

**Vigili
in agguato
Scattano
le maxi
multe**



MILANO — L'aumento delle multe per sosta vietata riuscirà forse a dissuadere qualcuno dall'utilizzare l'automobile in città se non gli è proprio assolutamente indispensabile, ma non varrà sicuramente a risolvere il problema. Fino a che i mezzi pubblici non saranno in grado di assicurare un servizio soddisfacente. È lo stesso discorso che si può fare per il Tir, il cui numero è aumentato vertiginosamente per supplire alle deficienze (volute) del nostro sistema ferroviario.

Le multe salatissime nei centri storici, come prevedono gli esperti, non faranno altro che dirottare le automobili sulle periferie spostando il problema senza risolverlo. Anche perché — come dimostrano i dati più recenti — mentre nel resto d'Europa nei primi due mesi di quest'anno si è registrato un, sia pure lieve, calo delle immatricolazioni (da noi continua la corsa all'acquisto di automobili, nonostante già l'anno scorso si fosse superato il numero di 24 milioni di autoveicoli (compresi i veicoli industriali) circolanti).

I dati diffusi dall'Ania (Associazione Nazionale Industrie Automobilistiche) e dall'Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) parlano chiaro: nel mese di febbraio sono state consegnate ai clienti 168.382 nuove automobili, con un incremento, rispetto al mese di febbraio dello scorso anno, del 7,09 per cento.

In gran parte si tratta di macchine che finiranno per restare parcheggiate in strada, perché garage e box (a parte i loro prezzi proibitivi) non sono sufficienti ad accogliere, grazie anche alla moltiplicazione dei nostri governanti che, quando hanno deciso di imporre per legge la costruzione di un posto macchina per ogni nuovo appartamento costruito, non hanno tenuto conto del fatto che in Italia ci si stava già avviando verso le due macchine, in media, per famiglia.

Così, mentre Craxi, sia pure contestato, ha fatto il fatto che il prodotto nazionale lordo italiano ha superato quello dell'Inghilterra, nessuno si ricorda di dire che il caos nelle nostre città è determinato dal fatto che già dal 1978 noi abbiamo superato il Regno Unito — dato che nessuno contesta — per numero di autoveicoli allora circolanti (18.252.000 contro i 15.987.000) senza che si sia pensato di mettere e senza domandarsi se le nostre infrastrutture fossero o non fossero adeguate.

Alla fine del 1980 noi eravamo, con 21.600.000 unità, al secondo posto in Europa per numero di autoveicoli circolanti, preceduti solo

Ma in Italia continua la corsa alle auto nuove

Calo delle immatricolazioni invece in Europa - Ora il traffico si sposta in periferia

dalla Germania federale con 26.000.000 unità con un rapporto di 426 autoveicoli ogni 1000 abitanti per la Germania e di 378 per l'Italia. Ma il territorio della Germania (248.000 chilometri quadrati) non è occupato come quello italiano (301.293 chilometri quadrati) per 56.556.011 abitanti) per 180 per cento da montagne e colline e la generalità delle sue città non ha la struttura urbanistica di quelle italiane. Si aggiunga che anche in Italia come nel resto d'Europa, c'è la tendenza da parte degli automobilisti a richiedere auto di maggiore cilindrata e confort con conseguente aumento delle di-

Fernando Strambaci

E Napoli è tutta un parcheggio «abusivo»

Nella città con il traffico più caotico «Ma tanto qui le multe non si pagano»

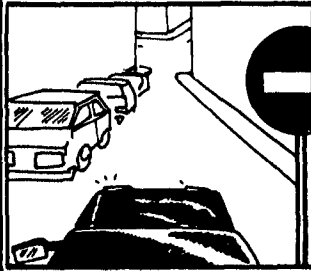
Dalla nostra redazione

NAPOLI — Basta un titolo di un giornale del pomeriggio «supermulte a 300 mila lire a scatenare la discussione presso un edicola. Lo scenario è una strada del centro di Napoli e i protagonisti sono alcuni parcheggiatori due giovani vigili urbani, alcuni automobilisti che hanno appena parcheggiato i loro veicoli e lavorano nella zona.

«Se oggi ci hanno trattato male — sbotta il vigile ancora in presenza con i supermulte la gente non userà più l'auto». I tassisti dei giornali ci saranno i titoli «vigili gambizzati a catena». Sorride ma il suo amico è più preoccupato «scherza lui qui a Napoli la situazione è grave». Si chiamano Nicola e Giovanni lavorano da pochi mesi per il Comune e fanno parte dei circa 800 vigili assunti di recente.

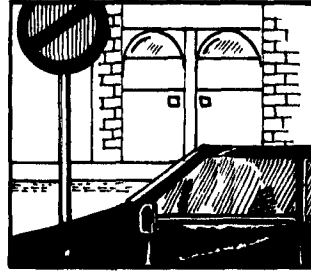
Più preoccupato dei risvolti economici è il parcheggiatore «legale». «Se con la zona verde c'è stato un drastico calo di presenze ancora le supermulte la gente non userà più l'auto». Carlo lavora in una strada dove qualche tempo fa dalle otto alle 17 era impossibile parcheggiare i suoi clienti erano per lo più impiegati delle vicine banche. Ora invece sono profes-

Senso unico



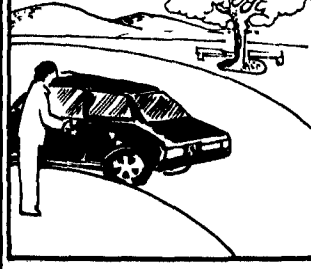
Per chi non lo rispetta e transita nelle strade o piazze vietate la multa passa da 12.000 a 38.000. Può ancora essere triplicata dal Comune arrivando a 108.000.

Sosta vietata



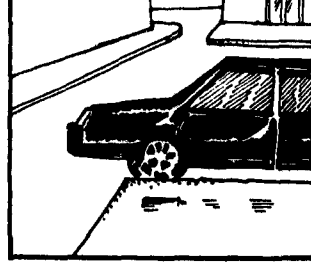
Chi lascia l'auto in una zona con il divieto di sosta paga una multa non più di 12.000, ma di 38.000 lire, che potrebbe salire a 72.000.

Sosta in curva



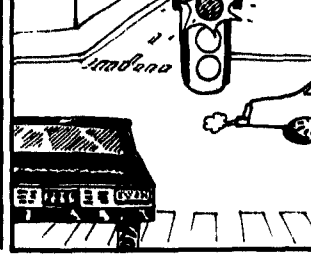
Chi lascia in sosta in prossimità di una curva o di una galleria paga non più di 50.000 ma 150.000 (più rimozione dell'auto). La multa può essere aumentata fino a 300.000.

Sosta pericolosa



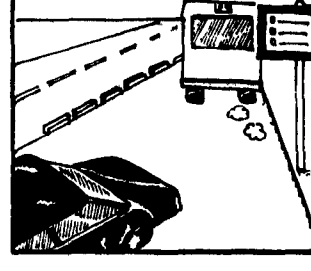
Chi sosta in un punto di pericolo e intralca il traffico, invece di 12.000 lire (più rimozione) è punito con una multa di 38.000 (più rimozione), che può giungere a 72.000 (più rimozione).

Passaggio col rosso



Chi passa il semaforo quando è rosso, incorre in una multa non più di 25.000 lire, ma di 75.000. Non è previsto altro aumento.

Corsie preferenziali



Chi passa sulle corsie preferenziali riservate ai bus non paga più di 12.000 lire, ma 38.000 che possono salire a 72.000.

nisti o persone che vanno a fare le compere. Accanto all'edicola anche qualche impiegato unanime il loro commento «Con la zona verde rigida che stanno facendo attuare al centro, io non ho più problemi di supermulte, devo venire coi mezzi pubblici e quindi non ho più problemi».

I tassisti dei giornali che si trova a pochi passi dall'edicola sono meno contenti. «Le supermulte? Vanno bene ma dovrebbero essere esclusi i conducenti di taxi. A Napoli ci sono 500 parcheggi riservati e noi siamo più di duemila. Nei giorni scorsi qualche nostro collega ha dovuto effettuare la revisione della patente per aver parcheggiato in divieto di sosta. Ma dove doveva andare se i nostri parcheggi sono tutti pieni di auto private? Quello dei posti per i taxi è sovrappieno anche dal presidente della coop dei tassisti — Luigi Iovine — che invece immediati provvedimenti».

C'è chi invece spera di guadagnare e il caso dei gestori di garage del centro che già ora praticano il «parcheggio» ad ore. «Ma è un terzo vescovo, monsieur Tomas Gonzales di Punta Arenas un salesiano di 53 anni incaricato dalla conferenza episcopale cilena di occuparsi degli esiliati il quale in una intervista a «Mondo e missione» accusa Pinochet di aver trasformato l'ideologia della sicurezza nazionale in una religione di cui egli si sente il messia, mandato da Dio a salvare il suo popolo dal comunismo. Nel denunciare questa mistificazione ideologica di Pinochet che ha il solo fine di strappare le fila dei militari e dei grandi imprenditori che hanno il timore di perdere privilegi con la democrazia, monsieur Gonzales afferma che «la visita del Papa deve diventare il titolo di partenza per una grande mobilitazione sociale una mobilitazione della fede centrata sulla missione al popolo». Ed è a questa condizione che i vescovi cileni — rivela monsieur Gonzales — hanno ritenuto che la visita del Papa avesse luogo perché oltre ad essere una occasione per riaffermare chiaramente gli inalienabili diritti di un popolo a scegliere democraticamente il suo destino sia anche un grande segnale di «riconciliazione» tra le forze sociali e politiche che sono divise».

A tale proposito la rivista «Mondo e missione» che alla situazione cilena dedica un inserto con dati di prima mano

decina di «supermulte». I parcheggiatori abusivi (500.000, 2000?) sono preoccupati, ma non troppo. Lavorano in periferia e sperano in una pressa minore. «Dal centro ci hanno espulsi — affermano quelli di via G. B. Vico — e speriamo che qui ci lascino in pace — mettono le multe per noi è finta».

Un automobilista fermo nel traffico Giovanni De Rosa «Le multe? Le supermulte? A Napoli non arrivano gli avvisi di pagamento che le fanno a fare?». Invece, adesso, le multe arriveranno anche perché corre voce che sulla mancata notifica dei verbali, sia in corso un'inchiesta della magistratura che sta verificando se in questo fatto non ci sia l'estremo dell'omissione di atti di ufficio.

«Se si faranno regolarmente i verbali per i divieti di sosta e da risanare le finanze del comune di Napoli», dice un vigile che lavora nella zona del tribunale. E i fatti gli danno ragione: alle tredici erano ben 30 le auto in doppia fila e 60 quelle in divieto di sosta. Con le supermulte fanno 684 mila lire in cento metri di strada.

Vito Faenza

ROMA — Da oggi aumentano del 300% le multe per le infrazioni alla circolazione stradale nei centri urbani. Con la registrazione sulla «Gazzetta Ufficiale» n. 67 di ieri, ma diffusa solo da stamane, del decreto legge sulle misure urgenti per la disciplina del traffico, vanno immediatamente in vigore le supermulte.

Che cosa cambia per gli automobilisti e quali problemi incombono sulle amministrazioni comunali? Le sanzioni amministrative pecuniarie in violazione al codice della strada del giugno '59 e successive modifiche, sono triplicate per gli automobilisti indisciplinati che non rispettano il divieto di sosta. I semafori passano nelle strade vietate e sulle corsie preferenziali.

Sono gli scattati dopo la mezzanotte di martedì le nuove multe. Ad esempio chi accede intransita su vie o piazze vietate, invece di 12.000 lire, ne paga 38.000. Chi sosta in prossimità di curve di discesa o di gallerie, invece di 50.000 lire, ne paga 150.000, più la rimozione. Chi sosta con il semaforo giallo da 12.000 a 38.000 lire e con il rosso da 38.000 a 75.000 lire. Chi parcheggia nelle zone delimitate dal disco di divieto di sosta o di fermata nei punti di pericolo da 12.000 a 38.000 lire si ferma in punti di pericolo e intralca il traffico, paga 38.000 lire oltre alla rimozione del veicolo. Stessa multa viene comminata per chi utilizza le corsie preferenziali per i bus e per chi le usa per lo scarico ed il carico delle merci. Chi invece lascia l'auto nelle corsie preferenziali, sui marciapiedi, sulle aree per gli handicappati paga 38.000 lire, più la rimozione di 38.000 lire, più la rimozione forzata del veicolo.

Ma le multe triplicate non bastano. Le sanzioni già aumentate potranno essere ulteriormente raddoppiate o triplicate, fino ad arrivare a 300.000 lire, più la rimozione dell'auto, potranno essere applicate agli automobilisti indisciplinati nelle aree di spiccate interesse ambientale o storico, o in quelle in cui il grave è l'inquinamento atmosferico individuato dalle amministrazioni comunali. Ma per queste vere e proprie megamulte, ci vorrà un po' di tempo, quello necessario al Comune per definire e perimetrare le «aree speciali» da tutelare ed «evidenziare» con particolare segnalazione stradale che dovrà stabilire il ministero dei trasporti. Per i pubblici entro un mese dall'entrata in vigore del decreto. La decisione del Comune dovrà essere presa con una delibera del Consiglio comunale. In sede di esecuzione, tuttavia, tenuto conto degli effetti del traffico sulla sicurezza

della circolazione, sulla salute dell'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale, naturalmente in cooperazione con i poteri di intervento urbanistico propri degli enti locali.

Per le infrazioni all'interno delle «zone speciali» le megamulte potranno essere raddoppiate o triplicate. Potranno essere raddoppiate (600% rispetto a prima del decreto) per le violazioni sulla sosta, sul parcheggio e sull'utilizzo delle «corsie preferenziali» per i mezzi pubblici che arrivano a 72.000 lire. Potranno essere triplicate le multe attuali (900% in più) per le infrazioni all'accesso e al transito sulle strade vietate, che passano a 108.000 lire e per la sosta in zone pericolose, che arrivano a 300.000 lire, più la rimozione del veicolo.

Il decreto non stabilisce solo multe e megamulte. Obbliga i Comuni, che installano sulle strade i dispositivi a pagamento, i cosiddetti parchimetri a provvedere, contemporaneamente, a riservare nelle vicinanze, aree di uguale superficie destinate al parcheggio gratuito. Questo obbligo, tuttavia, non esiste per le «zone privilegiate» e in quelle di particolare rilevanza urbanistica opportunamente delimitate dal Comune.

Il decreto, inoltre, dispone che i Comuni dovranno destinare integralmente il gettito delle multe e dei parchimetri a pagamento, entro i limiti dell'art. 107 del regolamento delle aree e delle strutture attrezzate per la sosta e il parcheggio. Ma i Comuni non sono d'accordo ed il carico proventi delle multe li destinano a spese correnti.

Ma quanto tempo occorre per dotare le città dei parchimetri a pagamento? Per i dieci comuni italiani mandati a Milano con 700.000 auto in movimento giornaliero, i parchimetri non possono essere neppure quanti siano i posti-macchine. La situazione a Roma circola un milione 300.000 auto e l'assessore al traffico non conosce neppure quanti siano i posti-macchine. Per la situazione a Milano con 700.000 auto in movimento giornaliero, i parchimetri non possono essere neppure quanti siano i posti-macchine. La situazione a Roma circola un milione 300.000 auto e l'assessore al traffico non conosce neppure quanti siano i posti-macchine. Per la situazione a Milano con 700.000 auto in movimento giornaliero, i parchimetri non possono essere neppure quanti siano i posti-macchine. La situazione a Roma circola un milione 300.000 auto e l'assessore al traffico non conosce neppure quanti siano i posti-macchine.

Claudio Notari

Così è considerata in Vaticano la prossima trasferta nel Cile di Pinochet

Viaggio del Papa «ad alto rischio»

La Chiesa cilena denuncia le mistificazioni ideologiche del dittatore - Monsignor Gonzales: la visita di Giovanni Paolo II deve diventare una grande mobilitazione sociale. Appelli all'unità, per il superamento delle divisioni tra le forze politiche e sociali



SANTIAGO DEL CILE — Dopo l'alzata di scudi del vescovo di Linares Carlos Camus (sono un oppositore del regime) e le successive bordate di altri sacerdoti contro la dittatura di Pinochet (tra cui il vescovo di Valparaiso, il cardinale di Santiago e il vescovo di Temuco), la Chiesa cilena è in una situazione di grande tensione.

L'imminente arrivo di Papa Wojtyla sta arroventando l'atmosfera di Santiago e sta mettendo a dura prova il regime. La visita papale che Pinochet e la sua propaganda propongono come una sorta di investitura divina del dittatore (il quale peraltro è riuscito a ottenere dal Pontefice 60 minuti di colloquio privato) si sta trasformando in questi giorni in un boomerang che rischia di ritorcersi contro lo stesso Pinochet.

Le giornate di ieri e di ieri l'altro sono state quasi emblematiche del grado di tensione raggiunto dai rapporti tra governo e partiti politici e fra governo e chiesa. Mentre un'organizzazione giovanile, che fa capo ai movi-

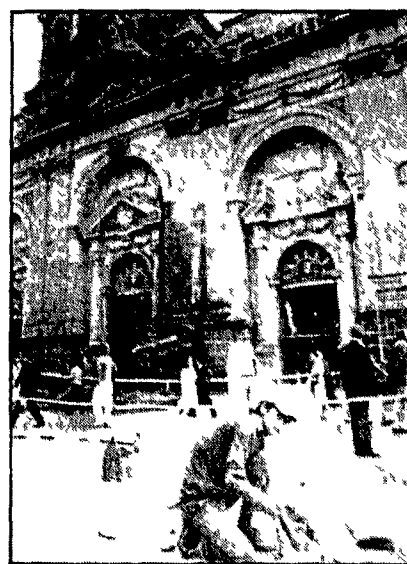
mento filogovernativo «Avanzata nazionale» annuncia l'apertura della campagna di appoggio alla candidatura di Pinochet per il referendum del 1988 (che potrebbe comportare altri nove anni di dittatura) i lambrughetti Jos. Toribio Merino comandante in capo della Marina e membro della giunta di governo (in assoluto uno degli uomini più duri del regime) rispondeva un secco «no» a qualunque proposta di modifica della Costituzione per consentire elezioni libere con più candidati.

Il giro di vite del regime si ripercuote anche sul piano internazionale. I generali cileni sono ancora indecisi se autorizzare o meno una visita nei paesi del relatore dei diritti umani dell'Onu. Fernando Volio prevista per il prossimo autunno. «Non si tratta di una decisione contraria al signor Volio — ha detto il ministro degli Esteri cileni Jaime del Valle — ma il risultato (avverso al Cile) della votazione a Ginevra sui diritti umani dimostra che vi

sono paesi per i quali il rapporto di un relatore non significa nulla». Nel suo rapporto pur registrando ed elogiando la spaventosa serie di violazioni dei diritti umani in Cile Volio aveva annotato che erano stati compiuti incoraggiamenti passivi. E quindi secondo il relatore degli Esteri cileni il voto di Ginevra dimostrerebbe «l'inutilità degli sforzi del governo cileno in materia di diritti umani».

MILANO — Intanto da Milano il ministro per la Ricerca scientifica e tecnologica Luigi Granelli chiede un passo formale del governo italiano verso le autorità cileni e la sollecitazione del ministro di concentrazione europea in favore del rispetto in Cile della Carta dell'Onu e della libera espressione della volontà popolare. Un'iniziativa governativa che acquisterebbe particolare importanza anche in virtù della delicatissima missione di Giovanni Paolo II.

La tale proposito la rivista «Mondo e missione» che alla situazione cilena dedica un inserto con dati di prima mano



Lavori in corso in vista dell'arrivo del Papa a Santiago. Nella foto piccola Carlos Camus vescovo di Linares

rileva nell'editoriale che «la tragica lesione del golpe militare non è stata compresa a fondo, e le divisioni tra le forze politiche e sociali rendono lento e difficile il riemergere dell'unità nazionale, indispensabile per cambiare il sistema attuale e per avviare l'eventuale nuovo cammino democratico su basi solide». Ebbene secondo la rivista — che è espressione del Pontificio Istituto di missioni estere — «il viaggio del Papa potrà dare anche sul piano politico e di aiutare la ricomposizione del Cile in quanto nazione, attraverso il richiamo a quei valori che nutrono la convivenza e formano il substrato di ogni progetto veramente democratico, come la libertà, il rispetto dei diritti umani, la dignità dell'uomo, la partecipazione al dialogo la tolleranza il pluralismo».

Possiamo anticipare che papa Wojtyla, facendosi interprete del ruolo svolto fino ad oggi dalla Chiesa cilena che ha fatto da «ponte» tra le diverse forze sociali e politiche di opposizione ergendosi al tempo stesso a difesa degli oppressi contro il regime di Pinochet, si propone di essere, negli incontri di massa che avrà avuto strumento di riagggregazione delle forze vive della società».

Ritornando proprio a questo ruolo del Papa monsieur Christian Precht vicario per la pastorale di Santiago afferma su «Mondo e missione» che «il Cile ha bisogno di messaggi che stimolino la ricerca della riconciliazione e dell'intesa». E il Papa — osserva il prelado — «come ha fatto nel 1983 in America Centrale e ad Haiti ai tempi di Rion Mont e Duvalier non tacerà sui diritti umani la repressione, l'ingiustizia, la violenza il terrorismo». Occorre, però, fare chiarezza — afferma ancora monsieur Precht — «perché ci accorgiamo che il dramma del Cile — e dell'America Latina — è che tutti sono cattolici i torturatori e i torturati i poveri e gli imprenditori i governi repressivi ed il popolo».

In effetti se da una parte ci sono Pinochet, i generali gli imprenditori tutti «cattolici» dall'altra ci sono forze pure di ispirazione cattolica (indici partiti di destra, centro e sinistra) e il movimento popolare con i comunisti, il Mir (ecc.) che con la mediazione del cardinale Fresno, sofferteranno il 26 agosto 1985 l'accordo nazionale per il ritorno di una democrazia totale. Si è formato, di recente il gruppo dei 13 — con il proposito di promuovere un'azione più decisa per l'attuazione dell'accordo nazionale aprendo il dialogo anche ai comunisti per renderlo più efficace. Ma ancora manca una piattaforma programmatica di unità nazionale contro il regime.

In vista del viaggio, Pinochet ha tolto lo stato d'assedio, ha autorizzato il rientro degli esiliati (eccetto una lista di 3500), ha promesso la legalizzazione dei partiti, tranne quello comunista. Si è trattato finora, solo di un'operazione di facciata. Mancano i fatti.

Alcete Santini