



**AUSILIARI DEL TRAFFICO**

## Il governo li legittima, la Cassazione no

**N**on si placa la disputa sulla legittimità degli ausiliari del traffico a comminare multe. Mercoledì scorso il Consiglio dei Ministri ha inteso mettere il punto alla questione varando un decreto, le cui norme sono operative a partire da oggi 1 novembre, che appunto consegna agli ausiliari la potestà di elevare contravvenzioni e, in casi eccezionali, anche a di-

sporre la rimozione dei veicoli. Chiusa la controversia? Neanche per sogno. Ormai su questo fronte si sono scatenate diverse forze, e politiche e civili (dalla scatenata Associazione Avvocati Europei, a quella di Unione Popolare che promette di «impugnare» il decreto, al Comitato Antimulte). Non solo. Anche il tentativo di disciplinare definitivamente la materia attra-

verso una specifica normativa (di cui il decreto della scorsa settimana sarebbe «anticipatore») inserita nella Finanziaria 2000, di fatto si è arenato alla commissione Bilancio di Palazzo Madama che ha stralciato l'emendamento come «assolutamente estraneo». Un argomento che, fra l'altro, ha dato il destro agli esponenti dell'opposizione per attaccare il governo.

Per il presidente dei senatori di An, Giulio Macerati, (che si augura il veto di Ciampi) l'esecutivo ha tentato di «aggirare l'insuperabile ostacolo giuridico-costituzionale». L'europarlamentare di Forza Italia, Antonio Tajani, parla di «pasticciaccio brutto» e imputa al governo di avere letto con scarsa attenzione la sentenza della terza sezione civile della Cassazio-

ne dalla quale l'eurodeputato evince che «non sussiste alcuna equiparazione fra la figura dell'ausiliario e quella del vigile urbano». Al di là delle diatribe politiche, il punto cruciale è proprio questo. A favore della netta distinzione è sceso in campo anche l'ex presidente della Corte Costituzionale Vincenzo Caianiello, secondo il quale la normativa in questione «è in contrasto con la sentenza 255 del '94, che ha stabilito che valore privilegiato di prova è quindi di titolo esecutivo può essere attribuito solo ai verbali redatti da pubblici ufficiali, mentregli au-

siliari - fa notare Caianiello - non lo sono». Basterà dunque l'iniziativa di un qualunque giudice di pace, ventila Caianiello, per far finire il caso davanti alla Corte Costituzionale. A cercare di smorzare gli animi ci pensa invece il sindacato provinciale Ugl di Perugia che in un comunicato invita a non «esasperare la polemica verso persone che svolgono i compiti loro assegnati» e ricorda a tutti gli utenti che al di là di tutto «le regole vanno rispettate», e che «è segno di primitivismo civile accanirsi contro le multe e chi le fa».

**ZIGZAG**

### Guida ecologica targata Bmw

La tecnologia è decisiva per trovare soluzioni che consentano di ridurre i consumi di carburante, ma l'elemento umano non è per nulla secondario. La Bmw (Vl GmbH) ha organizzato un «Corso di guida ecologica» attraverso il quale i partecipanti possono sperimentare il risparmio che deriva da un comportamento al volante «eco-compatibile» rispetto al consueto stile di guida. Il corso si svolgerà inizialmente a Monaco di Baviera. Durerà mezza giornata e costerà circa 350 mila lire.

### «Barchetta», primo acquisto via Internet

È un cliente milanese il primo automobilista che ha comprato in Europa una vettura direttamente da casa sua attraverso Internet. Circa 120 mila persone hanno visitato il sito «www.barchetta-web». L'automobilista milanese sarà il primo proprietario di una vettura unica, quasi da collezione: sia perché si può acquistare solo su Internet, sia perché nasce come serie speciale, caratterizzata tra l'altro da una dotazione esclusiva.

### Handicap, Campania rimborsa bollo '98

Il Difensore civico della Campania, Giuseppe Fortunato, «barchetta» la Direzione regionale delle entrate e tramite decreto, in base alla legge 449/97, la «invita» a rimborsare il bollo auto per il 1998 (in media circa 700.000 lire) a tutti i soggetti portatori di handicap, sia esso fisico, psichico, sensoriale, o per chi ha fiscalmente a carico questi soggetti. La disposizione vale anche per il futuro.

### Seat docente di sicurezza a Bologna

Sicurezza stradale al centro di un accordo tra l'Università di Bologna e la divisione Seat di Autogermana. Tutti gli iscritti all'ateneo potranno partecipare a condizioni vantaggiose ad un corso di guida sicura. Le prove, in cui i guidatori verranno assistiti da piloti professionisti provenienti dall'agonismo, saranno effettuate sui principali modelli Seat, tra i quali la nuova Toledo 2.3-5 cilindri a V.

### Usato Nissan occasioni garantite

Con le «Occasioni garantite Nissan» la casa giapponese mira ad assicurare la clientela sull'acquisto di vetture usate. Il prezzo includerà, per le auto e commerciali, non più di 6 anni, di tutte le marche commercializzate dalla rete Nissan, la garanzia di un anno contro eventuali guasti (a chilometraggio illimitato e senza alcuna franchigia), l'assistenza stradale per un anno, il finanziamento rateale dell'auto. Il pacchetto di garanzie entrerà in vigore con il passaggio di proprietà.



**SERIE SPECIALI**

**FAMIGLIA FIAT**

### Bravo trova il suo «Trofeo»

Due nuove serie speciali entrano nella famiglia delle gemelle Fiat Bravo e Brava. Sono le Bravo Trofeo e Suite. Come deducibile dal nome, la prima è una versione sportiva (monta il noto 1.2 Fire 16v da 82 cv e 173 km/h di velocità massima) pensata per un pubblico essenzialmente giovane: la seconda è invece concentrata sull'eleganza dell'allestimento e sul comfort. Sono in vendita a 27.300.000 lire la Trofeo, 33.550.000 e 37.300.000 lire la Suite rispettivamente motorizzate con il 1.8 sedici valvole (113 cv) e il 1.9 turbodiesel Common-rail, un propulsore brillante da 105 cavalli, elastico grazie a una coppia di 20,4 kgm a 1500 giri/minuto, eppure «risparmiato»: consuma poco meno di 20 km al litro nel ciclo combinato. Il prezzo della Bravo Trofeo può essere abbattuto di due milioni e mezzo nel caso il cliente dia in permuta una vettura usata di valore pari a zero. Entrambe le vetture sono dotate di serie di Abs, airbag al volante, climatizzatore, fendinebbia, volante pomello e cuffia cambio in pelle, cerchi in lega da 15" e pneumatici maggiorati (185/55). La



«grinta» della Trofeo (che è dotata anche di controllo elettrico dei retrovisori esterni) è inoltre sottolineata dallo spoiler posteriore, e all'interno dai sedili sportivi, dalle mostrine grigio metallizzato in plancia e dalla strumentazione a fondo bianco. La Suite, in più, presenta un abitacolo all'insegna dell'eleganza con sedili in pelle color cuoio oppure blu, e un sofisticato impianto autoradio «High» da 4x15 watt, con Rds, autoreverse, sei altoparlanti e predisposizione per il controllo del CD Changer.



Qui accanto gli interni della Suite. Nella foto sopra, lo stile grintoso della Bravo Trofeo



ROSSELLA DALLO

L'ingorgo di fine millennio. Con questo significativo titolo l'Automobile Club ha chiamato a raccolta ministri ed esperti a Riva del Garda, dove per tre giorni si è discusso degli ormai «macro» problemi della mobilità nel nostro paese e delle improrogabili, possibili soluzioni. Il trasporto su gomma, dice il ministro Treu, cresce ogni anno più del doppio del Pil e quindi «l'ingorgo c'è già e ci sarà sempre più in futuro se non riusciamo a gestire la mobilità». Insomma, rischiamo di entrare nel

terzo millennio soffocati da auto e camion e dai loro gas di scarico. Tuttavia il presidente dell'Ac, patron della 55esima edizione della Conferenza del Traffico, non cista a gettare tutta la colpa sugli automobilisti. «Essi sono - sostiene Rosario Alessi - le principali vittime di una gestione caotica e disordinata del territorio, che ha creato gravi e irrisolti problemi di mobilità, sicurezza e inquinamento».

La ricetta, secondo Alessi, non può però essere quella dei «divieti indiscriminati e blocchi della circolazione programmati». Per il presidente dell'Ac l'unica soluzione praticabile ed efficace è

# Un Duemila «asfissiante»

## L'Ac: rottamazione continua

«una nuova politica del territorio e della mobilità», con alternative valide di trasporto collettivo, incentivi per auto e due ruote più pulite, ma anche controlli sugli impianti di riscaldamento e insediamenti industriali. La richiesta di eco-incentivi all'automobile è un po' il leit-motiv di tutto il mondo delle quattro ruote e quindi anche dell'Automobile Club che (al pari del Costruttori) li vorrebbe inseriti in un sistema permanente. Il solo capace di far sostituire 16 milioni di vetture non catalizzate - e quindi

maggiormente inquinanti - ancora circolanti in Italia. Se si dovesse rispettare i limiti stabiliti a Kyoto e adottati dalla Ue per l'abolizione della benzina super non solo dovrebbero essere rottamate 5 auto su dieci ma il costo del rinnovo del parco - ha calcolato uno studio presentato a Riva dalla Fondazione Filippo Caracciolo - costerebbe agli Italiani la bellezza di 400 mila miliardi. Da qui la richiesta al governo di non far ricadere sulle sole spalle degli automobilisti l'onere di una spesa tanto colossale e di battersi per allungare la

scadenza per la conversione totale al catalitico. «A un ritmo di 3 milioni di sostituzioni di auto all'anno - sostiene Alessi - tre anni di proroga non bastano: ne servono almeno cinque». L'Ac comunque non è contraria a provvedimenti coerenti che favoriscano, in città, l'uso del mezzo pubblico, e dunque anche, afferma Alessi, «a limitazioni e divieti al traffico privato in determinate zone, purché ci si possa muovere agevolmente». Ma come conciliare le diverse esigenze dell'utenza con quella di vivere in un

ambiente più salubre? Il ministro Treu assicura che il governo sta lavorando per il riequilibrio e l'efficienza del sistema dei trasporti, per togliere traffico dalla strada. Che è quanto chiedono Legambiente e Wwf, ritenendo utili ma non risolutivi gli incentivi alla rottamazione dei veicoli più vecchi. Ma molto in questo senso possono e devono fare anche le amministrazioni locali. Innanzitutto per incentivare l'uso dei mezzi pubblici, e non ultimo per svechiarli e aggiornarli alle nuove normative anti-inquinamento. In questa direzione si sono mossi tra gli altri alcuni Enti locali: Vicenza ha appena stipulato un accordo con la Shell Gas Italia per la fornitura di 13 autobus a Cpl provvisti di iniezione elettronica multi-point e marmitta catalitica; a Firenze dove l'Ataf è già primatista in «flotta ecologica» (34 mezzi a metano che diventeranno 80 nel Duemila, e 26 bus elettrici, più i diesel a norma Euro 2) è appena stato varato un progetto per dotare 150 dei 450 mezzi circolanti di uno speciale kit anti-rumore: la regione Abruzzo ha stanziato 30 miliardi per sostituire 65 bus obsoleti e acquistarne altri 20 nuovi.

**NOVITÀ/1**

### Toglie il tetto Audi TT Roadster anche integrale

Con un «porte aperte» che nei giorni scorsi ha impegnato le concessionarie per un lungo fine settimana è arrivata anche sul nostro mercato l'attesissima Audi TT Roadster. Certo è un periodo inusitato per commercializzare una spider, ma il successo ottenuto dalla TT coupé e la favorevole accoglienza del pubblico ai vari Saloni di quest'anno - a partire da Ginevra dove è stata presentata in prima mondiale, per finire alla recentissima rassegna di Tokyo - ha indotto la casa di Ingolstadt a non preoccuparsi più di tanto dell'inizio della stagione invernale. Importata in Italia da Autogermana, la TT Roadster si presenta nella miglior forma possibile (a parte i prezzi che vanno da 69.204.000 a 79.080.000 lire, chiavi in mano) per sfondare tra gli amanti della guida a cielo aperto. Lo stile tondeggiante eppure possente è quello, già apprezzato, della Coupé ma con il parabrezza ulteriormente inclinato verso l'abitacolo. Per questa vettura i tecnici tedeschi hanno concentrato gli sforzi per aumentare al massimo la sicurezza attiva e passiva, a cominciare da quello che a Ingolstadt chiamano il «paragrafo iniziale», ovvero due protezioni antibaltonamento che, essendo strutturalmente parte della carrozzeria, contribuiscono ad aumentare la stabilità generale e la rigidità dell'auto. Dotata di tutta la più evoluta tecnologia elettronica, la TT Roadster esce in tre motorizzazioni tutte di 1.8 litri di cilindrata: con turbocompressore e 5 valvole per cilindro da 180 cv, T Quattro a trazione integrale da 180 e 225 cv (quest'ultima con doppio intercooler) e cambio a sei marce. Ovviamente eccellenti le prestazioni con velocità massime comprese tra 222 e 237 chilometri l'ora, e le doti di accelerazione che permettono alla versione più potente di raggiungere, partendo da fermo, i 100 km/h in soli 6,7 secondi, bruciando di un secondo abbondante le sorelle con meno cavalli.



**NOVITÀ/2**

### Nuova 9-5 Aero super potente in stile Saab

Presentata al Salone di Francoforte lo scorso settembre sbarca in Italia la nuova versione ad alte prestazioni «Aero» della Saab 9-5 (nella foto), affiancata dalla sorellina 9-3 Viggen. La casa svedese riprende così la strada delle vetture superpotenziate lanciata nel lontano 1984 e accolta con successo dai mercati europei per diversi anni. La nuova Saab 9-5 Aero, disponibile sia nella versione berlina e sia wagon, è dotata del più recente motore turbo ad alte prestazioni realizzato dalla Volvo. Si tratta di un propulsore di 2.3 litri capace di erogare una potenza di 230 cavalli, ed assicura una formidabile elasticità grazie a una coppia massima di 350 Nm (330 Nm nella versione con cambio automatico) disponibile a un bassissimo regime di rotazione del motore: soli 1900 giri/minuto. Spoiler anteriori e posteriori migliorano l'aerodinamica e conferiscono una sensazione di grande aggressività. Ma le qualità sportive della nuova 9-5 Aero sono assicurate soprattutto dal telaio sportivo, dalle sospensioni ribasate e irrigidite, dal potenziamento dell'impianto frenante, e dai cerchi in lega di 17 pollici. Tutto ciò permette di accoppiare alle performance corsaiola un ineccepibile comportamento su strada e una grande maneggevolezza di guida. Che ovviamente si paga: 70 milioni.



**NOVITÀ/3**

### Toyota Celica n.7 allunga il passo e contiene il costo

È attesa per questo mese la vettura immagine di Toyota: la Celica settima generazione. «Tradizionale» coupé 2+2, la nuova Celica è stata progettata negli Stati Uniti dalla Calty Research Inc. californiana a cui si deve in particolare l'originale studio dell'abitacolo «cab-forward» molto avanzato verso l'asse anteriore, che si ispira alla vettura da competizione GT-One protagonista all'ultima 24 Ore di Le Mans. Grazie allo spostamento in avanti, non solo guadagnano spazio per le gambe i due passeggeri posteriori, ma soprattutto aumenta la lunghezza del passo (sono ridotti gli sbalzi anteriore e posteriore e le quattro ruote sono a filo delle estremità). Che abbina a una generale riduzione delle dimensioni della vettura (con 4,33 metri e più corta di 9 centimetri rispetto alla versione precedente, ed è alta 1,31 metri) la «incolla» a terra. L'aggressivo coupé Toyota è equipaggiato con un unico motore di 1800 cc provvisto di una sofisticata distribuzione a fasatura variabile «intelligente» (146 cv a 6400 giri e 170 Nm a 4200 giri/minuto) che consente prestazioni decisamente brillanti (205 km l'ora e 8,7 secondi per passare da 0 a 100 km/h) senza penalizzare troppo i consumi: una media di 7,7 litri ogni cento chilometri, che sale a 10,3 in città. Unica la motorizzazione, e unica anche la versione disponibile sul nostro mercato, ma particolarmente dotata: dal cambio a sei marce (cinque corte e la sesta adatta ai percorsi autostradali) al climatizzatore automatico, dall'Abs+Edb ai quattro airbag e allo stereo con caricatore di Cd. E tutto questo, cilliegina sulla torta, al costo di 41 milioni e 350 mila lire. A questo punto si può largheggiare, aggiungendo il tettuccio apribile a comando elettrico e la vernice metallizzata per un esborso complessivo di 2 milioni e 150 mila lire. In Toyota Italia si ripromettono 200 vendite al mese per il primo anno di commercializzazione.



**Quisiti, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto&Dintorni»**  
**L'Unità, via Due Macelli 23/13 00187 Roma**
**0669996297**  
**FAX 066783502**

