VA PO RU SA S.p.a.
FLUID CONTROL SYSTEMS
PARTNER DISTRIBUTOR
BELGICAST BY TALIS

L'Arena

il giornale di Verona dal 1866

ANNO 154. NUMERO 89. **www.larena.it**

DOMENICA 31 MARZO 2019 **€1,40** (Veronese provincia acquistata con Gazzetta € 2,00)

VA PO RU SA S.p.a.
FLUID CONTROL SYSTEMS
PARTNER DISTRIBUTOR
BELGICAST BY TALIS

L'Arena VOTA il MIGLIOR calciatore GIOVEDÌ 4 APRILE IL TAGLIANDO SPECIALE DA 50 PUNTI

DOMANI L'INSERTO

Su «Buona Settimana» la dieta antistress PAG 16

OGGI NIENTE AUTO IN CENTRO

L'ultimo Mobility Day La mappa dei divieti PAG 16

IL FORUM A VERONA. Le «due Italie» si sono sfidate in città

Migliaia in piazza Salvini: «Famiglia, ma la 194 resta»

Una lezione di democrazia

di **FERDINANDO CAMON**

Il Congresso di Verona continua a fornire dichiarazioni aspre e dolorose, per chi le pronuncia e per chi le ascolta, ma resta un convegno civile, senza violenze. Vi hanno partecipato in tanti, più di quanti si potesse prevedere. Si sono fronteggiate due fette di popolo contrarie sull'idea di vita, cos'è, come si trasmette, chi la trasmette, sull'idea di famiglia, cos'è, chi la compone, che compiti ha (...) PAG 4

Però troppi estremismi

di **GIANCARLO MARINELLI**

Il can-can attorno al convegno sulla difesa della famiglia e dei suoi valori va letto alla veneta. Can-can, nel senso di un abbaiare scomposto contro un altro latrare inutile. Per dirla meglio: nulla da rimproverare a chi vuole rimettere al centro dell'attenzione socioculturale temi fondamentali come il rapporto di coppia; la diminuzione demografica dovuta (...) PAG 4

Dal leader leghista attacco al M5S Di Maio replica: sono dei fanatici

Salvini circondato dalla folla al suo arrivo alla Gran Guardia

A Verona un'onda di persone, molte decine di migliaia, ha sfilato al corteo di protesta contro il Congresso delle Famiglie mentre tra Salvini e Di Maio è duello a distanza sui diritti. «La legge 194 non si tocca, ma no a donne-bancomat e all'utero in affitto», dice il leader della Lega. «Fanatici, stile da Medioevo», replica il capo del M5S, mentre si apre uno scontro anche sulle adozioni. Del Congresso ha parlato anche papa Francesco sul volo per il Marocco: «Ha ragione il cardinale Parolin: bene la sostanza, ma il metodo è sbagliato». PAG 10 a 15

LA CURIOSITÀ. L'organizzatore contestato «in casa»

Gandolfini va sul palco la figlia è a manifestare

«Mio padre vuole che io bruci all'inferno perché sono separata, ma sono qui a testimoniare che l'amore non ha colore, non ha razza e non ha sesso». Al Congresso ieri c'era anche una parte della famiglia di Massimo Gandolfini, leader del Family Day e uno degli organizzatori della kermesse, una famiglia però schierata su «sponde» diametralmente opposte. Tra i manifestanti che hanno sfilato contro le proposte dei congressisti c'era Maria Gandolfini, figlia 36enne di Massimo, che non nasconde il suo fastidio per quello che chiama «un evento maschilista e retrogrado». A maggior ragione perché organizzato dal padre che, ha raccontato la donna, a 18 anni l'ha fatta sposare in chiesa, matrimonio poi finito con una separazione. Il papà commenta: «Le parole di mia figlia sono servite se non altro a demolire l'immagine del Gandolfini fascista». PAG 13

In 50mila, mai così tanti

IL RECORD. Quando la testa del corteo era giunta a Paorta Vescovo c'era ancora chi sfilava prima di Corso Porta Nuova. Una colonna di tre chilometri e mezzo, record assoluto delle manifestazioni a Verona. Ma quanti erano? I numeri della Questura stimano in 30mila i partecipanti. La stima degli organizzatori arriva a quota 50mila, alcuni azzardano fino al doppio. «Mai vista comunque una cosa del genere, tanta gente», confida un veterano della polizia di Stato.

TRAGEDIA A LEGNAGO

Insegnante trovata morta nella sua villa

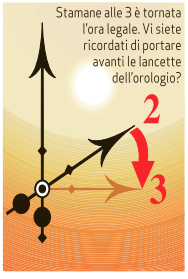
L'hanno trovata morta, senza vestiti nello sgabuzzino della villa di famiglia, a Porto di Legnago, dove viveva da sola. C'era sangue dappertutto. Probabilmente le tracce del tentativo di trascinarsi per cercare di rialzarsi e chiedere aiuto dopo un malore o una caduta che le hanno procurato una ferita al capo. A fare chiarezza sulla morte di Delia Garofano - insegnante di 49 anni, con all'attivo studi prestigiosi e una attività letteraria, iniziata ancora da ragazzina quando vinse il Supercampiello studenti - sarà ora un esame autoptico. **NICOLI** PAG 41

LA CASSAZIONE

«Pioggia in Arena, rimborsare i biglietti». Gasdia: «Un caso isolato»

FERRO PAG 17

Non dimenticare...



Automacenter
è una realtà vincente perché incentrata sul Cliente.
Specialisti del settore
PORTE AUTOMATICHE e cancelli automatici
ASSISTENZA AL CLIENTE
DALLA PROGETTAZIONE ALLA MANUTENZIONE PERIODICA
GIOCATE D'ANTICIPO AFFIDANDOVI A DEI PROFESSIONISTI

MANUTENZIONE ORDINARIA ANNUALE OBBLIGATORIA PER LEGGE
AUTOMACENTER PORTE AUTOMATICHE SCALIGERA AUTOMAZIONI srl
Via Spineta 1243 - VALLESE DI OPPEANO (VR)
Tel. 045 6984003 - 045 6984004
info@automacenter.it - scaligeraaut@libero.it
www.porteautomatiche.info
Porte Automatiche Verona

CONTROCRONACA

Da dove viene l'odio per l'autovelox

di **STEFANO LORENZETTO**

Era il 1986 quando Guido (un nome un destino) Grassi, attempato gentiluomo friulano che dirigeva la comunicazione di Bmw Italia ai tempi in cui la consociata della casa di Monaco aveva sede a Palazzolo di Sona, mi espose la sua stravagante teoria sulla velocità: «In autostrada io preferisco correre ai 180 orari, e anche oltre. Per un fatto di sicurezza. A parte la maggior concentrazione, nella malaugurata ipotesi che mi attraversasse la strada un capriolo avrei minori probabilità di centrarlo. Invece, se andassi ai 90, mi resterebbe davanti al muso della macchina per il doppio del tempo». Secondo lui, le due velocità, quella dell'auto e quella dell'animale, sommandosi riducevano di molto la possibilità di un impatto. Il che lo assimilava agli sericolati che pattinano su un lago ghiacciato: la loro incolumità dipende dalla speditezza, altrimenti la lastra si crepa e finiscono sott'acqua. Non sono un esperto, tuttavia temo che Grassi sottovalutasse l'energia cinetica. (...) PAG 27

L'INTERVENTO

La prima generazione di infelici

Giuseppe Zenti
Vescovo di Verona

Salvo una fascia non trascurabile, che la povertà vera condanna a sacrificare persino i desideri più leciti, i ragazzi, i preadolescenti, i giovani di oggi hanno tutto. Non hanno nemmeno bisogno di aprire bocca per esprimere un desiderio e si trovano già accontentati. PAG 26

CERCHI UNA BADANTE
045 8101283
Verona Civile
Costi accessibili a tutti
32 €.
AL GIORNO TUTTO COMPRESO
ASSISTENZA H24
Verona Civile Ass. No-Profit
Centro Badanti Italia
Domicilio o Ospedale
C.so Milano, 92/B - VR - veronacivile@gmail.com

Poste Italiane S.p.A. - Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB Verona

dallaprima - Controcronaca

Quando in auto correte, pensate ad Antonello

Gli autovelox ormai sono strumenti con cui i Comuni fanno cassa. In Germania, dove sulle autostrade non vige un limite di velocità, si registrano meno morti che in Italia. Ma provate a dirlo a Valter Zara...

di **STEFANO LORENZETTO**

(segue dalla prima pagina)

(...) Del resto, aveva una visione molto pratica dei fatti della vita, ispirata a una massima di propria invenzione: «Vede più el Papa col contadin che el Papa da solo». Mi sono sempre illuso che il suo rustico approccio alle leggi della fisica riguardanti velocità, massa, forze, accelerazione e decelerazione fosse in qualche modo giustificato, visto che dell'auto sapeva tutto, e dunque confesso d'essermi regolato di conseguenza. In altre parole, al volante ogni tanto mi capita di eccedere.

Non quanto i fratelli Marzotto, che potevano farlo, beati loro, sulle Ferrari ed erano stati ribattezzati, con riferimento alla posizione patrimoniale, i «conti correnti». Siccome considerava le fuoriserie di Maranello troppo veloci e quindi pericolose, a un certo punto il padre Gaetano, capostipite della dinastia tessile, li invitò a darci un taglio: «Basta con quei bolidi rossi!». La reazione dei figli fu in linea con l'estrosità del casato: «Io e Umberto lo accontentammo comprandoci una Ferrari azzurra e una bianca», mi disse Giannino. «Paolo continuò con la rossa e a un passaggio a livello mancò di poco un direttissimo attraversando i binari a 160 chilometri orari».

Con la Ferrari Le Mans azzurra, Giannino, che correva in doppiopetto, vinse la Mille miglia nel 1950, davanti a Teodoro Dorino Serafini, arrivato secondo, e a Juan Manuel Fangio, terzo. Successo bissato tre anni dopo con una Ferrari 12 cilindri 4100 (quella volta Fangio si piazzò secondo). Ma, pochi mesi prima di morire, il conte Marzotto mi confessò che la velocità non gli dava più alcuna ebbrezza: «La trovo utile, tutto qui. Alla mia età percorro ancora 20.000 chilometri l'anno senza rispettare i limiti, mai. Solo quelli di prudenza. Di notte, in autostrada, i 200. Una volta ho toccato i 309. Di giorno, sulla Serenissima, arrivo ai 190. In genere vado ai 160. E non ho mai preso una multa». Nel giardino di casa conservava il monumento al Culo, cioè il rottame della Iso Rivolta con cui nel 1976 era andato a schiantarsi contro un platano, uscendone vivo per miracolo, sia pure con 17 fratture.

Il tema è tornato d'attualità perché il «governo del cambiamento» ha annunciato l'intenzione di portare il limite in autostrada fino ai 150 orari. Secondo il leghista Alessandro Morelli, presidente della commissione Trasporti della Camera, «gli strumenti di sicurezza stradale, attivi e passivi, hanno fatto tanti e tali passi avanti negli ultimi decenni» da giustificare un innalzamento di 20 chilometri orari della soglia di pericolo.

In parte ha ragione. Oggi persino molte utilitarie dispongono dell'active cruise control, cioè il controllo adattivo della velocità di crociera impostata dal conducente. Un sensore rileva i veicoli che precedono, decelera automaticamente qualora la distanza di sicurezza non sia garantita, torna ad accelerare quand'è ristabilita. Le telecamere laterali fanno il resto, «leggendo» la segnaletica orizzontale e mantenendo l'auto in carreggiata anche se il guidatore stacca le mani dal volante. Ma quanti dispongono di questo optional? Prima bisognerebbe renderlo obbligatorio.

Certo che ne ha fatta di strada, è proprio il caso di dirlo, la coscienza sociale della velocità. Giorgio Boatti, autore del saggio *Bolidi* (Mondadori), mi ha raccontato che sua madre, rimasta senza famiglia e accolta in casa da una coppia di contadini benestanti, si ritrovò orfana per la seconda volta nel 1924 perché una delle prime auto da corsa, di ritorno dal circuito di Monza, travolse e uccise i suoi genitori adottivi. Vi furono molti incidenti simili, a quell'epoca. I processi si concludevano con l'assoluzione dei guidatori. In pratica erano giudicati colpevoli i pedoni che non si scansavano in tempo.

Solo l'austerity, provocata dalla crisi petrolifera, indusse un governo, quello presieduto da Mariano Rumor, a regolare la velocità dei veicoli. Accadde nel 1973. Furono fissati i limiti di 100 chilometri orari sulle strade extraurbane e di 120 sulle autostrade.

Valter Zara, padre di Antonello, ucciso da un'auto nel 2008. Si deve a lui la legge sull'omicidio stradale

Quattro anni dopo, il premier Giulio Andreotti, sempre allo scopo di risparmiare benzina e gasolio, li differenziò a seconda delle cilindrate, portando la velocità massima a 130 chilometri orari, ma solo per i veicoli più potenti.

Nel 1988 arrivò il castigamatti, impersonato dall'ex magistrato Enrico Ferri, ministro dei Lavori Pubblici, che ridusse la velocità massima consentita a 90 sulle strade extraurbane e a 110 sulle autostrade. Lo incontrai una decina d'anni dopo, retrocesso a sindaco, nel municipio di Pontremoli. Era ancora arrabbiato perché i governi successivi avevano cancellato i 110, riportandoli a 130, e vagheggiava l'introduzione della patente a punti, che sarebbe arrivata nel 2003.

Peccato che la sua Alfa 164 ministeriale, un sabato di maggio del 1989, in pieno regime dei 110 orari, fosse stata notata sull'autostrada Milano-Torino da Giovanni Noce, dirigente d'azienda, mentre volava ai 180. «Tutte balle», si difese Ferri. E il cittadino Silvio Pioli il 7 aprile dello stesso anno, a Milano, la vide mentre infilava corso Sempione ad almeno 90 chilometri orari. «Le scorte non devono fermarsi ai semafori, altrimenti la sicurezza va a farsi benedire. Lo prescrive la legge», si autoassolse l'ex ministro, che menava vanto di non aver mai preso multe per eccesso di velocità.

Quest'ultimo esercizio non richiede molta virtù. Più che altro una certa scaltrezza. Siccome tutor e radar «scontano» del 5 per cento l'andatura reale, in autostrada basta puntare il regolatore di velocità sui 136 chilometri orari per evitare qualsiasi sanzione. Se poi lo programmi sui 147, rischi solo una multa che può variare da un minimo di 41 euro a un massimo di 168. Ed ecco aggirato di 17 chilometri orari il limite, senza decurtazione di punti sulla patente.

Le contravvenzioni sono diventate ormai una tassa con la quale i Comuni cercano di risanare i loro dissestati bilanci. Ne sa qualcosa chi percorre la direttissima Verona-Legnago nel territorio di San Giovanni Lupatoto. Nel 2001 il gettito delle multe in Italia era pari a 820 milioni di euro annui, oggi è arrivato a 1,7 miliardi. Un incremento del 107 per cento.

In barba alle regole, molte amministrazioni civiche iscrivono nel bilancio di previsione i quattrini che pensano di ricavare dalle contravvenzioni: più che da sindaci, siamo governati da profeti. Il Comune di Santa Luce (Pisa), record italiano, nel 2005 arrivò a elevare sanzioni per 1,7 milioni di euro: in media 1.103 euro per abitante. Con le imposte locali incamerava tre volte di meno.

Non si contano, anche nella nostra provincia, le autorità municipali indagate per aver deliberatamente truccato i semafori intelligenti equipaggiati con il T-red allo scopo di fare cassa, riducendo a 3-4 secondi l'intervallo fra giallo e rosso, invece dei 5-6 prescritti dagli studi del Cnr.

Fra tutori della legge e cittadini è una gara per fregarsi a vicenda. Le autostrade pullulano di manufatti biancoazzurri, sbreciati e arrugginiti, con la scritta «Polizia» e la silhouette dell'agente dal braccino corto (ma chi l'ha disegnata? sembra un mutilatino di don Gnocchi), costruiti quando ancora non esistevano le foto digitali. Per cui i casi sono due: o nei gabbiotti c'erano caricatori di pellicola fotografica più lunghi delle 15 pizze che formavano *La Bibbia* di John Huston – so di che parlo, da ragazzo ho fatto il proiezionista – oppure la maggioranza di queste colonnine erano (sono) finte.

Nei supermercati si vendono bombolette spray di liquido riflettente da spruzzare sulla targa per «accecare» gli autovelox al momento dello scatto fotografico. Allo stesso scopo, legioni di guidatori viaggiano ancora con i cd-rom adesi al parabrezza o appiccicati al lunotto, nella speranza che producano bagliori iridescenti. In questo Far West si è perso di vista un dato fondamentale: la velocità troppo elevata è solo la terza causa degli incidenti stradali e pesa per il 10,3 per cento sul totale (dati Istat 2017). Prima vengono la guida distratta o l'andamento indeciso (16 per cento) e il mancato rispetto delle precedenze e dei semafori (14,5). A confronto con il 2016, poi, gli incidenti per eccesso di velocità risultano, sia pure di poco, in calo.

Strade extraurbane e autostrade, dove i veicoli possono correre, incidono per il 14,6 per cento nella statistica degli incidenti gravi, assai più frequenti sulle strade comunali, provinciali e statali. In Spagna e Portogallo, dove il limite autostradale è di 120 chilometri orari anziché 130, si conta il triplo di morti rispetto al nostro Paese. La Germania, che non ha divieti generali di velocità sulle autostrade, registra 1,75 morti per miliardo di chilometri percorsi, contro i 3,84 dell'Italia e i 3,57 degli Stati Uniti (fonte: International traffic safety data).

Marco Pizzi, un grossista di scarpe che a Vigevano si è arricchito facendosi pagare in lire anche dopo l'introduzione dell'euro, mi pose un'obiezione alla quale non seppi rispondere: «Ho percorso 3 milioni di chilometri, non ho mai avuto un incidente, nei centri abitati non supero i 40. Possiedo due Ferrari e mi costringono a viaggiare ai 130 chilometri orari, perché sostengono che così càpitano meno disgrazie. Però la mia Testarossa lanciata a 150 l'ora è in grado di fermarsi, una Fiat Punto no. Basterebbe imporre ai veicoli di non superare il 50 per cento della velocità potenziale prevista dal costruttore».

In effetti il limite di velocità non è mai un valore assoluto, bensì relativo, che dipende da chi guida e da che cosa guida. Invece, per un malinteso egualitarismo, siamo ancora qui a giocare a guardie e ladri. Se un liberale autentico come Piero Ostellino, pace all'anima sua, sempre misurato nei giudizi, giunse a scrivere – a proposito di autovelox, multe e punti sottratti dalla patente – che «questo non è salvaguardare l'incolumità del cittadino: è furto con destrezza» e ad aggiungere che «gli italiani non rispettano limiti di velocità assurdi e pretestuosi e si rassegnano a pagare alla pubblica amministrazione il pedaggio che una volta si pagava ai grassatori di strada», significa che qualcosa non va.

Autovelox e tutor sono diventati collettori di odio sociale. Dice niente che in Francia il 60 per cento dei radar stradali sia stato distrutto dai gilet gialli? Servirebbe una conferenza nazionale che detti regole sensate rapportate alla tipologia dei veicoli, dei conducenti e delle strade.

Ma capisco che ogni argomentazione perde qualsiasi senso quando incontri il veronese Valter Zara, padre di Antonello, il tronista di *Uomini e donne* che nel 2008 fu falciato da un'auto in Costa Smeralda. Se nella legislazione italiana è stato introdotto il reato di omicidio stradale, lo si deve in larga misura alla battaglia solitaria che questo concittadino ha condotto contro l'investitore di suo figlio, un ventenne residente a Monza. «Se l'è cavata con 232 euro di multa per guida contromano. Ha patteggiato un anno di reclusione, che ovviamente non ha scontato. E dopo 18 mesi gli avevano già restituito la patente», mi ha spiegato Zara.

Antonello era stato a una cena con amici a Porto Cervo, presente l'attore George Clooney. Stava rincasando in sella a un cinquantino Honda preso a noleggio. «In quel punto, Cala Faro, la strada è in salita, quindi poteva andare al massimo ai 30 all'ora», ha ricostruito il padre. «L'auto uscì dall'hotel Porto Cervo. Percorse almeno 300 metri a sinistra della carreggiata, anziché a destra. Tre periti hanno stabilito che viaggiava a 82 chilometri orari. Io, che ho venduto automobili per una vita, dico che filava almeno ai 100. Antonello si trovò di fronte un bolide nero nella notte. Non ebbe scampo».

A volte, mentre guido, penso al dolore di questo papà, e stacco il piede dall'acceleratore. Dovrei farlo sempre. Perché non mi entra in testa? •

www.stefanolorenzetto.it

Raccontami com'era
Il vecchio Bentegodi

Lo stadio era al centro della città, dove oggi sorge un grande parcheggio.
La prima promozione in A dell'Hellas, negli anni '50 in cui si andava alla partita
in giacca e cravatta, dopo il pranzo della domenica in famiglia.
Un rito che coinvolgeva tutta Verona, un calcio profondamente diverso
da quello attuale, rivissuto dai protagonisti di allora.

Questa sera ore 21.00 su Telearena