



A pagamento o solo per i residenti: i parcheggi gratuiti nelle nostre città stanno quasi sparendo. Nonostante la legge e una sentenza della Cassazione

DI PAOLO CICCARONE

Qualcuno l'ha definita la tassa per stare fermi. Non c'è dubbio che trovare un parcheggio in città, di questi tempi, sia un'impresa difficile. Lo dice anche una recente statistica internazionale: fra tutti gli automobilisti itineranti alla ricerca di un posto auto, quelli italiani (milanesi e romani in testa) sono messi peggio di quelli del Cairo. È una volta trovato il posto, ecco che scatta la seconda parte della delusione. Nonostante il codice della strada sia chiaro, preciso e circostanziato, quando si tratta di applicare le norme qualcuno sembra dimenticarsene. O le interpreta a modo proprio. Per cui, nonostante la legge e il Codice della Strada prevedano un terzo dei posti disponibili a pagamento, un terzo per i residenti e un terzo libero per tutti - norma ribadita anche da una sentenza della Cassazione - di fatto in alcune nostre città sono spuntate solo strisce blu a profusione, il colore degli spazi a pagamento (mentre il bianco è quello degli spazi liberi e il giallo quello dei posti riservati). Se provate a dare uno sguardo alle strisce dei vari centri storici, vi sembrerà quasi di attraversare la città dei puffi: tutto dipinto di blu. Insomma, la norma c'è (la suddivisione dei posti auto) ma le pubbliche amministrazioni spesso la rispettano solo formalmente ripartendo

Un incubo a strisce blu

in maniera impropria i parcheggi. E qui si arriva alla seconda parte della tassazione beffa: il costo. In una piccola città di 30mila abitanti, del sud Italia, i bilanci comunali dicono che per 300 posti auto a pagamento a disposizione, a 60 centesimi l'ora, l'incasso è stato di circa 400mila euro all'anno. Ora, se prendiamo città come Milano o Roma, dove i posti auto a pagamento sono alcune migliaia e il cui costo orario va da 2,50 euro nelle zone centrali ai 1,20 euro in quelle semicentrali, si capisce subito di che proporzioni siano gli incassi che arrivano ai Comuni (peraltro sempre in cerca di fondi in tempi di tagli). Da città a città, comunque, cambiano norme, orari e tariffe. In centro a Bologna siamo sui 2,40 euro, a Milano co-

me detto 2,50, a Rimini 0,77 mentre a Foggia 0,70, dove il Comune, nel 2010, vantava crediti per 1 milione e 440 mila euro di pagamenti dalla società appaltatrice dei posti auto. E arriviamo così alla terza questione. La gestione dello spazio pubblico di parcheggio viene in alcuni casi affidata a società private che riversano ai Comuni solo parte degli incassi. Il danno e la beffa: spazio pubblico, di tutti, e incassi in buona parte privati, ovvero di pochi. Gli enti locali giustificano le scelte con l'e-

Oltre ai costi il paradosso: questi spazi (pubblici), spesso sono gestiti da privati. Dubbi sui benefici per l'ambiente e la riduzione del traffico

sigenza di scoraggiare il traffico, potenziare il trasporto pubblico e ottenere così anche una riduzione dell'inquinamento. Ma i risultati sono discutibili. Visto che la legge parla genericamente di "carreggiata" infatti, anziché ricavare gli spazi parcheggio a lato della strada, si sono in molti casi ristrette le corsie, ricavandone posti auto a pagamento, con l'effetto di rendere il traffico più caotico e lento e quindi far crescere l'inquinamento ambientale. A Parma, due anni fa, se ne è accorto un avvocato che, difendendo il proprio assistito da una multa per divieto di sosta, è riuscito a far saltare tutta la sistemazione dei parcheggi a pagamento, obbligando a una rivisitazione generale. Così, se le politiche degli enti locali per la limitazione del traffico e la riduzione dell'inquinamento hanno dato finora risultati tutti da verificare, l'unica certezza è che l'automobilista italiano, anche quando vuole lasciare l'auto in sosta e prendere i mezzi pubblici, deve pagare - salato - il diritto di fermata.



La Volkswagen Beetle che in Italia si chiamerà semplicemente Maggiolino

Volkswagen

L'atteso debutto della nuova generazione di una delle auto più amate della storia

DI GIAN PIERO PIAZZA

Facile da ricordare, impossibile da dimenticare. Con i due tratti curvilinei che a ogni bambino viene spontaneo disegnare per dare forma a un'automobile, il Maggiolino si è guadagnato il passaporto per l'eternità. Plasmata dal tocco magico di Ferdinand Porsche, ebbe il compito di avviare la motorizzazione di massa nella Germania dei sogni di gloria, ma fin dagli esordi sembrò essere nata sotto una cattiva stella. Presentata in anteprima verso la metà degli Anni Trenta, debutta nel 1938 per uscire subito di scena, travolta dai venti di guerra. Ma è un fuoco sempre vivo che arde sotto la cenere e con la fine del conflitto il ritorno alla ribalta è un atto dovuto per un'automobile progettata all'insegna della più coinvolgente originalità. Da noi il Maggiolino, uno dei tanti appellativi con i quali passerà alla storia, arriva nel 1954 e negli anni successivi si diffonde a macchia d'olio nei più importanti mercati del globo. Quella Volkswagen consacrata dalla fama dell'indistruttibilità e

Bentornato Maggiolino, icona a quattro ruote

diffusa in oltre 21 milioni e mezzo di esemplari entra nella leggenda, un mito offuscato negli anni Settanta soltanto dall'avvento della Golf, la più moderna erede destinata ad aggiudicarsi il primato di vendite nel mondo intero. Alla fine degli anni Novanta, il Maggiolino tuttavia rinasce sotto la bandiera a stelle e strisce e con un'unica denominazione, New Beetle, e benché assomigli ben poco alla gloriosa antenata diventa il portabandiera di un modo più emozionante di vivere l'automobile e riesce a conquistarsi la predilezione di un milione di clienti. Ora il Maggiolino si ripresenta in una versione completamente nuova. Progettato nella storica sede tedesca della Volkswagen, a Wolfsburg, il modello di terza generazione è un'auto dalla spiccata vocazione sportiva che guarda al futuro e al tempo stesso un

omaggio a un design che ha dato origine a un intero Gruppo automobilistico. Lo stile è davvero inconfondibile, a tal punto che specialmente nella zona posteriore la linea è identica a quella della celebre primogenita. Il nuovo Maggiolino verrà lanciato in tre continenti, Europa, America e Australia. Da noi arriverà a fine novembre in due livelli di allestimenti, Design e Sport. Due le motorizzazioni a benzina in fase di lancio, il 1.2 TSI da 105 cv con cambio manuale e il 2.0 TSI da 200 cv con cambio a doppia frizione DSG. Poi la gamma verrà ampliata con il 1.4 TSI benzina da 160 cv e due diesel, il 1.6 TDI da 105 cv e il 2.0 TDI da 140 cv. Prezzi commisurati alla qualità e alla generosa dotazione di serie: 19.700 euro per la versione 1.2 TSI Design da 105 cv, 28.050 euro per la 2.0 TSI 200 cv Sport con cambio DSG.

L'EVENTO

DA VENERDÌ A TORINO «VIVA L'AUTO» E IL PREMIO UIGA «AUTO EUROPA 2012»

Un vero e proprio Villaggio dove saranno proposte ai più piccoli e alle loro famiglie attività formative e divertenti in tema di mobilità e di sicurezza. E poi convegni, dibattiti, vetture da vedere e da provare e l'atteso appuntamento con gli "Stati Generali dell'Automotive". Apre i battenti dopodomani nei padiglioni allestiti in piazza Vittorio a Torino «Viva l'Auto», l'evento organizzato con l'Unione Italiana Giornalisti Automotive (Uiga), dedicato al mondo delle quattro ruote e alla mobilità del futuro. La manifestazione sponsorizzata da Michelin con la "Giornata della Sicurezza Stradale" fa da cornice al Premio "Auto Europa", creato 25 anni fa dall'Uiga, che intende valorizzare le migliori vetture prodotte in Europa negli ultimi 12 mesi e che si distinguono per innovazione, rispetto dell'ambiente, sicurezza e buon rapporto qualità/prezzo. Le dieci vetture finaliste tra le quali verrà eletta la vincitrice sono: Audi A6, Bmw Nuova X3, Citroen Ds4, Ford Focus, Lancia Nuova Ypsilon, Range Rover Evoque, Mini Countryman, Nissan Juke, Peugeot 508 e Volvo Nuova V60. Per sintonizzarsi sull'evento, sono attivi il sito www.vivalauto.it e la pagina Facebook dedicata.

LA NUOVA COUPÈ

Ora ha messo il casco Mini stupisce ancora

DI ALBERTO CAPROTTI

Scomoda quanto basta, costosa come sempre, sportiva come mai. Se la prima caratteristica vi interessa poco, se la seconda per voi non è un problema e la terza invece rappresenta un valore aggiunto, allora non ci sono dubbi: la nuova Coupè è l'auto perfetta. La quinta nata della famiglia Mini segue il concetto delle piccole rivoluzioni inaugurato di recente dal marchio anglo-tedesco: se la Countryman è la stata la prima Mini a quattro porte e a 4 ruote motrici, la neonata Coupè la segue diventando la prima a tre volumi e con due posti secchi. Originale e innovativa anche la linea estetica, che colpisce (ma può anche spiacere negativamente) soprattutto per il tetto schiacciato che sembra fornire un "casco" da competizione alla sagoma sportivissima. All'interno, due nicchie nel cielo dell'abitacolo regalano più spazio sopra la testa, mentre speciali modifiche aerodinamiche rispetto alla Mini tradizionale, come lo spoiler posteriore che fuoriesce quando si superano gli 80 km/h e rientra sotto i 60 all'ora, contribuiscono ad accrescere l'immagine di vera "cattivella" della strada. Agile, potente, da domare con attenzione: al volante la nuova Coupè è divertente come ci si aspetta da una Mini e anche di più, con quel "go-kart feeling" che piace ai giovani in particolare, e a chi ama guidare in generale. Ricchissima, al solito, la dotazione tecnologica, con la chicca della funzione "dynamic music" che suggerisce il tipo di brani da ascoltare in base alla velocità, e la "Mini connected" che consente, collegando l'auto ad un iPhone, di ascoltare tutte le emittenti radio del mondo. Quanto ai motori, quattro le alternative: dalla versione d'accesso (la Cooper, che costa 23.595 euro ed è spinta dal motore 1.600 aspirato a benzina da 122 cv) alla quasi esagerata John Cooper Works, che, con i suoi 211 cv tocca i 33.426 euro. La Coupè è già acquistabile in Italia: come tutti i modelli apparentemente inutili nel panorama del mercato, è probabile che venderà parecchio. Trattandosi di una Mini, è praticamente certo.



La Coupè, prima Mini a due posti secchi del marchio anglo-tedesco. Sotto, la versione 2012 della Jaguar XF prossimamente in concessionaria

LA XF 2.2D

Arriva una Jaguar che è quasi astemia

Una Jaguar che assomiglia a una Mondeo. Fino a poco tempo fa, quando il marchio del Giaguaro era di proprietà di Ford, l'accostamento (irriverente, ma con qualche ragione) veniva fatto con malizia. Complice la qualità costruttiva di un nome icona dell'auto che ha vissuto periodi - diciamo così - di appannamento. Oggi invece il paragone diventa un motivo di vanto, nel senso che c'è una Jaguar che consuma come una Ford Mondeo. Si chiama XF, ed è l'ultimo restyling in ordine di tempo del modello che ha debuttato nel 2007, auto con tutti i crismi della berlina come confort abitabilità ed eleganza, spalmati su un carattere da sportiva purosangue per regalare prestazioni da prima della classe. Fiore all'occhiello del rinnovamento della Jaguar XF, soprattutto a livello di sostenibilità ambientale, è il nuovo motore turbodiesel 4 cilindri di 2,2 litri da 190 CV, dotato di una coppia impressionante di 450 Nm. A fronte di prestazioni sempre di livello (velocità massima di 225 km/h), il propulsore permette a questa versione della XF di risultare la Jaguar meno assetata di sempre, con un consumo combinato dichiarato di soltanto 18,5 km per litro di gasolio, con emissioni di CO2 ridotte a 149 g/km. Dati davvero sorprendenti per un'auto di questa categoria, in vendita a partire da 48.650 euro. Il motore è completato dalla nuovissima trasmissione automatica ZF a 8 rapporti che consente cambi di marcia in soli 200 millesimi di secondo, quattro volte più veloce rispetto alla media del battito del cuore umano a riposo - mentre il controllo del guidatore viene esaltato dalla capacità di effettuare scalate multiple utilizzando i comandi al volante. Anche grazie all'ultima arrivata, secondo Daniele Maver, presidente di Jaguar Land Rover Italia, «la gamma Jaguar è sempre più completa ed elegante in un momento particolarmente florido per il marchio che si espande in nuovi segmenti e nuovi mercati. Innovazione, seduzione, audacia e connettività sono le parole chiave per il nostro futuro». (A.C.)



Pagina a cura di Alberto Caprotti



In benzina veritas

Un litro di benzina costa ormai più di un litro di vino. La provocazione arriva dalla Coldiretti. L'associazione nazionale degli agricoltori non si riferisce al vino pregiato, ma a quello in cartone: da supermercato, insomma. Ma i dati fanno lo stesso impressione: al Sud oggi la benzina viene pagata anche 1,63 euro al litro; mentre a Napoli, si legge nel comunicato diffuso dalla Coldiretti, «il vino da tavola in media costa 1,54 euro al litro, secondo le rilevazioni Osservazioni del Ministero dello Sviluppo economico». Oltre ai rincari delle tasse sui carburanti, pesano le accise regionali, più alte in regioni come la Campania. Fatti due conti, il sindacato degli agricoltori ricorda che «con l'aumento del costo del petrolio, la spesa per trasporti, combustibili ed energia elettrica delle famiglie italiane ha sorpassato quella per gli alimentari e le bevande». Prosit, ma anche no.