiat Auto e Gruppo Psa.

Anche se ultima ad arrivare sul nostro mercato la Evasion si presenta con una gamma molto articolata ben rifinita in grado di attrarre l'utenza italiana al pari delle gemelle Fiat Ulysse Lancia Z e Peugeot 806. Due sono le motorizzazioni a benzina di due litri aspirati da 123 cv e Turbo CT da 150 cv - quella che per tutti e quattro i modelli ci è sembrata la più adatta in rapporto al peso e alla brillantezza di prestazioni - e una quella a gasolio che monta il ben noto e apprezzato Turbodiesel «francese» di 1905 cc e 92 cv. Le versioni di spionabili sono cinque nei livelli di allestimento SX e VSX tutte con airbag al volante, cinture antenon pretensionate o climatizzatore di serie. Sotto il profilo dei posti invece l'offerta si articola ulteriormente: quattro le versioni cinque posti una quella a sei posti (la 2.0 Turbo CT VSX) e infine su richiesta è possibile avere anche sette posti su tutte le motorizzazioni e gli allestimenti tranne che per la 2.0 CT VSX.

Ovviamente la Evasion si avvale della stessa carrozzeria e di tutte le caratteristiche tecniche delle altre tre «sorelle» ma in Citroën Italia ci tengono a sottolineare che alcune delle peculiarità meccaniche della monovolume sono frutto della ri-

cerca ed esperienza Citroën. Basti un esempio molto importante soprattutto per la eccezionale tenuta di strada (dote indispensabile in un veicolo a guida alta) e il comfort che ne deriva. L'adozione delle sospensioni indipendenti ad effetto «autosterzante» brevettata con la ZX e poi trasferite agli altri modelli Citroën che in questo caso sono state perfezionate utilizzando sul ponte posteriore uno schema a «bracci tirati interconnessi» che limitano rollio e beccheggio mantenendo stabile l'assetto del veicolo. Il che non è poco visto che tra l'altro la differenza di peso tra condizione normale di carico e 7 passeggeri più bagagli è di ben 700 chilogrammi.

Cio nonostante pur riconoscendo i meriti resta il problema che Evasion si troverà in concorrenza con gli altri tre modelli Fiat Lancia e Peugeot tra loro molto simili. Il listino prezzi peraltro non aiuta particolarmente Citroën Italia (si va dai 42.030.000 lire della 2.0 SX 5 posti ai 51.930.000 lire della 2.0 CT VSX 6 posti) ad imporsi. Senza contare le altre concorrenti presenti sul mercato anche a prezzi più appetibili e le novità in arrivo quest'anno. E allora ecco l'idea di differenziarsi offrendo la possibilità di «personalizzare» l'Evasion con tre kit mirati: Wall Street (lire 3 milioni) per il cliente manager College (1.600.000 lire) per la famiglia Rocky Mountains (1.300.000) per i giovani e gli amanti dello sport e la viata all'aria aperta. □ R.D.

Provata su strada la nuova berlina Skoda in vendita dal 3 febbraio. Motori 1.3 da 54 e 68 cv

# Niente male questa Felicia. E costa poco!

Dalla Repubblica Ceca arrivano le nuove Skoda Felicia nelle versioni base GL e lusso GLX. Saranno commercializzate dal 3 febbraio al prezzo rispettivamente di lire 12.990.000 e lire 14.560.000 «chiavi in mano». Il motore di 1289 cc eroga 54 cv (GL) e 68 cv (GLX) di potenza. Ben rifinite e solide hanno un eccellente rapporto qualità-prezzo, e in questo stabiliscono un nuovo termine di paragone per la concorrenza.

UGO BANO

VERONA. Però niente male! Questa è la frase che ci è venuta spontaneamente al termine della prova su strada della Skoda Felicia GLX. E se è vero che si tratta di un giudizio positivo è anche vero che l'auto suppone l'esistenza di un pregiudizio - sbagliato - sulla marca ceca. Le versioni della Felicia importate in Italia e commercializzate dal 3 febbraio sono due: GL e GLX rispettivamente al prezzo di lire 12.990.000 e 14.560.000 «chiavi in mano».

La vettura nella versione più potente e meglio equipaggiata ci ha «hasentato» alcune sensazioni positive già dopo i primi chilometri. Si apprezza subito la comodità dei sedili e il caldo tessuto che li riveste. La posizione di guida è confortevole. «Seduta» con tutti i comandi ben visibili e a portata di mano (eccezion fatta per la radio). Pacifica è anche il disegno del motore a piastrina che scende sul «non» offrendo due comodi portageggi. Gli alzacristalli sono manuali

ma i cristalli sono sterminati sono presenti altresì l'ombrello digitale, il contagiri e l'indicatore della chiusura centralizzata e la predisposizione radio con due altoparlanti. C'è chi in lega come metallizzata e tetto apribile sono opzioni.

La giornata invernale ci ha consentito di vedere il buon funzionamento dell'impianto di riscaldamento dotato di bocchette orientabili.

Sufficiente lo spazio riservato posteriormente ai passeggeri anche di alta statura. Inoltre i sedili posteriori sono abbattibili separatamente. Per tutto il vano bagagli - con si accede dal portellone - che secondo il tipo di parafango ha una capacità di 272 a 967 litri.

La sensazione confermata da un'attenta analisi è che i tecnici della Skoda abbiano riservato molta attenzione alla finitura dell'abitacolo. Un peccato che non come la mancanza dello specchietto sul lunotto parasole del passeggero verrà cancellato sulle vetture in ar-

nivo dalla prossima primavera. In seguito (a metà '95) la Felicia saranno disponibili con cinture di sicurezza con pretensionatore Abs airbag antifurto climatizzatore e volante sportivo optional che ne fanno evidentemente levitare il prezzo.

Su strada si apprezzano la morbida taratura delle sospensioni che garantiscono comunque un'eccellente tenuta di strada - e la silenziosità di marcia. L'insonorizzazione del vano motore è stata infatti particolarmente curata ma contribuisce in poco anche l'elasticità rigida della scocca. Molto potenti i freni ma sufficientemente modulabili. La visibilità anteriore è ottima grazie agli ampievetri mentre è soltanto buona quella posteriore a causa dei grandi montanti comuni peraltro alla gran parte delle due volumi.

Lungo 3855 millimetri largo 1675 e alta 1415 mm la Felicia è una vettura di dimensioni compatte e di buona abitabilità. Il risultato di un passo di 2450 mm il peso è di 920 chili per la versione GL e maggiore di 10 kg per la GLX.

La Felicia è anche già nota molto di Skoda in lega leggera con cilindrata di 1289 cc che erogano nelle due versioni della vettura 54 e 68 cavalli di potenza. Sono inoltre equipaggiata di due collaudi di serie: Bosch Mono Motronic single point e catalizzatore a tre vie. In futuro ci saranno una vera com-

## Una Divisione Skoda (in salita) per l'Autogerma

FERNANDO STRAMBACI

VERONA. Il passaggio delle 49 concessionarie Skoda nell'organizzazione dell'Autogerma di Verona è avvenuto ufficialmente sul finire del 1992. A fine 1993 le concessionarie erano già diventate 80. Ora sono 125 e a fine anno diventeranno 130, concludendo così un programma di riorganizzazione del quale il presidente ed amministratore delegato dell'Autogerma, Bent Axel Schlesinger, anche se non vuol darlo a vedere, è piuttosto fiero. La riorganizzazione della rete Skoda, infatti, non solo è avvenuta secondo i programmi, ma si è accompagnata anche ad un costante incremento delle vendite delle vetture e dei commerciali made in Repubblica ceca, che già a fine 1993 avevano registrato un incremento del 120 per cento sull'anno precedente e che l'anno scorso hanno marcato un altro bel 90% di aumento, arrivando a quota 4.547 vetture e 1.287 pick-up. Questi risultati positivi hanno certo compensato Schlesinger delle difficoltà determinate dall'apprezzamento del marco sulla lira, dalla mancata immediata sostituzione della Volkswagen Polo (uscita di produzione a giugno e tornata sul mercato nella nuova veste a novembre), dalla messa in funzione della nuova modissima sede dell'Autogerma (120 miliardi di investimenti) al Quadrante Europa di Verona e dalla incorporazione in Autogerma anche della Seat Italia. Forse è proprio per questo che, alla vigilia della commercializzazione in



Con la Felicia, Skoda si proietta in Europa

Italia di una nuova vettura Skoda, e stata organizzata, per la prima volta che si ricordi, la classica conferenza stampa e l'altrettanto classica prova su strada, sotto la regia di Sergio Fontana, responsabile dell'ufficio stampa Autogerma, e di Alberto Zanotto, responsabile della Divisione Skoda. Divisione Skoda, perché Bent Axel Schlesinger vuole soprattutto evitare che le varie incorporazioni finiscano per affievolire l'immagine dei singoli marchi. Per cui, Autogerma sfrutterà al massimo tutte le sinergie possibili (dalla finanza, agli approvvigionamenti, ai ricambi), ma tenendo Divisioni e concessionarie diverse, o almeno con forze di vendita, tecnici e locali ben distinti per Audi, Volkswagen, Skoda e Seat. E' con questo tipo di organizzazione che l'Autogerma conta di raggiungere in Italia gli obiettivi che consentiranno alla Skoda, tanto per tornare in argomento, di arrivare a vendere, entro quattro o cinque anni, qualcosa come 25 mila veicoli l'anno, quintuplicando il già buon risultato ottenuto lo scorso anno. La Felicia (si dovrebbe pronunciare «feltsia», così come si pronunciava il nome di un famoso cabriolet Skoda degli anni Cinquanta) ha le carte in regola, come si dice a parte, per concorrere al raggiungimento dell'obiettivo che è stato posto alle Divisioni di Schlesinger, non soddisfatto che le sue Marche coprano «soltanto» poco più del 10 per cento del mercato automobilistico italiano.

pletata con alcuni motori di produzione Volkswagen. Il primo ad essere utilizzato sarà un propulsore a benzina di 1600 cc con potenza di 75 cv. Successivamente ci sarà anche un Diesel di 1.9 litri.

Fra i modelli più economici della sua classe - secondo la Casa - le due Felicia consumano in media 9 e 7,1 litri ogni 100 km in base al metodo di «calcolo europeo». Nella guida della GLX non abbiamo sentito l'esigenza di avere più cavalli dei 68 dichiarati dalla Casa. La coppia motrice è robusta e la progressività nell'erogazione della potenza permettono di viaggiare veloci (il valore massimo di chiaro è in quinta marcia di 145 e 150 km/h) senza tirare il colto al motore. Ne guadagnano il confort e il piacere di viaggiare. Insomma con qualche diletteccio dovuto alla giovane età del modello la Felicia ci sembra offrire un elevatissimo rapporto qualità/prezzo. La concorrenza è avvertita.