

I forzati dell'una tantum

È fatta. Nessuna tregua sui «beni di lusso». Con la fiducia votata venerdì pomeriggio anche il decreto fiscale è diventato legge. E così il Governo Amato ora non tartassa più soltanto ville e yacht miliardari, ma anche auto non proprio, finora, considerate di lusso. Giusto qualche giorno prima, la commissione Bilancio della Camera aveva approvato una modifica al decreto con la quale si sanciva l'estensione a tutte le vetture di potenza fiscale superiore ai 20 cavalli (fino a 24) immatricolate dopo il 31/12/89 della maggiorazione della tassa di proprietà pari a tre volte l'importo originario del «bollo». Nella prima stesura, invece, l'aumento - di cinque volte - della tassa colpiva soltanto le auto «sopra i 24 cavalli fiscali, fabbricate successivamente al 31 dicembre 1990».

Cosa ha fatto, cioè, il Governo? Per modificare quel «fabbricate» del tutto incontrollabile dall'utente, ha allargato la fascia dei contribuenti forzati ed ha ancor più ingarbugliato le cose. L'imposta straordinaria, infatti, viene persino fatta dipendere dall'anno di «immatricolazione» (almeno questo adesso è chiaro) della vettura. Ovvero, si dovrà pagare una «una tantum» tre volte l'importo delle tasse automobilistiche e relative (il bollo), regionali e comunali (addebitate) per le auto da 21 a 24 cv fiscali e per quelle oltre i 24 cv se immatricolate nel corso dell'anno 1990. Invece, per le vetture di oltre 24 cv registrate al Pra (immatricolate) dopo il 31/12/90 il «contributo straordinario» sale a 5 volte le tasse, eccetera, eccetera.

Con questo escamotage alla disperata ricerca di entrate tributarie il Governo ha cioè penalizzato chiunque si sia permesso di acquistare una vettura anche di pochi punti di litro superiore ai 2000 cc. E in pratica quasi tutti i clienti Mercedes, per fare un esempio; o i proprietari delle Bmw 325 24V o Turbodiesel (23 cv fiscali) che si troveranno a pagare nella migliore delle ipotesi più di 1 milione e 100.000 lire contro le «normali» 375.000. Così per le Renault 25 2.5i V6 turbo o le Audi 100 2.2 turbo 20V Quattro S4 (21 cv fiscali), o le Alfa 155 2.5 V6 e via elencando. Senza minimamente badare alle enormi differenze di prezzo di listino - dai 40 milioni di 325 Td e 155, agli oltre 80 milioni dell'Audi - la «mannaia» del fisco non conosce privilegi (!).

C.R.D.

La piccola Fiat non solo non è «scomparsa» ma, ripresa a pieno ritmo la produzione, si espande in Europa e si trasforma in «bolide» da gara.

La Cinquecento ora «c'è» e si dedica pure ai rally

La Cinquecento non è «scomparsa nel nulla». Riggiunto l'accordo in Polonia, la produzione della city-car del 2000 è ripresa a pieno ritmo, tanto che la Fiat ne ha avviato la commercializzazione anche in altri Paesi europei ed ora organizza il 1° Trofeo Fiat Cinquecento-Coppa Erg Petroli pensato per i giovani che amano le competizioni. Il kit di trasformazione costa 6.150.000 lire più Iva.

FERNANDO STRAMBACI

TORINO. Michele Serra e gli amici di «Cuore» - che venti giorni fa hanno dedicato mezza pagina del settimanale alla «scomparsa nel nulla» della Cinquecento - possono tranquillizzarsi. Non solo la Cinquecento è già stata prenotata da 70 mila automobilisti italiani, ma sono già circa 50 mila i clienti della Fiat che la stanno utilizzando, anche se gli scorpori negli stabilimenti polacchi della Fsm, e in particolare in quello di Tychy dove la vettura viene costruita, hanno dilatato i tempi di consegna che, normalmente, sono di 60 giorni. Ora che in Polonia l'accordo è stato raggiunto, le consegne della Cinquecento non soltanto hanno avuto una accelerazione in Italia, ma la Fiat ha ne ha avviato le vendite anche in Francia (mille unità mensili), in Spagna, in Olanda e in Belgio.

Di questa «city car», per la quale si prevede una produzione a regime di 160 mila unità l'anno, la Fiat ha presentato nei giorni scorsi anche la versione «Trofeo», che l'anno prossimo verrà utilizzata in un campionato rally monomarca, sponsorizzato, tra gli altri, dalla Erg Petroli. Il campionato è stato organizzato per i giovani aspiranti piloti, che con un sovrapprezzo relativamente modesto (6.150.000 lire più Iva) acquisteranno, dal 15 gennaio, insieme alla Cinquecento 900 cat., il kit di montaggio per la trasformazione della piccola Fiat da auto da città in vettura per le competizioni rallyistiche. Competizioni alle quali, se lo volesse, potrebbe anche partecipare Michele Serra, del quale



si ricorda la passione per i motori, sempre che non abbia appeso definitivamente al chiodo il casco integrale che, in età più verde, sfoggiava anche in redazione.

Scherzi a parte, la Cinquecento Trofeo, può essere presa in considerazione dai giovani appassionati di automobilismo, anche perché è statisticamente dimostrato che chi partecipa a competizioni automobilistiche usa poi l'auto in condizioni normali con grande prudenza e senso di responsabilità. Si aggiunga che la Cinquecento elaborata per le gare viene offerta, a chi si iscrive al trofeo, con sconti che possono

arrivare sino alla metà del prezzo della vettura in assetto da gara, prezzo che è inferiore ai 20 milioni di lire. Per non dire del monte premi, il cui valore si aggira complessivamente sul miliardo di lire, e del fatto che le spese di partecipazione sono contenute in virtù della decisione di articolare il trofeo in due gironi territoriali per ridurre i costi di trasferta.

Abbiamo provato le Cinquecento Trofeo sulle piste e sugli sterrati della Mandra ed abbiamo avuto modo di constatare che sono molto sicure, che si guidano con grande facilità, che gli interventi sulla meccanica sono stati mirati so-



La Cinquecento in versione sport: qui sopra il frontale con paraurti speciali e quattro fari supplementari; a sinistra, l'abitacolo con rollbar e sedili anatomici Sparco con cinture di sicurezza a sei punti

Dall'Alfa una 33 «Imola» sportiva in serie speciale

Una nuova versione speciale a caratterizzazione sportiva entra a far parte delle Alfa Romeo 33. Si tratta della 33 «Imola» (nella foto, vista da dietro) motorizzata con il classico boxer di 1351 cc da 90 cv (178 km l'ora). Questa versione si caratterizza soprattutto per le «minigonne», l'altone in colore vettura applicato sul portellone, le ruote in lega leggera, 2 specchi retrovisori e paraurti in colore vettura; all'interno la «sportività» è data dai sedili anteriori ad alta capacità contenitiva. Fra le dotazioni di serie, l'autoradio Philips con predisposizione, fendinebbia, tergilavavetro e chiusura centralizzata. Unici optional la vernice metallizzata nera (l'originale è rosso Alfa) e il servosterzo ad alta pressione. Il prezzo chiavi in mano è di lire 17.900.000.

Volkswagen: in vendita la Passat «Arriva»

Chissà chi sceglie il nome di un'automobile. Quello che l'ha trovato per la nuova «famiglia» della Passat o non ha per niente fantasia o ne ha troppa. La Passat in vendita da mercoledì scorso nel nostro paese - con prezzi chiavi in mano da 25.709.950 a 35.717.850 lire - si chiama, infatti, «Arriva» e si compone di ben dieci versioni (5 berlina e 5 Variant) con quattro diverse motorizzazioni, due delle quali a gasolio: 1.8 anche automatizzata, 2.0 Syncro, 1.6 turbodiesel e 1.8 Diesel. Le potenze variano da 90 a 115 cv per le versioni a benzina, e 75 e 80 cv per le due a gasolio. Particolarmente ricca la dotazione di serie: cerchi in lega, chiusura centralizzata collegata ai quattro alzacristalli elettrici, gruppi ottici posteriori parzialmente anneriti, volante (in pelle) e sedili regolabili in altezza. Spoiler posteriore per la berlina; Abs e Eds di serie sulle Syncro.

Nuovo motore da 133 cavalli per Mitsubishi Space Wagon

La nuova versione speciale a caratterizzazione sportiva entra a far parte delle Alfa Romeo 33. Si tratta della 33 «Imola» (nella foto, vista da dietro) motorizzata con il classico boxer di 1351 cc da 90 cv (178 km l'ora). Questa versione si caratterizza soprattutto per le «minigonne», l'altone in colore vettura applicato sul portellone, le ruote in lega leggera, 2 specchi retrovisori e paraurti in colore vettura; all'interno la «sportività» è data dai sedili anteriori ad alta capacità contenitiva. Fra le dotazioni di serie, l'autoradio Philips con predisposizione, fendinebbia, tergilavavetro e chiusura centralizzata. Unici optional la vernice metallizzata nera (l'originale è rosso Alfa) e il servosterzo ad alta pressione. Il prezzo chiavi in mano è di lire 17.900.000.

Suzuki: catalizzatore della fuoristrada Samurai 1300

In linea con la tradizione ecologica delle Suzuki importate in Italia da Autepex, anche le fuoristrada Samurai 1300 (berlina, cabriolet e station wagon) adottano il catalizzatore trivalente con sonda lambda, e l'iniezione elettronica single-point. I prezzi delle Samurai 1300 ecologiche variano, a seconda dell'allestimento e della versione, da 18.800.00 a 21.100.000 lire «Iva inclusa».

Tartassate anche le auto d'epoca e le scuole guida

Finora favoriti dal fisco, anche i proprietari di auto d'epoca e di scuole guida rientrano nella manovra di Amato e dovranno pagare interamente le tasse di circolazione. Nella ricerca di fondi, infatti, il Governo - ha approvato la proposta di «revisione delle agevolazioni fiscali» (95 miliardi di entrate aggiunte), posta all'esame della commissione parlamentare «dei trentatré». E con il ricorso del Governo al voto di fiducia tutta la questione è divenuta operativa. È valso a nulla neppure il «debole» di Goria per le auto d'epoca (ha partecipato alla Mille Miglia).

Bmw Italia punta sulla Serie 5 e il record di vendite

Una 518i «d'attacco» sotto i 40 milioni

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALL'O

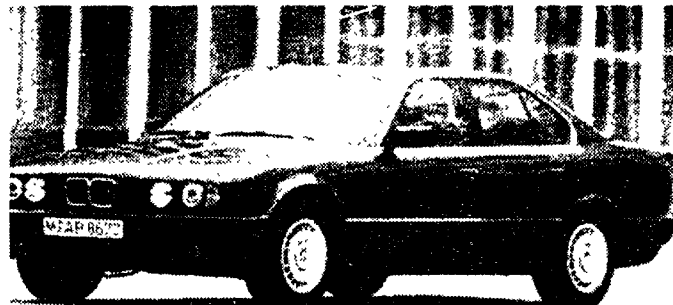
SIENA. La situazione economica italiana non sembra destare timori in Bmw Italia. Anzi. Il presidente Gabriele Falco ritiene addirittura che questo sarà un anno positivo per le vendite delle vetture dell'«elica» nel nostro paese: «I risultati dei primi nove mesi - dice - sono brillanti. Il trend è positivo. Da gennaio a settembre abbiamo consegnato 29.605 Bmw con un incremento del 20,6 per cento sul corrispondente periodo del 1991, che aveva totalizzato nell'intero anno 33.107 unità». E mentre ipotizza un forte calo, del 10/12 per cento, per il mercato totale nel prossimo anno a

causa del diminuito potere d'acquisto delle famiglie italiane, giura sul raggiungimento di 38.000 Bmw a fine '92.

L'ottimismo di Falco per i sorti di Bmw Italia si fonda sul grosso successo dei modelli della Serie 3 nei primi due quadrimestri e nella stabilità delle domande di Serie 5 e 7, più prestigiose e «remunerative» e meno soggette agli effetti dello stato economico del paese (chi può permettersi di spendere da 40 milioni in su per un'auto non si lascia scoraggiare da svalutazioni e «una tantum»). Ed è proprio sulla Serie «media» che Bmw Italia concentra le innovazioni per la

gamma 1993: 13 versioni con motori 4,6 e 8 cilindri; 11 trazione posteriore e 2 integrali; 8 berline e 5 Touring; 11 benzina «verde» e 2 turbodiesel. Il totale fa sempre 13.

Quattro le novità che entrano subito a far parte della Serie 5 anno modello 1993, la 518i che, già commercializzata in altri paesi europei, in anticipo sui programmi previsti si inserisce alla base come «modello cerniera» tra la Serie 3 e la Serie 5; la 530i e la 540i con motori 8 cilindri, rispettivamente di 3,0 e 4,0 litri, vetture «di maggior prestigio, dal dinamismo prestazionale e con tecnologia innovativa»; fra queste e la 518i c'è poi la 520i a cui è stato rinnovato il motore sei cilindri di 2,0 litri, che grazie alla distribu-



La Bmw 518i il nuovo modello di accesso della Serie 5. È mossa da un motore quattro cilindri da 130 cv che consente una velocità massima di 194 km l'ora.

zione a quattro valvole per cilindro (di cui sono dotate anche 530 e 540) presenta ora migliori doti di accelerazione, e al variatore di fase Vanos un maggiore contenimento dei consumi senza penalizzare le prestazioni.

Sono appunto queste, tranne la quattro litri, le vetture che abbiamo provato sulle strade delle colline senesi. In particolare, l'abbiamo trovata molto lenta a salire di giri a meno di ricorrere a un frequente uso

del cambio. Solo in questo caso il quattro cilindri risponde in modo soddisfacente, mettendo in campo i 130 cavalli e i 20,8 kgm (a 4000 giri/minuto), che secondo i dati della Casa sono già disponibili per l'80% a soli 2000 giri. Niente da recriminare, invece, sulla qualità dell'allestimento che rispecchia la migliore tradizione Bmw e che, effettivamente, determina il favorevole rapporto prodotto/prezzo.

Nautica. Al Salone del pessimismo dominano le «piccole» e i fisherman

Bertram ritorna coi soldi di Varasi

Si è chiuso ieri a Genova un 32° Salone Nautico denso di preoccupazioni. Dagli operatori del settore, sul quale pendono tutte le incognite di un inasprito quadro fiscale, il gndo dall'allarme per il futuro della cantieristica e dell'indotto del diporto nautico - che valgono circa 150.000 posti di lavoro - si è concretizzato in una clamorosa protesta: per la prima volta nella storia dell'esposizione genovese, i cancelli della Fiera del Mare sono rimasti chiusi per un'intera mattinata (giovedì scorso). Sotto accusa è l'iniquità della manovra fiscale e in particolare il «redditometro» che attribuisce al proprietario di una barca di pochi metri un (presunto) patrimonio da nababbo. E il risultato si è visto anche sulla quantità e qualità dell'affluenza a Genova: meno visitatori degli scorsi anni, e soprattutto zero affari.

Chiuso a Genova il 32° Salone Nautico all'insegna del pessimismo. Meno visitatori, pochissimi affari. Si fa strada la tendenza «automobilistica» a personalizzare la barca anche di piccole dimensioni. Italia compra America: del tutto controcorrente, il Gruppo Varasi acquista la Bertram Yacht e presenta in soli quattro mesi un nuovo 43' Convertible e l'ammiraglia di 60 piedi per l'Europa.

DAL NOSTRO INVIATO

GENOVA. Gli strali del fisco italiano tengono col fiato sospeso la nostra cantieristica, ma non hanno certo fermato lo sviluppo dei progetti nei cantieri più solidi e affermati. Questi, infatti, possono contare su una consolidata fama internazionale, acquisita attraverso la qualità complessiva dei prodotti e anche, in diversi casi, strategie imprenditoriali che negli ultimi anni hanno portato all'ampliamento dei mercati e alla costruzione di centri produttivi o reti com-

merciali all'estero. Questo significa che i più piccoli rischi non il collasso? In questo momento, particolarmente difficile, probabilmente sì. Della situazione si avvantaggerà chi ha le spalle più grosse e chi, artigiano di grande raffinatezza, ha saputo fare gli accordi giusti per tempo.

Ma al di là delle nubi tempestose che si addensano sul comparto, il Salone Nautico di Genova ha dato ancora una volta alcune indicazioni - se non saranno bloccate dalla

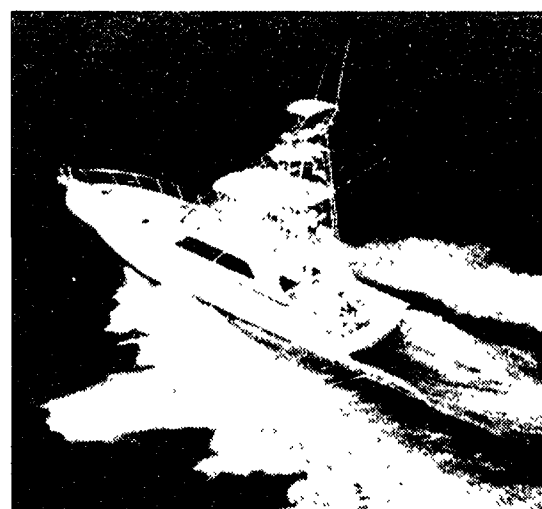
manovra governativa - sulle tendenze del mercato, sui gusti degli utenti del mare. Si è allargata la fascia delle imbarcazioni fino a otto metri - vera dominatrice di questo Salone - e in particolare di quelle a motore (la vela, purtroppo, regredisce per le maggiori difficoltà di fruizione). Quasi al pari di quanto avviene nel mondo dell'automobile, anche per la barca si assiste ad un affinamento dell'offerta, tesa a soddisfare anche nelle dimensioni ridotte la richiesta di maggiore «personalizzazione». Ovvero, più cura nei particolari, rifiniture, equipaggiamenti.

Fra le proposte nelle fasce superiori il Nautico '92 ha sancito un interessante «ritorno» e al contempo una sorpresa: la Bertram Yacht con targa italiana. Contrariamente a quanto avviene di solito, infatti, il prestigioso marchio americano - leader mondiale indiscusso nel settore delle barche da pesca sportiva - è stato acquistato dall'italiano Gruppo Varasi

(20 milioni di dollari «freschi»). In soli quattro mesi dall'acquisizione, la «nuova» Bertram ha portato a Genova un 43' Convertible e un 60' nuova «ammiraglia» della flotta.

Diciamo subito che si tratta di imbarcazioni fuori dalla portata della stragrande maggioranza di noi. Ciò nonostante, la scelta del Gruppo Varasi è stata quanto mai oculata e tempestiva. Infatti, in Europa la pesca sportiva d'altura sta conoscendo un notevole sviluppo. E in questa escalation la Bertram vuole essere il punto di riferimento primario. A questo scopo la Bertram di Varasi ha abbinato la qualità delle tecniche costruttive e di progettazione degli americani (Richard Bertram nel 1958 fu il primo ad intuire le potenzialità della carena a V profonda e a rivoluzionare i processi costruttivi usando come materiale la fibra di vetro, ndr) con la raffinatezza del design italiano per gli interni e le finiture.

Per il 43 piedi (13,11 metri,



Il fisherman Bertram 60' convertible in assetto da «combattimento»

fuori tutto) l'architetto Mario Pedol di Nautica Yacht ha infatti realizzato un piccolo capolavoro di alchimia stilistico-funzionale che non ha trascurato nessun particolare per rendere la qualità della vita a bordo estremamente confortevole, dalla cabina armatoriale con letto matrimoniale e ampio ba-

gno/doccia al «salone» con cucina «open space» completa di tutti gli elettrodomestici possibili. Giusto per dovere di cronaca, aggiungiamo che il 43' Convertible dispone di due motori Diesel Detroit da 550 Hp che possono assicurare una velocità di crociera di 26 nodi con punte di 28. C.R.D.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Risarcimento danni coniuge/convivente

Una importante sentenza è stata pronunciata dal Tribunale di Roma (11 marzo 1992, n. 3811) in tema di retroattività della sentenza della Corte Costituzionale del 2 maggio 1991, n. 188, con la quale venne dichiarata la incostituzionalità della norma di cui all'art. 4, primo comma lettera b) della legge n. 990/69, nella parte in cui escludeva dai benefici assicurativi il coniuge e, per interpretazione estensiva della stessa norma, il convivente more uxorio dei soggetti indicati nella precedente lettera a).

1991, ndr), rispetto a tutti i rapporti anche se preconstituiti, salvo che siano determinate situazioni giuridiche esaurite e ormai intangibili, in base all'assetto ad esse dato da norme diverse da quella inviata al giudizio della Corte. Ciò si verifica quando i rapporti sono già stati definiti, anteriormente alla pronuncia della Corte Costituzionale, con sentenza passata in giudicato, o con atti amministrativi non più impugnabili o per mezzo di atti negoziali di cui si sono completamente verificati gli effetti (aggiungo, anche per il verificarsi della prescrizione del diritto, ndr).

In ordine alla parificazione dei diritti del convivente al coniuge, il tribunale ha fatto riferimento alla decisione della Corte Costituzionale n. 559 del 20.12.89 con la quale venne riconosciuto il diritto del convivente a succedere nell'assegnazione dell'alloggio di case popolari e nel reperimento da parte della legge di riforma della RCAuto, approvata dai due rami del Parlamento e non promulgata poi dal Presidente della Repubblica, del diritto del convivente di ottenere il risarcimento dei danni per la morte dell'altro convivente.

La sentenza avverte che due sono le critiche che possono muoversi a tali principi: a) il contratto di assicurazione non prevedeva tale garanzia, b) non è stato corrisposto il premio assicurativo per la non prevista garanzia. Alla prima osservazione risponde ricordando l'effetto retroattivo delle sentenze della Corte Costituzionale: alla seconda replica che, stante tale retroattività, l'assicuratore può richiedere un premio più elevato, per i rapporti pregressi commisurata all'esistenza di un rischio al tenore:

In ordine alla dichiarazione di illegittimità costituzionale della norma con la quale si escludeva che il coniuge del conducente-proprietario del veicolo avesse diritto al risarcimento dei danni subiti alla persona, la sentenza così motiva: «Secondo i principi generali espressi in materia, una disposizione di legge di cui sia stata dichiarata la illegittimità costituzionale, cessa di avere efficacia e deve essere disapplicata, anche d'ufficio, dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione sulla Gazzetta Ufficiale (8 maggio

Raccolta e demolizione, un disegno di legge Pds

NEDO CANETTI

ROMA. Il problema della raccolta, demolizione e recupero dei veicoli a motore, e in particolare delle autovetture, ha assunto proporzioni vastissime nel nostro Paese. Il paesaggio italiano è contrassegnato ormai, in ogni sito, in particolare nei dintorni delle città, da cumuli di macchine sordi, nella stragrande maggioranza dei casi, in modo abusivo. Risultato paesaggistico deturpato sotto il profilo estetico, danni ambientali molto seri. Il gruppo Pds al Senato affronta la questione in un disegno di legge

La situazione, ricorda la relazione che accompagna la proposta del Pds, peggiorerà sicuramente nei prossimi anni, quando entreranno in vigore le norme attualmente in discussione, che prevedono la riduzione dei periodi entro i quali deve intervenire la revisione degli autoveicoli e misure più severe di disciplina del traffico, che sicuramente faranno aumentare il numero delle auto e degli altri autoveicoli posti fuori dal mercato e avviati alla demolizione.

Quercia stabilisce che, per eliminare l'abusivismo, la demolizione degli autoveicoli possa avvenire solo nei centri di raccolta autorizzati e solo dopo che sia avvenuta la cancellazione, dietro domanda, presso il Pra (Pubblico registro automobilistico). Il veicolo si intende cancellato dopo il quindicesimo giorno di presentazione della domanda. Si prevede, inoltre, l'istituzione di una sezione speciale di demolitori nell'Albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti, che saranno

riconoscite tali con criteri stabiliti per legge e che dovranno avere un rappresentante legale. Le officine di riparazione e quanti svolgono attività di manutenzione saranno obbligati a conferire ai centri di raccolta autorizzati, che appresteranno apposite piazzole di stoccaggio, i rifiuti prodotti dai loro lavori.

Viene pure toccato il tasto dolente del commercio di ricambi di recupero da auto demolite, verrà consentito, secondo la proposta del Pds, solo per le parti che non abbiano

efficacia e che dovranno essere stabilite con criteri stabiliti per legge e che dovranno avere un rappresentante legale. Le officine di riparazione e quanti svolgono attività di manutenzione saranno obbligati a conferire ai centri di raccolta autorizzati, che appresteranno apposite piazzole di stoccaggio, i rifiuti prodotti dai loro lavori.