

INCHIESTA

I PERMESSI «SOMMERSI»

Passo carrabile, il Comune incassa soldi dai «fuorilegge»

NICOLA PEPE

● In latino si dice «solvo et repeto», dalle nostre parti, per rendere l'idea, si usa dire «paga, poi si pensa». Rispettare le regole? Per ora pago, e vado avanti. A questa filosofia sembrano ispirarsi circa tremila degli oltre 6mila «titolari effettivi» di passi carrabili esistenti in città da Torre a Mare a S. Spirito. Tutti pagano, ma solo poco più della metà è in regola con le autorizzazioni. Bravi contribuenti da un lato, fuorilegge dall'altro.

I loro nomi, cognomi, indirizzi, con tanto di indicazione della superficie del passo carrabile, sono contenuti in un dossier a disposizione degli addetti ai lavori o di chi potrebbe (o dovrebbe) fare i controlli.

L'ufficio Traffico conosce la metà dei permessi che risultano all'Ufficio tributi. Perché con quei dati non si fanno i controlli?

I PERMESSI -

Dopo la nostra inchiesta dei giorni scorsi che ha rivelato la presenza di numerosi cartelli di passo carrabile

«non a norma», mettendo in luce una situazione che si trascina ormai da anni, ora arriva un'altra sorpresa.

E cioè che il numero dei titolari di passo carrabile in regola con i pagamenti con la relativa tassa di occupazione di suolo pubblico, non corrisponde a quello degli intestatari dell'autorizzazione comunale. A rigor di logica, i numeri dovrebbero essere uguali, ma i conti non tornano. E non si tratta di poche decine e neanche un centinaio, ma di qualche migliaio. Per avere conferma basta mettere a confronto i dati dell'Ufficio traffico - quello in cui si trova il Registro unico delle autorizzazioni di passi carrabili rilasciati dal 1967 ad oggi - e quelli della Ripartizione tributi.

Nel primo (si trova in via Giulio Petroni nei pressi dell'ospedale militare) sono custodite le schede dei 3.650 passi carrabili rilasciati negli ultimi 41 anni: il registro in cui sono annotati a mano i nomi dei titolari e i numeri delle autorizzazioni è ormai considerato una «reliquia» insieme al vecchio schedario metallico, in cui sono «mappati» su vecchie schede ingiallite e dattiloscritte, i passi carrabili suddivisi strada per strada.

Quello dei 3.650 permessi è un dato complessivo cui vanno detratte eventuali sostituzioni di vecchi cartelli o subentri nell'autorizzazione (il numero scende quindi a poco meno di 3.500).



IRREGOLARE

Il cartello, a sinistra nella foto, rientra tra quelli non a norma. Il numero dell'autorizzazione non basta per «confermare» la validità di un permesso. Cartelli come questo devono essere sostituiti

REGOLARE

A destra, nella foto, un cartello a norma: è indicato l'ente concessionario, il numero dell'autorizzazione, la data di rilascio. Naturalmente, per essere valida, sul cartello devono essere riportati tutti gli estremi del provvedimento

COME ORIENTARSI

Cosa sono e come averli
Ecco regole e sanzioni

GLI UFFICI COMUNALI -

Negli uffici della Ripartizione tributi, invece, sono classificati tutti i 6.100 contribuenti del «passo carrabile» (gettito annuo circa 260mila euro). Tale numero deriva da un tabulato fornito dalla Gestor (la società che si occupa della riscossione della Tosap, la tassa di concessione di suolo pubblico), ed elaborato al termine di un censimento effet-

tuato a tappeto su tutto il territorio dagli esattori del concessionario.

Tra i due gruppi di dati, restano fuori oltre 2mila e 700 utenti che - fino a prova contraria - non risultano in possesso di un'autorizzazione.

Ma come è possibile? La Ripartizione tributi si occupa di far incassare i soldi al Comune, quindi rispetta le procedure pre-

viste dalla norma in materia di tributi comunali (pubblicità, rifiuti, Tosap, ecc.). E tale legge (il decreto legislativo 507/1993) non fa distinzione fra autorizzati e non, l'importante è che si paghi.

L'ufficio traffico (quindi la singola Circostrazione insieme alla Polizia municipale), invece, si muove attraverso un altro fronte: si attiene alle norme del

Codice della strada, nonché del regolamento comunale in materia di passi carrabili.

Due uffici, due regole diverse. Una sola certezza: 3mila accessi sono fuorilegge e tale situazione rischia di alimentare il clima di confusione che serpeggia in questi giorni.

RESTA TUTTO COM'E' -

Pur volendo mettercela tutta,

I DATI. I titolari autorizzati sono 3.500, quelli che pagano sono 6.100. Il censimento «dimenticato»

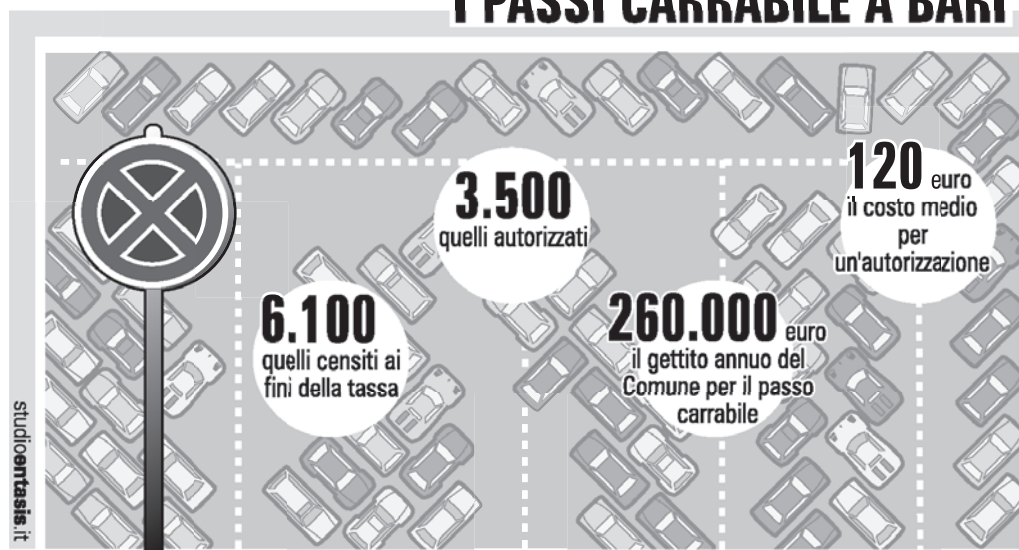
LE REGOLE. La legge non ammette eccezioni: bisogna adeguarsi. E una sentenza della Cassazione...



PROVINCIA «FUORILEGGE»

Il problema dei cartelli non in regola investe anche gli uffici pubblici: dopo l'Ufficio patenti della prefettura (in via Ravanas), anche il passo carrabile del palazzo della Provincia risulta non a norma: nella foto di Luca Turi, il cartello posto davanti all'ingresso di via Spalato. È di tutta evidenza la non rispondenza ai requisiti previsti dal Regolamento del nuovo Codice della strada approvato nel dicembre del 1996

I PASSI CARRABILE A BARI



la soluzione non è facile. Col passare delle ore, cresce anche l'imbarazzo per l'amministrazione comunale che non può continuare a restarsene immobile di fronte a una situazione, di tutta evidenza, e che la vede nella posizione scomoda di controllore e controllato.

A ciò si aggiunge il clima di contrapposizione che si sta registrando per le strade della città in questi ultimi giorni: da un lato ci sono gli automobilisti a caccia di un parcheggio che, davanti a un cartello fuorilegge, non esitano a lasciare l'auto; dall'altro ci sono coloro che, pensando di essere in regola (magari perché hanno ereditato l'autorizzazione), rischiano di restare imprigionati senza poter chiedere aiuto neanche ai vigili.

Eppure la legge non dà tregua. Se quei passi carrabili (per i quali la gente versa l'imposta) non sono in regola, devono essere «cancellati». Pena, la multa e il ripristino dello stato dei luoghi.

A rendere le cose più difficili ci ha pensato anche una sentenza della Cassazione (II sez. civile, n. 1253 del 19 gennaio 2007) che ha confermato tale orientamento. Per gli «ermellini», in pratica, la cicostanza che l'accesso (o passo carrabile) esistesse in passato non assolve l'attuale possessore dall'obbligo di mettersi in regola. Se tale regola si dovesse applicare alla lettera, se ne vedrebbero delle belle.



Sopra, un momento della conferenza stampa di presentazione del programma Interreg-Most Bari-Tirana. Da sinistra, i vicesindaci di Tirana, Shalsi e Bari, Martinelli, l'assessore Decaro, Di Matteo e il direttore, Lozito [foto Luca Turi]

Bari e Tirana, mobilità a braccetto

Finanziato dall'Unione europea un programma comune per ridurre il traffico veicolare

GIUSEPPE ARMENSE

● Italia e Albania dialogano in materia di mobilità. Il progetto, all'interno del programma Most (Mobilità sostenibile a Tirana)-Interreg, per una volta non troverà attuazione in una bella rassegna con corteo di amministratori pubblici tra le due sponde del mar Adriatico. I 250mila euro (150mila per l'Albania, 100mila per Bari) stanziati, infatti, costituiranno l'occasione da un lato per la formazione di funzionari di aziende pubbliche che assumano su di sé il compito di redigere e attuare le misure di «mobility management», dall'altro di attuare i primi piani per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

I termini del progetto sono stati presentati ieri mattina, in sala Giunta, al Comune, da quanti hanno lavorato per arrivare alla definizione delle misure d'intervento. Per il Co-

mune di Bari, il compito di spiegare come verrà attuato il piano (durata un anno dalla sua attivazione) è toccato all'assessore alla Mobilità, Antonio Decaro. Con lui, il vicesindaco, Emanuele Martinelli, oltre al presidente dell'Amtab, Antonio Di Matteo. Poi funzionari regionali (il responsabile della misura è Lello Sforza) e rappresentanti di enti e associazioni che risultano tra i firmatari per l'attuazione del protocollo d'intesa (soggetti attuatori sono: Comune di Bari - assessorato alla Mobilità e Tempi della Città, Sistema trasporti, Parcheggi e traffico, Amtab servizio spa - capofila in Italia -, società di trasporto pubblico locale; Euromobility, Associazione nazionale di mobility manager; consorzio Uning, società di ingegneria; Eco-logica srl, società di ingegneria; Ruotalibera Bari, associazione di ciclisti urbani (aderente a Fiab), municipio di Tirana -

dipartimento dei Trasporti - leader Partner-; Co-plan, Organizzazione non governativa operante a Tirana; Politecnico di Tirana). La firma per parte albanese sotto l'accordo è stata apposta dal vicesindaco della capitale albanese, Eduard Shalsi.

Quello che il progetto Interreg-Most (realizzato grazie al lavoro congiunto degli assessori regionali al Mediterraneo, Silvia Godelli, e ai Trasporti, Mario Loizito) lascerà dunque in eredità alla città di Bari sono una serie di «facilitazioni» per introdurre alle pratiche della mobilità sostenibile le aziende che finora non lo hanno fatto, e almeno due piani pilota: il piano degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti comunali e il piano degli spostamenti casa-scuola.

Il questionario preliminare per la predisposizione del piano è stato già distribuito ai dipendenti comunali.

L'amministrazione si è infatti dotata di due mobility manager (aziendale e d'area). Si attende adesso di recuperare i moduli compilati per poi avviare la stesura del piano vero e proprio. Obiettivo del documento è quello di ottimizzare gli spostamenti in maniera da concentrare il più possibile i flussi da e per i numerosi uffici comunali sparsi nella città, nonché di indirizzare, dove possibile, all'uso dei mezzi del trasporto pubblico.

Il piano per gli spostamenti casa-scuola, invece, prevede l'individuazione di un istituto scolastico che si presti all'attuazione di quello che si chiama «pedibus». In sostanza, per distanze ragionevoli, i bambini procedono a piedi lungo il percorso, guidati da alcuni genitori che si offrono alternandosi tra loro, raccogliendo lungo la strada altri bambini fino a formare una sorta di serpente che procede fino alla destinazione finale.