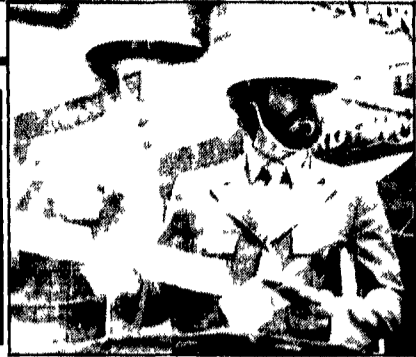


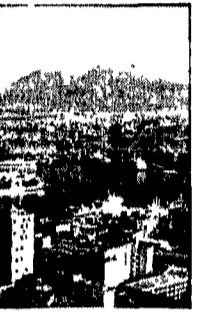
Vigili in agguato per le maxi multe



Dalla nostra redazione
NAPOLI — I più si sono giustificati giurando e spergiurando che erano completamente all'oscuro di questa novità. Qualcuno se l'è presa col Comune che non costruisce i parcheggi e costringe gli automobilisti a lasciare la vettura in sosta vietata. Tutti, comunque, hanno supplicato i vigili urbani di chiudere un occhio almeno per una volta.

Il primo giorno delle supermulte a Napoli ha visto decine di decine di uomini della polizia municipale agguantare i piziccheri e gli automobilisti indisciplinati. Risultato: traffico più scorrevole ma anche mezzi pubblici più affollati del solito. Quante supermulte sono state comminate nella giornata di ieri? Fino a sera al comando dei Vigili urbani nessuno era in grado di fornire una cifra attendibile. Probabilmente però ci si è mantenuti sulle medie dei giorni scorsi (circa 2 mila verbalizzazioni) forse anche di meno perché l'aumento della somma da pagare è alto numero di vigili di pattuglia nelle vie del centro ha funzionato come valido deterrente convincendo molti automobilisti a rispettare il più possibile il codice della strada. A Napoli da qualche settimana sono stati assenti circa 300 nuovi vigili (che, caso unico in Italia, prestano servizio in abiti borghesi perché il Co-

NAPOLI Finalmente traffico meno caotico



munione non ha ancora provveduto a fornir loro la divisa) e quindi è stato possibile rafforzare i controlli. Resta comunque il problema dei parcheggi pubblici di cui c'è una carenza enorme (mancano secondo gli esper-

ti circa 30 mila posti-auto). E l'unica grande città dove si verifica uno sconcertante paradosso: i finanziamenti per costruire nuovi parcheggi ci sono (ben 180 miliardi, su cui il Comune paga fidejussori e interessi al Banco di Napoli) ma non vengono utilizzati per l'incapacità di spesa dell'amministrazione cittadina. Tempi duri anche per i parcheggiatori abusivi. Contemporaneamente all'entrata in vigore delle supermulte, sono scattate le multe per un posteggiatore che riattava i clienti. Giovanni Giardiello, 21 anni, precedenti penali per estorsione, si era impossessato di un ampio spiazzo nei pressi del Secondo Pollicinico, adattandolo a parcheggio. Costringeva medici, infermieri e parenti di ammalati a pagare duemila lire subito, più altre mille lire per ogni ora successiva di sosta. «Se non mi dai i soldi — era la sua minaccia ricorrente — al ritorno non trovi più l'automobile».

Ieri mattina i carabinieri lo hanno arrestato con l'accusa di estorsione mentre litigava con un medico, Giuseppe Russo, che si era rifiutato di versare questa minuziosa tangente quotidiana. Nei prossimi giorni, infine, al Comune dovranno definire i quartieri della città (la cosiddetta zona A) dove le supermulte potranno essere addirittura raddoppiate.

Nella stragrande maggioranza dei Comuni non è stato applicato il decreto Supermulte, è caos nelle città Sanzioni anche ai pedoni indisciplinati

Gli enti locali non sono stati avvertiti e ieri non avevano avuto in visione la «Gazzetta» - Chi attraversa la strada a piedi con il semaforo rosso paga 75.000 lire - Nicolazzi difende il provvedimento - Libertini: va modificato - Critici i liberali

ROMA — La prima giornata delle supermulte agli automobilisti indisciplinati è stata un disastro. Confusione, caos, soprattutto molta inefficienza burocratica. I Comuni non sono stati avvertiti in tempo. Così ognuno si è comportato come meglio ha potuto. Come se non bastasse, a creare maggiori difficoltà, sono arrivate le novità interpretative del decreto. Anche i pedoni saranno oggetto della stangata e per gli «appediti» e per gli autisti c'è già una scappatoia: chi paga subito salderà solo un quarto e così di colpo la maximità diventa minimità. Che cosa è successo ieri? La «sosta selvaggia» nei centri urbani non è stata repressa con i nuovi rigori. Il decreto ha trovato impreparati gli enti locali. In quasi tutti i Comuni, sono 3.000, compresa la città di Roma (di 400.000 abitanti), le multe non sono state triplicate. Per l'accesso nelle direzioni proibite, la sosta vietata e l'uso delle «corsie preferenziali» le sanzioni non sono state di 36.000 lire. Sono rimaste ferme a 12.000. Per il parcheggio dell'auto in prossimità di curve o gallerie, la multa non è stata di 150.000 lire, è rimasta invariata a 50.000. Così pure il transito con il semaforo rosso, l'infrazione è costata 25.000 e non 50.000 lire. Non poteva essere diversamente. Nessuno degli enti locali era stato tempestivamente informato da Palazzo Chigi, né da nessuno dei ministeri, Lavori pubblici, Trasporti, Interni, Sanità, Beni culturali, Ambiente che avevano dato l'imprimatur alle maximità. Nessuno, sindaci, assessori al Traffico, componenti di Giunta e di Consigli comunali avevano avuto in visione il decreto. Del resto, la «Gazzetta» che aveva registrato il decreto col n. 85 del 17 marzo, messa in vendita ieri, era



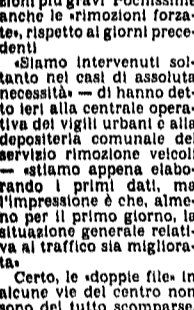
ROMA - Vigili e automobilisti, un rapporto che da ieri si è fatto più difficile

reperibile solo a Roma. In molte città, nella stragrande maggioranza delle sedi comunali, ieri pomeriggio non era ancora giunta. Dunque, come si poteva far fronte ad un provvedimento così complesso come quello sul traffico, che pare abbia richiesto quattro-cinque giorni per la stesura, dal varo del Consiglio dei ministri al Poligrafico? Ieri sul «bollettino» ufficiale dello Stato si sono avute alcune novità. Si è scoperta l'inclusione dei pedoni tra coloro che possono essere colpiti dalle supermulte. Il pedone che attraversa la strada non tenendo conto del semaforo rosso, ora, come l'automobilista viene multato con 75.000 lire. La multa precedente era di 1.000 lire, quasi mai applicata. Si è scoperto, inoltre, che se si paga immediatamente a chi accerta l'infrazione si può versare solo un quarto del massimo

stabilito 9.000 invece di 36.000 18.500 invece di 75.000. Del caos nell'applicazione delle multe è soprattutto sulla confusione dei Comuni che ne pensa il ministro dei Lavori pubblici? Così mi ha risposto Franco Nicolazzi. «Non vorrei che dietro questa pretesa confusione ci fosse il tentativo di non applicare la legge per motivi elettorali». È vero che accanto alle sanzioni bisogna creare delle alternative quali i parcheggi. Ma da qualche parte si deve pur cominciare. Lo Stato fa quello che è di sua competenza. Non dobbiamo confondere le diverse responsabilità. Se il Comune di Roma, ad esempio, non vuole costruire i parcheggi, noi non possiamo sostituirlo. A distanza la risposta del responsabile del settore trasporti e infrastrutture della Direzione del Pci, sen. Lucio Libertini: «Il decreto è un se-

gno dell'impotenza e del fallimento del governo in fronte ad una grande emergenza nazionale, costituita dalla congestione, dall'inquinamento e dalla crisi del traffico nelle grandi aree urbane. Una politica sicura che ha puntato tutto sulla motorizzazione privata — ha emarginato il trasporto pubblico. La stessa finanziaria nella quale siamo riusciti ad inserire importanti finanziamenti per le ferrovie, rilancia le autostrade ed emarginano il trasporto pubblico urbano decine di migliaia di miliardi per tutti i «progetti mirati» delle grandi città. Incapace di avviare una serena politica delle aree urbane, il pentapartito, nei sussulti della sua agonia, sottintende al trasporto pubblico, alle infrastrutture e ai parcheggi le supermulte. Ma il Pci agirà per modificare il decreto. Cogliremo quest'occasione per nuovi indirizzi di politica dei trasporti nelle aree urbane. Abbiamo idee e progetti e li porteremo all'esame del Parlamento». Il decreto comunque, trova opposizione anche nei settori della maggioranza. Per il vicepresidente dei senatori liberali Bastianini «si è messo il carro davanti ai buoi perché prima bisognava realizzare i parcheggi». Per il liberale Palumbo della commissione Giustizia pretende che si riconoscano i requisiti costituzionali di «autonomia» necessaria a un decreto in tale materia è addirittura «inconcepibile». Preoccupazioni sono state espresse dall'Ancli, l'Associazione dei Comuni. La presidenza — ha detto Ugo Vetere — ha affrontato la questione. Fermo restando che ci sono discipline che vanno rispettate, c'è l'alternativa dei parcheggi e l'inefficienza dei trasporti pubblici. Claudio Notari

TORINO Vigili soddisfatti: «C'è stata disciplina»



Dalla nostra redazione
TORINO — La paura delle maxi-multe ha funzionato da efficace deterrente, soprattutto nel centro cittadino. Ieri, primo giorno di applicazione del decreto legge che stabilisce le nuove avvertenze regolari, i vigili urbani torinesi (sono 1.450, suddivisi nelle 23 sezioni cittadine), hanno avuto rare occasioni di elevare contravvenzioni per «sosta vietata» o per infrazioni più gravi. Pochissime anche le «rimozioni forzate», rispetto ai giorni precedenti.

«Siamo intervenuti soltanto nei casi di assoluta necessità» — di hanno detto ieri alla centrale operativa dei vigili urbani e alla depositeria comunale del servizio rimozione veicoli — «siamo appena elaborati i primi dati. L'impressione è che, almeno per il primo giorno, la situazione generale relativa al traffico sia migliorata».

Certo, le «doppie file» in alcune vie del centro non sono del tutto scomparse, come non possono scomparire miracolosamente le grosse difficoltà di chi, per ragioni di lavoro, è costretto a servirsi dell'auto, anche nelle zone «calde» della città. L'assessore alla polizia urbana ha infatti raccomandato ai vigili un atteggiamento non punitivo nei confronti della mag-

gioranza degli automobilisti, evitando i provvedimenti indiscriminati e invitando gli utenti della strada al rispetto del divieto.

Da registrare inoltre una presa di posizione dell'assessore all'arredo urbano e al bilancio (il liberale Don-

La guida aggressiva, euforica, infantile

Intervista a Renzo Canestrari, direttore dell'istituto di psicologia della facoltà di medicina a Bologna - Identikit dell'«automobilista» - Le tentazioni egocentriche su quattro ruote che albergano in tanti utenti della strada

Dalla nostra redazione
BOLOGNA — Automobilisti (e automobilisti) alla resa dei conti. La supermulta non perdona e certifica in un istante l'arroganza di chi, più una categoria strutturalmente arrabbiata (gli psicologi confermano che, appena in auto, si diventa tutti più aggressivi). Resta comunque un divieto di sosta che ad un aumento di tasse? Lo chiediamo al professor Renzo Canestrari, direttore dell'istituto di psicologia della facoltà di medicina dell'Università di Bologna.

«Professore, ma davvero si cambia appena messo piede sull'auto?». «Sì — risponde — perché scatta un processo di assimilazione e di identificazione del guidatore con il mezzo. Un fatto banale, questo, di cui ciascuno di noi non sentendo la macchina come una cosa intimamente propria e che, dopo un periodo di rodaggio, viene ad appartenere al nostro io fenomenico. Tanto è vero che questa è una delle condizioni che facilitano la guida in senso auto — un'appendice del nostro io. Un atteggiamento, questo, che determina cambiamenti emotivi significativi».

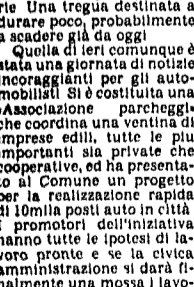
«In un suo saggio recente lei parla di ritorno all'infanzia. Circondati da una lustra carrozzeria, dotati di tanti pulsanti e di un volante torniamo bambini?». «La identificazione con l'automobile dà alla persona una certa impressione di onnipotenza, un atteggiamento analogo a quello che prova il bambino nei primi anni di vita quando si ritiene onnipotente perché ogni suo desiderio viene soddisfatto».

«Ma quando un adulto si trova in una situazione d'onnipotenza (Beh, sciacquo l'acceleratore posso arrivare a 180, quello là lo sorpasso...) può anche regredire in effetti, l'adulto in automobile rispetto all'adulto a piedi si trova o si può trovare in una situazione che non è il caso di definire patologica, ma che, in qualche modo, lo mette nella condizione di esercitare meno controllo e responsabilità».

«L'adulto in auto diventa cattivo?». «Lo possiamo osservare dentro di noi, questo venir fuori di tentazioni egocentriche in qualche caso ispirate ad euforia in qualche altro ad aggressività. La causa è un oscurarsi del senso della realtà. Facciamo un esempio per l'automobilista l'altro (ossia l'altro automobilista, oppure un pedone, o ancora un segnale di divieto) viene ad apparire nel senso della realtà. Facciamo un esempio per l'automobilista in situazioni normali cerchiamo di tenere bene in mano, nella situazione di guida subisce una incrinatura».

«È possibile tracciare gli identikit dell'automobilista di tipo aggressivo e di quello di tipo euforico?». «L'euforico guida da ottimista, ignora gli ostacoli, si sente un padreterno, praticamente invulnerabile. L'aggressivo guida con frenate ed accelerazioni molto rapide e risponde all'ostacolo tendendo a distruggerlo o con un intervento diretto o con un indiretto, come la ridicolizzazione».

GENOVA Pronto un progetto per 10mila posti auto



Dalla nostra redazione
GENOVA — Quasi contenti ieri gli automobilisti genovesi che si sono trovati il foglietto della multa per sosta abusiva. Invece delle 36mila (o 37.500 come risulterebbe da una interpretazione fittile del decreto) si sono trovati di fronte alle «vecchie» 12mila. Il comando vigili, prima di applicare le nuove norme, aspetta le decisioni della giunta amministrativa, che dovrà determinare le zone con differenti e crescenti penecurie. Una tregua destinata a durare poco, probabilmente a scadevole già da oggi.

Quelli di ieri comunque è stata una giornata di notizie incoraggianti per gli automobilisti. Si è costituita una «Associazione parcheggi» che coordina una ventina di imprese edili, tutte le più importanti sia private che cooperative, ed ha presentato al Comune un progetto per la realizzazione rapida di 10mila posti auto in città.

I promotori dell'iniziativa hanno tutte le ipotesi di lavoro pronte e se la giunta amministrativa si darà finalmente una mossa i lavori potrebbero partire entro un paio di mesi. L'investimento necessario è dell'ordine di 150 miliardi e l'«Associazione» si è impegnata a trovarli dietro concessione temporanea della

gestione dei futuri parcheggi. Le ipotesi avanzate prevedono almeno tre grandi autosilos a rotazione oltre a quelli di tipo residenziale. Quella del parcheggio è

stata sempre una politica fallimentare di tutte le giunte succedutesi a Turin un po' per insipienza un po' per assurde norme urbanistiche e un po' per mancanza di decisione. Il fatto è che Genova non ha strutture pur avendo ampie possibilità di ricavarle scavando, costruendo com'è su un insieme di colline. Basta andare nella vicina Francia, a Nizza, per rendersi conto dell'inefficienza locale in materia di parcheggi.

L'ipotesi avanzata dalla «Associazione» è anche apprezzabile sotto il profilo del decoro urbano: c'è l'impegno che in tutta l'area sulla quale graviteranno i parcheggi sarà vietata la sosta e quindi strade, piazze, giardini torneranno ad essere vissute in modo civile e non più ridotte a garani. L'annuncio delle nuove multe ha provocato molte proteste, soprattutto da parte degli esercenti e delle loro organizzazioni. Il presidente dell'associazione caffè e latterie ad esempio, ha allestito un tavolino sul marciapiede per servire caffè e brioches all'automobilista di passaggio una sorta di «caffè-drive in» per evitare cioè l'auto che il cliente corra il rischio di pagare un cappuccino quasi 40mila lire.

Il viaggio della contravvenzione dal parabrezza fino in Pretura

Se non si paga entro quindici giorni, la multa raddoppia, se si insiste ad ignorarla la «contrartare» può arrivare ad ordinare il pignoramento dei beni - A Roma solo 300 gli «evasori»

ROMA — Quel foglietto bianco fermato dai tergicristallo sul parabrezza della vettura manda in bestia ogni automobilista. Impossibile sperare in un depliant pubblicitario la multa è inconfondibile, te ne accorgi da lontano che il vigile ti ha «pizicato». Ed ora il suo costo è più elevato. In alcuni casi la cifra è davvero da capogiro e la tentazione di non pagare la multa sarà sempre più forte in molti automobilisti. Ma si riesce davvero a non pagare la multa? A Roma giurano di no, a Milano invece affermano che è più che possibile. Precisano anzi che gli evasori ci sono e sono anche tanti.

Ma vediamo che giro fa la multa, dopo che il foglietto bianco con la contestazione dell'infrazione viene attaccato sul parabrezza. L'ufficio contravvenzioni del Comune deve entro novanta giorni far recapitare al proprietario della vettura il verbale di contestazione dell'infrazione. Superato quel termine la multa non deve essere più pagata. Ma in realtà pochi automobilisti riescono ad essere così fortunati.

Copia del verbale viene trasmessa anche in prefettura. Una volta ricevuta la contestazione, con l'annesso bollettino di conto corrente bisogna pagare entro quindici giorni. Se si superano le due settimane la cifra raddoppia.

L'automobilista, se ritiene che la multa è stata ingiusta, può far ricorso al prefetto. Di solito avviene quando l'infrazione contestata riguarda la mancanza dell'assicurazione non sono pochi coloro che, pur avendo pagato la polizza, si dimenticano di esporre il tagliando. In questo caso una volta dimostrato di essere in regola, l'ammenda non sarà più di un milione ma di appena diecimila lire.

Convegno nazionale del Pci

TORINO 20-21-22 MARZO (Palazzo Lascaris, via Alfieri 15)

POLITICA E QUESTIONE MORALE

- Relazioni e comunicazioni di Fassino, Dogliani, Monticelli, Belligni, Cazzola, Galasso, Jocteau, Mastropaoletto, Tronti, Zagrebelsky, Violante, Barbera, Carlassare, Ferrara, Grosso, Pasquino, Rescigno, Villone, Brutti, Allegretti, Caravita, Luciani, Orsi Battaglini, Rodotà, Salvi, Silvestri, Urbani, Vandelli

- Conclusioni di ALDO TORTORELLA (sabato ore 18 30 a Palazzo Lascaris)
- Discorso di ALESSANDRO NATTA (domenica ore 10 al Teatro Alfieri)

Paolo Saletti