In vigore in autunno le norme previste dal nuovo regolamento

# Cambia il codice stradale Autovelox meno «severo»

Autovelox più «clementi», rimozioni scongiurabili, burocrazia snellita per patenti e libretti, nuovi segnali stradali, revisioni assai più frequenti. Sono molte le novità contenute nella nuova versione del regolamento attuativo del codice stradale che entrerà in vigore tra qualche settimana. Che riguarderà anche chi, anziché l'auto, usa la bicicletta: i bambini non si potranno più portare «in canna», ma solo su appositi seggiolini.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. Meno code, meno burocrazia, qualche dovere in più. Ci sono novità in vista, entro le prossime settimane, per gli automobilisti italiani. Le prevede il nuovo regolamento di attuazione del codice stradale che, dopo essere passato al vaglio del Consiglio di Stato, è ora in attesa della firma del presidente della Repubblica e della pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale*. Non è la prima volta, dall'entrata in vigore del nuovo codice il 1° gennaio 1993, che il regolamento viene cambiato. Ma mentre prima si è trattato di modifiche parziali, questa volta il testo è stato in pratica riscritto. La delega al governo per la messa a punto delle norme di circolazione prevedeva del resto esplicitamente tre anni di rodaggio del nuovo codice e la possibilità di introdurre modifiche entro la fine di quest'anno.

Della novità probabilmente più sostanziosa già si è detto e scritto nei giorni scorsi: rendendo finalmente applicabili le scadenze stabilite dall'articolo 80 del codice stradale, in linea con le direttive comunitarie, le revisioni per le auto private dovranno essere effettuate quattro anni dopo la prima immatricolazione e poi ogni due anni. Taxi, veicoli per il trasporto di persone con più di nove posti, autoambulanze e autocarri con portata superiore alle 3.5 tonnellate dovranno invece essere sottoposti a revisione ogni anno. Ma non sarà più necessario - anche questo era già previsto dal codice, ma non attuabile perché mancava la regolamentazione - passare attraverso la Motorizzazione civile, che peraltro non sarebbe in grado di effettuare qualcosa come dodici o quindici milioni di controlli annui. Per questo il regolamento stabilirà i requisiti che dovranno avere le autofficine private delegate a verificare l'idoneità dei veicoli. Un punto, questo, su cui restano alcune perplessità, da parte per esempio dell'Aci: il timore è che meccanici poco scrupolosi possano imporre agli automobilisti riparazioni inutili, o al contrario certificare in modo compiacente l'idoneità del veicolo. Il costo della revisione sarà di 30.000 alla Motorizzazione e di 45.000 lire presso i privati. Per chi circola con un'auto che non è stata sottoposta a revisione o non l'ha superata, il codice prevede un'ammenda dalle 200 alle 800.000 lire, raddoppiabili in caso di recidiva, più il ritiro della carta di circolazione. E chi falsifica l'attestato di revisione dovrà pagare da 500.000 lire a due milioni.

Sul fronte burocratico, la novità più rilevante è l'abolizione del famigerato certificato anamnestico - contestato da numerosissimi medici -, che ancora oggi si deve presentare per ottenere o rinnovare la patente, sulla quale non sarà più obbligatoriamente indicato il gruppo sanguigno. E chi porta le lenti a contatto non sarà più costretto, al momento dell'esame di guida, a sostituirle con gli occhiali. Per i cambi di proprietà o di residenza, poi, non sarà più necessario fare le solite, defatiganti code agli sportelli della Motorizzazione, che invierà direttamente a casa degli appositi «cedolini» da applicare sulla carta di circolazione. E nei passaggi di proprietà dei motorini il venditore non avrà più l'obbligo di accertarsi che l'acquirente sia effettivamente fornito della «targhetta».

Qualche cambiamento ci sarà anche sulle strade: nascono due nuovi cartelli, per segnalare corse ciclistiche o automobilistiche; nelle zone dove è in vigore il bilinguismo, tutti i pannelli saranno scritti nelle due lingue; i mezzi speciali e quelli che trasportano carichi eccezionali potranno avere luci di segnalazione arancione - come previsto dalle direttive europee - anziché gialle; non sarà più possibile «infiltrarsi» in una colonna di mezzi militari, perché gli stessi militari potranno segnalare la targa alla polizia; l'Autovelox, infine, concederà un po' di «sconto»: una tolleranza del 5%, con un minimo di 5 chilometri orari. Che può fare la differenza tra un'ammenda e la sospensione della patente. Parzialmente graziati anche i patiti di «sosta selvaggia»: potranno evitare la rimozione dell'auto pagando subito le spese. E dopo, va da sé, l'ammenda per la contravvenzione.

Nuove norme anche per chi va in bicicletta: il trasporto di bambini fino a 8 anni sarà consentito solo a patto di dotarsi di un apposito seggiolino, che non avrà bisogno di essere omologato ma dovrà rispettare le caratteristiche minuziosamente stabilite dal nuovo regolamento. Buone notizie, infine, per le associazioni di volontariato e per quelle «no profit»: grazie a un apposito contrassegno, i loro veicoli saranno esonerati dal pagamento dei pedaggi autostradali.

## Olbia, traghetto in panne Lunghe attese a Civitavecchia

**Si chiama «Scatto», ma per una volta è stato costretto a non tener fede al nome. Come hanno dovuto scoprire a proprie spese centinaia di turisti in partenza per la Sardegna che lo attendavano domenica sera a Civitavecchia per imbarcarsi. «Scatto», un traghetto superveloce della Tirrenia in servizio sulla linea Civitavecchia-Olbia, avrebbe dovuto raggiungere nel pomeriggio il porto laziale per ripartire alle 19.30. Ma dalla Sardegna non è proprio riuscito a partire: durante il viaggio precedente una delle turbine della nave aveva aspirato una grossa gomena galleggiante a pelo d'acqua ed era rimasta gravemente danneggiata. Pesanti, ovviamente, i disagi per i turisti in attesa sulla banchina di Civitavecchia: saltato l'imbarco sullo «Scatto», si è cercato di far loro posto sugli altri traghetti in partenza in serata per la Sardegna. Ad alcuni è andata tutto sommato bene. Ma l'ultimo gruppo è riuscito a imbarcarsi solo intorno alle tre del mattino sul «Capo Spartivento» e sulla «Staffetta Campana», un traghetto merci che mentre era in navigazione è stato richiamato a Civitavecchia, dove ha scaricato i camion e imbarcato i turisti. E lo «Scatto»? In ventiquattr'ore di lavoro a ritmo serrati, operai e tecnici sono riusciti a rimettere la turbina in condizioni di funzionare, ma non ancora a pieno regime. E così il «traghetto superveloce» è finalmente riuscito ad approdare, dopo un viaggio a bassa velocità, a Civitavecchia, da dove è ripartito ieri sera lemme lemme con tre ore di ritardo sull'orario. E all'arrivo a Olbia il ritardo sarà ulteriormente aumentato.**

## Grandi città, in «ferie» bus e tram

ROMA. Anche i trasporti pubblici urbani vanno in ferie. Anche quest'anno, nel corso del mese d'agosto - e, sia pure in misura minore, anche in luglio e in settembre - in praticamente tutte le città italiane la frequenza delle corse di bus, tram e metropolitane ha subìto una più o meno forte riduzione. Si va da un «taglio» del 40% a Como (ma anche, nella settimana di Ferragosto, a Bologna e sulle linee del metrò di Roma) a uno del 12% a Genova, il più contenuto insieme a quello di Palermo, oscillante tra il 10 e il 15%. Una mappa non casuale: nelle città frequentate dai turisti la riduzione del servizio appare in genere assai più contenuta rispetto a quelle che in agosto si svuotano. O sembrano svuotarsi: nelle grandi città in effetti rimane una quota consistente della popolazione (a Roma si stima come minimo intorno al 60%), che però è formata in gran parte da persone anziane o povere. Quelle, cioè, che normalmente più si servono dei mezzi pubblici per muoversi. E che indubbiamente vengono ulteriormente penalizzate dalle lunghe attese sotto il sole. Anche se, va detto, il consistente calo della circolazione di auto private consente ai bus di viaggiare più speditamente, quanto meno di rispettare le tabelle di marcia, aumentando così di fatto il numero delle corse possibili. A vigilare sulla qualità dei trasporti pubblici - locali e nazionali - sarà comunque d'ora in poi «Watchdog trasporti», un'associazione creata dai parlamentari verdi che si propone di «passare» al ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, tutte le segnalazioni e le lamentele che riceverà. «Abbiamo già pronte decine di interrogazioni - dice il responsabile dell'associazione, Giuseppe Gagliardi - che vanno dai problemi dei pendolari alle numerose ristrutturazioni di stazioni in seguito chiuse, alle mancate coincidenze dei treni Intercity con quelli locali».

L'autoproclamato principe Giorgio I celebra riti lampo nella cittadina ligure

# A Seborga divorzi in giornata

SEBORGA (Imperia). Giorgio I, eletto principe nel 1960 dai trecento cittadini di Seborga con una votazione avvenuta in piazza, ha appena finito di celebrare un matrimonio che già pensa a concedere divorzio alle coppie che intendono porre fine alla loro unione. Rito accelerato come quello delle nozze: rifuggendo da tante scartoffie burocratiche e ricorrendo alla sua autorità di principe.

Ha l'altro giorno ricevuto nel palazzotto definito Palazzo del Governo il medico dentista Paolo De Thomatis di anni 53 ed Edy Spinelli di anni 35 impiegata presso l'amministrazione provinciale, entrambi di Imperia. Sala addobbata e ricca di fiori, Giorgio I con l'alta uniforme e con una fascia azzurra dalla spalla destra al fianco sinistro, ha unito le mani degli sposi e pronunciato la vecchia formula: «Vostro è il volere, vostro è il piacere, nostro è il dovere. Con questo noi vi dichiariamo marito e moglie per tutta la vita, finché morte non vi separi». Ovviamente la coppia, nella stessa mattinata, si era già unita in matrimonio nel Comune di Seborga dinnanzi al sindaco con rito civile. Ma ha fatto folclore anche quello celebrato con rito medievale dal Principe, al secolo Giorgio Carbone, coltivatore di mimose. Il suo nome è divenuto ormai famoso, da quasi trent'anni va proclamando l'indipendenza del piccolo borgo sito sulle alture di Bordighera e confinante con il territorio della Francia.

Un tempo Castrum Sepulcri dei conti di Ventimiglia (secolo X), poi Principato Abaziale dei Monaci di Lerino (954-1729), feudo di casa Savoia (1729-1929) dal 1666 al 1686 i monaci vi batterono moneta (luigini d'oro). Giorgio Carbone, documenti alla mano, sostiene che con la firma del trattato di Vienna Seborga venne dimenticata e che, quindi, non appartiene all'Italia ma è rimasta Principato indipendente. E si è fatto proclamare principe dai suoi concittadini. Una trovata che ha reso noto il nome di Seborga in tutto il mondo facendo accorrere turisti. Ha nominato consoli, battuto moneta, stampato francobolli, tracciato i confini di Stato e, non soddisfatto di celebrare matrimoni, ora propone anche divorzi lampo: più celeri che a Las Vegas.

*G.Lor.*

## Padre e figlio travolti da crollo muro nel cuneese

**Un anziano agricoltore e suo figlio sono morti ieri mattina a Priola (un piccolo paese della val Tanaro, in provincia di Cuneo), per il crollo di un muro di sostegno in cemento armato. Le vittime sono Giuseppe Bianco, 82 anni, e il figlio Bernardino, di 46, commerciante di legnami. Il muro crollato costeggia una strada che dà accesso ad un garage. Recentemente il Comune aveva rilasciato una concessione edilizia per la sua ristrutturazione poiché appariva pericolante. I temporali di questo periodo lo avrebbero reso ancor più pericolante. Il cedimento del muro e il conseguente smottamento del terreno hanno dapprima investito l' anziano agricoltore e poi il figlio, Bernardino Bianco, che aveva cercato di soccorrere il padre. Investito dal crollo anche un nipote che ha riportato un forte trauma cranico ed è ricoverato in ospedale. Il cedimento è avvenuto mentre una ditta specializzata stava rafforzando il muro di sostegno.**

Fascicolo della procura sull'ex capo degli Affari riservati

# D'Amato, Roma indaga

MARIA ANNUNZIATA ZEGARELLI

ROMA. La procura di Roma, si è saputo soltanto ieri, ha aperto un fascicolo su Federico Umberto D'Amato, l'ex capo degli Affari riservati, morto pochi giorni fa. Tra i capi d'imputazione al vaglio del Pm - il più grave per ora non è noto - anche quelli di distruzione, falsificazione o sottrazione di documenti sulla sicurezza dello Stato e la calunnia.

A occuparsi di lui, e di altri due ex funzionari dei servizi iscritti sul registro degli indagati, di cui non si conoscono i nomi, è stato il Pm Pietro Saviotti, che nel novembre del '95 fece perquisire da cima a fondo l'abitazione dell'ex capo dell'ufficio Affari riservati del ministero dell'Interno e ne dispose un interrogatorio. Plichi pieni zeppi di materiale sul quale il Pm sta ancora lavorando per cercare di risalire alle fonti e stabilire l'uso di centinaia e centinaia di «veline», come le chiama il magistrato, su uomini politici di mezzo mondo, compresi quelli italiani, e servizi segreti stranieri. C'era di tutto in casa di D'Amato. Di tutto, ma nulla sulla vicenda «Argo 16», l'aereo dei servizi segreti che precipitò nei pressi di Marghera nel novembre del '73, sulla quale lavora il Pm di Venezia Carlo Mastelloni. Non c'era nulla allora, su «Argo 16», e non c'era nulla il 2 agosto scorso, quando Mastellucci è piombato nell'abitazione di D'amato, per una perquisizione, proprio nel giorno del suo funerale.

L'inchiesta romana, che non è ancora conclusa, è andata avanti nel massimo riserbo. Soltanto ieri le prime indiscrezioni sono trapelate dall'enorme edificio di piazzale Clodio, ormai semideserto per vacanze estive.

Veline e carteggi, tanti, con il timbro che ne attestava la riservatezza. Documenti che, secondo Saviotti, non sarebbero dovuti stare a casa dell'uomo più consultato e temuto dai politici italiani. Ma D'Amato, interrogato dalla Digos su mandato di Saviotti, già gravemente malato, fornì una versione ritenuta dagli inquirenti poco soddisfacente. Avrebbe raccontato, infatti, che quei documenti gli servivano per scrivere un libro sui metodi di arruolamento degli 007 nei servizi segreti italiani ed esteri.

In realtà l'impressione è che l'unico che ne volesse fare fosse di tutt'altra natura. Sospetti, è chiaro, destinati, soprattutto ora che D'amato e molti altri che avrebbero potuto chiarire il mistero sono morti, a rimanere tali.

Una cosa, tuttavia, sin d'ora appare chiara: dall'inchiesta romana non arriveranno risposte ai misteri e agli intrecci intessuti dai servizi segreti e dai potenti degli ultimi quarant'anni: si potrà delineare soltanto, per dirla con il magistrato, uno spaccato storico sul modus operandi dei servizi stessi.