



Rassegna stampa

Martedì 31 agosto 2021

A cura dell' Ufficio comunicazione Gesco

Il verdetto del Tar**Ma l'assessore
«Deve agire
il condominio»**

Di Giacomo a pag. 26

La battaglia per la legalità

Ugo Russo, il Comune avvisa il condominio: murale giù in 30 giorni

► Se la famiglia non cancellerà l'opera ► I genitori del baby rapinatore pronti
il Municipio dovrà intervenire in danno a ricorrere anche al Consiglio di Stato

L'INTRIGO**Valentino Di Giacomo**

Trenta giorni di tempo al condominio per rimuovere il murale, poi sarà il Comune di Napoli a cancellare la gigantografia per Ugo Russo ai Quartieri Spagnoli addebitando poi i costi di rimozione ai residenti del palazzo di vico Noce. È questo l'intendimento che filtra dall'amministrazione comunale dopo che lunedì il Tar ha bocciato il ricorso perorato dai familiari del 15enne ucciso nel marzo del 2020 dopo aver tentato di rapinare a Santa Lucia un carabiniere fuori servizio. La linea, emersa in una riunione svolta ieri tra l'avvocatura del Comune, l'ufficio tecnico e gli assessori sarebbe di non attendere oltre. Trenta giorni era il limite di tempo fissato nell'ordinanza originaria dello

scorso 26 gennaio con la quale il Comune chiedeva la cancellazione del murale, trenta giorni scatteranno adesso dopo che il Tar ha dato ragione all'amministrazione comunale sul murale conteso. Nel mezzo sono trascorsi oltre 8 mesi di una surreale battaglia di "carte bollate" con le quali la Giunta faceva la guerra al murale, ma poi attraverso le dichiarazioni dei propri assessori difendeva in parte il principio dei familiari di voler così ricordare il ragazzino.

I TEMPI

Il Comune avrebbe dunque deciso la propria strategia: aspetterà 30 giorni e poi interverrà. Ma intanto il Comitato Verità e Giustizia per Ugo Russo si prepara a provare ad allungare i tempi. L'arma in tasca per resistere è il ricorso al Consiglio di Stato avverso alla decisione del Tar. «Stiamo valutando - hanno scritto ieri i familiari di Ugo - se ricorrere per difendere la legittimità del murale». I ricorrenti

hanno 60 giorni per presentare ricorso al grado più alto della giustizia amministrativa arrivando così almeno alla fine di ottobre con l'opera ancora intonsa. Cosa farà nel caso il Comune? Aspetterà ancora per cancellare il murale oppure procederà comunque? Al di là degli ultimi intendimenti, i precedenti farebbero supporre ad un'ennesima mossa attendistica, come già avvenuto in passato. Quando lo scorso gennaio fu presentato il ricorso al Tar da parte del condominio dei Quartieri Spagnoli dove sorge il murale, dopo pochi giorni il tribu-



Peso: 19-1%, 26-62%

nale ordinò al Comune la sospensione della propria determina congelando quindi la rimozione dell'opera. In aprile, prima di pronunciarsi nel merito, quella sospensiva venne fatta poi cadere dal Tar: il Comune, se lo avesse voluto, avrebbe potuto cancellare il murale per Ugo Russo già da quella data, dallo scorso 23 aprile. Cinque mesi in cui nulla è accaduto con la Giunta che aveva deciso di attendere il giudizio di merito del Tar. Quel giudizio è arrivato lunedì, resta da capire se - come viene fatto filtrare - stavolta si agirà immediatamente alla scadenza dei 30 giorni o si protrarrà la decisione ulteriormente attendendo l'esito del ricorso al Consiglio di Stato. Con le elezioni alle porte del prossimo 3 e 4 ottobre c'è da chiedersi se sarà l'amministrazione de Magistris a rimuovere il murale o se - attendendo la massima corte della giustizia amministrativa che nelle migliori delle ipotesi non arriverà prima di

novembre - se ne riparlerà quando a Palazzo San Giacomo potrebbe già essersi insediato il nuovo sindaco.

LA RISPOSTA

Nelle motivazioni di rigetto del ricorso sul murale di Ugo Russo, il Tar aveva anche avanzato una reprimenda al Comune di fare chiarezza regolando con nuovi codici la street-art in città. «Sarebbe auspicabile - aveva scritto la presidente della quarta sezione Pierina Biancofiore - che per il futuro l'azione amministrativa non avesse solo carattere episodico, ma fosse improntata a caratteri orientativi univo-

ci». Un appello che nella

riunione svoltasi ieri tra i vari uffici comunali competenti non si vorrebbe far cadere nel vuoto. Intanto dall'amministrazione viene fatto sapere che, in realtà, un progetto denominato "Street-Art Bene Comune" era stato già stilato oltre un anno fa,

con un apposito sportello online al quale presentare le istanze per disegnare dei murales. Ma la scossa del Tar vorrebbe essere utilizzata dal Comune anche per approvare un regolamento definitivo per stabilire dei principi univoci così come richiesto dal tribunale e si proverà già nei prossimi giorni a portare a termine questo traguardo.

Intanto sulla pagina Facebook del Comitato che difende Ugo Russo è comparsa anche una maglietta con la scritta "Verità e Giustizia per Ugo Russo". Probabilmente sarà avviato un piccolo merchandising per sostenere le spese legali per il ricorso al Consiglio di Stato o per pagare la rimozione dell'opera.

**DOPO LA STOCCATA
DEI GIUDICI DEL TAR
LA GIUNTA VALUTA
L'INTRODUZIONE
DI UN REGOLAMENTO
SULLA STREET ART**

Beni per i profughi afgani parte la gara di solidarietà

PORTICI

Carla Cataldo

Anche la città di Portici risponde alla chiamata della solidarietà per i profughi afgani arrivati in questi giorni a Napoli da Kabul, fuggiti al ricostituito regime taliban. In questi giorni i profughi - in attesa di ottenere lo status di rifugiati - sono stati ospitati nel Covid Residence dell'Ospedale del Mare di Ponticelli, nell'area orientale di Napoli, riaperto per l'occasione. Qui trascorreranno i prossimi giorni di quarantena. Così come accaduto in altri Comuni anche la città della Reggia vuole fare la sua parte nella gara di solidarietà avviata in queste settimane. All'interno dello spazio solidale denominato "L'angolo del dono", attivo dal dicembre dello scorso anno - per supportare le famiglie in difficoltà, offrendo loro ciò di cui necessitano, e basato sulla partecipazione attiva dell'intera cittadinanza. Nello spazio solidale di via

Salute 45 sarà possibile fare delle donazioni per i centoventisette profughi afgani arrivati a Napoli.

Come richiesto dall'unità di crisi regionale l'amministrazione di Portici, attraverso i propri canali di comunicazione, ha segnalato in particolare la necessità di ricevere abiti per bambini, abiti per adulti e, in particolare, foulard grandi, gonne lunghe, pantaloni leggeri larghi, sandali e tuniche. Tutti gli aiuti saranno ben accetti ma non saranno raccolti generi alimentari o abiti usati. "L'angolo del dono" sarà aperto il martedì dalle 11 alle 13 e il giovedì dalle 16 alle 18. La raccolta di beni per i rifugiati inizierà già il 2 settembre.

**LA RACCOLTA
INIZIERÀ DOMANI
NELLO SPAZIO
"L'ANGOLO DEL DONO"
SERVONO ABITI
PER BIMBI E ADULTI**



«Questa città - ha spiegato l'assessore alla comunicazione Maurizio Capozzo - si è sempre distinta nel campo della solidarietà e anche questa volta con tutte le sue articolazioni non si sottrae a sostenere questa popolazione che ha vissuto una tragedia immane ed è pronta a sostenerla in questo difficilissimo momento». Nei mesi scorsi i cittadini di Portici si attivarono, sempre attraverso lo spazio solidale, per donare beni di prima necessità a Vincenzo, il bimbo porticese ricoverato al Santobono di Napoli, a causa delle ustioni riportate subito dopo essere nato, episodio per cui i genitori sono finiti in carcere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+

Monopattini elettrici, boom a Napoli “Ma più sicurezza e regole chiare”

Buche stradali, basoli sconnessi, traffico, pista ciclabile interrotta, giovani inesperti alla guida: dopo la morte di un ragazzo a Milano il nuovo mezzo fa discutere. Due compagnie, 700 mila corse in 9 mesi. E 10 incidenti

di **Tiziana Cozzi**

Li vedi sfrecciare sulla pista ciclabile, sul lungomare, per le vie del centro storico, nella city. Un passeggero, spesso due, molti i giovani (anche minorenni) ma anche tanti adulti in abiti da lavoro, qualcuno guida in equilibrio con le buste della spesa. E c'è chi a bordo porta il cane. Tutti pazzi per il monopattino elettrico. Un servizio molto utilizzato ma incontrollato, se alla guida ci sono giovanissimi inesperti, il monopattino può provocare incidenti. Due giorni fa, a Milano, un ragazzo di 14 anni, alla prova su un monopattino per la prima volta, ha accelera-

to troppo e, battendo la testa, è morto. Solo 10 gli incidenti a Napoli in 9 mesi. Tanti, invece, gli atti vandalici. In meno di 8 mesi, almeno 20 i monopattini recuperati in mare, nello specchio d'acqua del lungomare.

Noemi Marchese, 29 anni di Palermo, è in vacanza a Napoli da due giorni. A bordo del monopattino è stata 40 minuti. Tutti rigorosamente a velocità minima, procedendo al bordo della carreggiata. «Abbiamo deciso di prenderlo perché è un'alternativa ai soliti taxi o bus - racconta - e anche della camminata a piedi. Cercavamo qualcosa di diverso e soprattutto più economico ma ora mi accorgo che tanto economico non è.

Per 40 minuti ho speso 11 euro, lo trovo caro. È stata una bella esperienza, da Mergellina abbiamo percorso tutto il lungomare fino a piazza Plebiscito». Un bel viaggio ma quasi a passo d'uomo. «Ho avuto paura tra



Peso 1-19% 7-70%

le automobili, in centro - confessa Noemi, con il fidanzato Gianfranco Migliore - lo trovo pericoloso. Ad un certo punto, all'incrocio in piazza Municipio, mi sono fermata e ho attraversato al semaforo, come un pedone qualsiasi. Non lo riprenderei più per strada, solo su pista ciclabile».

«Lo utilizzo per i piccoli spostamenti - rivela Erika De Giovanni, consulente del lavoro - è più sostenibile dell'auto e non devo cercare parcheggio. All'inizio avevo paura. Mi è capitato che un monopattino con un ragazzino a bordo cadesse proprio davanti alla mia auto. Ho frenato di colpo, per fortuna non è successo niente. Servono maggiori tutele».

Dall'inizio del servizio in città con due compagnie (Reby e Heilbitz), in meno di un anno, a Napoli sono stati 706.600 i viaggi effettuati, 1 milione 790 mila i chilometri percorsi nelle strade cittadine. Due le compagnie, circa 1.200 i mezzi messi a noleggio in città. Reby è una compagnia di Barcellona a Napoli dall'ottobre 2020: "coprendo" i soli quartieri di Chiaia e Vomero. Ora ha 550 monopattini che percorrono 1.100 chilometri in media ogni giorno con picchi di 1.700 nel week end. «La media di utilizzo di una corsa è di 10 minuti - spiega Alessandro Polverino, city manager Reby - con una distanza percorsa di un chilometro e mezzo. Contiamo tra tra le 900 e le mille corse al giorno, due gli incidenti, 10 i monopattini persi, 20 quelli ritrovati in mare». L'ultimo incidente, non grave, domenica scorsa. «Uno straniero

è stato tamponato da un motorino che si è dato alla fuga - spiega il comandante Antonio Muriano, responsabile settore Infortunistica della polizia municipale - Sono 10 gli incidenti registrati in 9 mesi, il problema è l'interruzione della pista ciclabile su via Partenope che costringe i monopattini ad entrare nel traffico cittadino. Per fortuna, gli incidenti non sono gravi. Qualche mese fa, due minorenni a Chiaia hanno investito un pedone senza gravi complicazioni. Attendiamo misure più severe dal legislatore».

Il principio di funzionamento e le condizioni tariffarie di Heilbitz, altra compagnia leader del settore, sono le medesime di quelle praticate nelle altre città italiane. Si scarica l'applicazione mobile gratuita di Helbiz su smartphone Android e iOS, si localizza il mezzo più vicino e lo si sblocca mediante la scansione di un codice QR situato sul manubrio. Il costo addebitato è di 1€ per lo sblocco iniziale più 0,20 centesimi al minuto per la corsa. A ciò si aggiunge la possibilità di usufruire di una tariffa flat - Helbiz Unlimited al costo di 29,99 euro al mese, che permette di effettuare un numero di corse giornaliere illimitato della durata di 30 minuti (a distanza di almeno 20 minuti l'una dall'altra). I monopattini si possono usare in strada, con limite di velocità di 50 chilometri orari, nelle piste ciclabili, nelle zone pedonali (con un massimo di 6 chilometri orari). Non si può viaggiare in due, il caschetto non è obbligatorio ma consigliato. Nei primi 3

giorni del servizio, con i primi 150 monopattini in strada, è stato un vero e proprio boom: 13.750 corse.

Armando Greco lo utilizza spesso per lavoro, «Abito a via Toledo. Ho un bar a piazza Bellini, lo uso quotidianamente, ho un abbonamento di 40 euro al mese, lo prendo per le piccole commissioni faccio pochi chilometri. Il pericolo siamo noi, bisogna fare attenzione, non faccio slalom tra la gente, vado sempre piano. Le strade sono piene di buche, i basoli sono sconnessi. Per un 14enne, il monopattino è più pericoloso di un motorino, servono più controlli e ci dovrebbe essere l'obbligo di assicurazione». «Ho impedito ai miei figli di prendere il monopattino - sbotta Mariarosaria - è molto pericoloso usarlo in strada, non c'è obbligo del caschetto, guidare a Napoli è già difficile tra auto, ciclomotori, mezzi pesanti. Li vedo sfrecciare sui marciapiedi, davanti alle auto noncuranti delle regole. Dovrebbero vietarli».

***“Utilissimo, ma
bisogna essere
attenti”. “No,
dovrebbero vietarli”***

La circolare della Federico II indirizzata a docenti, personale. Per gli studenti controlli a campione

“Certificato di vaccinazione o niente accesso all’ateneo”

La circolare è indirizzata a tutti: studenti, personale, professori. Ed è firmata dal rettore Matteo Lorito e dal nuovo direttore generale della Federico II, Alessandro Buttà. Prevede, a tutti gli accessi delle numerose sedi dell’ateneo, verifiche puntuali del possesso del Green Pass.

Per i docenti, per tutto il personale strutturato, ma anche per i borsisti, i collaboratori, gli assegnisti... e per gli studenti i controlli saranno, invece, a campione. “A coloro per i quali la verifica avrà dato esito negativo non sarà consentito l’accesso alle sedi” dice il documento a chiare lettere.

La circolare detta le nuove regole di accesso, le regole della ripartenza, o almeno spiega in quali modalità saranno applicate le nuove misure anti Covid. Ma prima ancora di mettere paletti, Lorito e Buttà invitano tutti ad adeguarsi alle prescrizioni. Il vaccino è ben più di un suggerimento.

“Tutti devono possedere e sono tenuti ad esibire la certificazione

verde Covid 19”. Chi non ce l’ha è assente ingiustificato e dal quinto giorno di assenza il rapporto di lavoro è sospeso. “Auspichiamo che tutto il personale del nostro ateneo si adegui, se non l’ha già fatto, alle suddette prescrizioni - scrivono - così che la ripresa delle attività universitarie in presenza avvenga nella maniera più serena possibile”. I controlli, agli ingressi, saranno a carico del personale di vigilanza, ma anche i dirigenti e i capi ufficio “sono autorizzati a chiedere l’esibizione del Green Pass ed effettuare la verifica di validità e, in caso di esito negativo, a chiedere l’allontanamento del lavoratore”.

I mal di pancia non mancano: “La grande tradizione dei nostri atenei vuole che nessuno venga “cacciato” dagli ambienti universitari, che nessuno venga controllato all’ingresso e allontanato. L’università è uno spazio aperto” e Link, sindacato universitario, sottolinea: “Considerando l’andamento della campagna vaccinale, ben lontana dal dirsi conclusa,

l’obbligo di Green Pass in vigore dal 1° settembre per l’accesso alle sedi universitarie e l’auspicato ritorno in presenza delle attività, gli atenei e l’Adisurc non possono girarsi dall’altra parte e devono avere un ruolo attivo nel contrasto alla diffusione del virus, garantendo a tutti il rientro in sicurezza. In questa fase di transizione chiediamo tamponi gratuiti, continuità didattica e campagne informative affinché nessuno sia lasciato indietro”.

E per semplificare le verifiche il rettore annuncia un modulo che i prof e gli impiegati dovranno compilare per dichiarare il possesso della certificazione verde.

— **b.d.f.**

Casco per i maggiorenni

Monopattini, in arrivo le nuove regole

Il dubbio da sciogliere, per tentare davvero di salvare vite, resta l'obbligo del casco. Per tutto il resto, dall'assicurazione a un patentino per i minori, sembra invece esserci intesa sulla futura legge che regolamenterà la sicurezza per chi guida i monopattini in Italia.

di Giacomo Talignani
● a pagina 20 con un commento
di Riccardo Luna ● a pagina 26

Il dibattito dopo l'ultimo incidente mortale

Monopattini, vietato vietare

di Riccardo Luna

L'incidente stradale in cui ha perso la vita un ragazzo di 13 anni che stava usando un monopattino elettrico, inevitabilmente ripropone la questione di avere norme più severe per disciplinare questo mezzo di trasporto che di fatto è comparso nelle nostre città da appena qualche anno rivoluzionandone la mobilità, almeno per i più giovani. Serve il casco obbligatorio? Va vietato ai minori di 18 anni? Va imposto un patentino che attesti una conoscenza adeguata del codice della strada? E l'assicurazione per i danni? Le risposte in questo momento sono ovvie ma non è detto che siano quelle giuste.

Sull'onda dell'emozione per dei fatti tragici la tendenza è sempre quella di avere norme più stringenti, vietare tutto e mettere pene esemplari. Questo accade sempre e accade a maggior ragione per l'innovazione. L'innovatore infatti si avventura in terre inesplorate, immagina prodotti o servizi nuovi, immagina di poter cambiare le abitudini di moltissime persone: si muove insomma in una zona grigia in cui le cose non sono né espressamente vietate né consentite in maniera chiara: infatti non è possibile vietare o consentire cose che ancora non esistono.

Prendiamo il digitale: per anni le aziende di Silicon Valley hanno proposto servizi per i quali prima non esistevano neanche le parole per definirli e quando si sono affermati si è reso necessario regolamentarli: far finire il Far Web. Questo però è accaduto moltissimi anni dopo l'inizio della rivoluzione digitale. Per esempio il termine "Intelligenza artificiale" è stato utilizzato in un documento scientifico per la prima volta il 31 agosto 1955, sessantasei anni fa, e solo

adesso che gli algoritmi di intelligenza artificiale governano parte delle nostre vite l'Unione Europea sta discutendo delle norme per regolamentarne l'uso. Si tratta di un ritardo normale.

Va anche detto che quando si deve disciplinare l'innovazione, ovvero un prodotto o un servizio che cambiano la vita delle persone, occorre fare in modo di non imbrigliarla, di non impedire l'arrivo di cose nuove solo per difendere posizioni precostituite come invece accade spesso, un po' per paura delle novità, un po' perché è più facile vedere e quindi difendere quel che si rischia di perdere piuttosto che valutare gli impatti positivi del cambiamento immaginato. Un esempio classico viene dal Regno Unito dove, nella seconda metà dell'800, per difendere gli interessi di allevatori di cavalli e costruttori di carrozze, e per accontentare i timori di una parte della popolazione, venne approvata una norma che limitava moltissimo l'uso delle prime automobili, imponendo ai guidatori di usarle "a passo d'uomo" e precedute da una vigile con una bandiera rossa in segno di pericolo (da qui il nome della legge, il Red Flag Act). Era una norma micidiale ma non ha impedito alle automobili di prendere il posto delle carrozze.

Una legge sbagliata infatti non può fermare il futuro ma può

rallentarlo in maniera significativa. Lo si è visto proprio in Italia qualche anno fa quando all'indomani degli attentati terroristici di Londra, in piena estate il Parlamento a larghissima maggioranza approvò il decreto Pisanu che metteva così tanti vincoli all'uso del wi-fi nei locali pubblici da essere equiparato ad un divieto. In quel caso insomma il meccanismo "fatto tragico-divieto assoluto" agì alla perfezione. Risultato: quella norma che avrebbe dovuto essere temporanea venne prorogata per alcuni anni, senza alcuna efficacia nel contrasto al terrorismo, ma creando non pochi ritardi nello sviluppo del digitale in Italia. Tutto questo per dire che approvare nuove norme sull'onda dell'emozione per un fatto tragico non restituirà la vita a chi l'ha perduta e rischia di farci sbagliare; e poi che dovremmo partire dal ricordare le norme che già oggi regolano l'uso dei monopattini e che sono largamente inapplicate. Ma aprire un dibattito serio su come i monopattini debbano essere usati sulle nostre strade è doveroso: quando iniziò la pandemia, con la scoperta dello smart working, si disse che avevamo l'occasione per ripensare i ritmi delle nostre città e per virare in maniera decisa verso una mobilità urbana più sostenibile. Fantasticavamo di città da attraversare in sicurezza su piste ciclabili nuovissime. È ora di ripartire da quel sogno e farne progetti concreti.