

SOMMARIO RASSEGNA STAMPA

Data	Argomento	Sommario	Pag
<u>CULTURA E ISTRUZIONE</u>			
17.12.2009	La Nazione Firenze (p.27)	Bentornato presidente Napolitano	1
<u>TRASPORTI</u>			
17.12.2009	La Nazione (p.17)	Maxipista ciclabile lunga 250 chilometri. Seguirà l'Arno dal Falterona fino al mare	2
17.12.2009	La Repubblica Firenze (p.1)	"Tav, spesa irragionevole: è costata 400 volte di più"	3
17.12.2009	La Repubblica Firenze (p.2)	Il tunnel è inaccessibile: Frecciarossa in ritardo, treni regionali nel caos	5
17.12.2009	La Repubblica Firenze (p.1)	Ultima beffa, rimborso oltre i 60 minuti	6

OGGI A FIRENZE IN VISITA UFFICIALE

Bentornato presidente Napolitano

Il Capo dello Stato inaugurerà la sede degli Archivi Storici dell'Unione Europea

IMPEGNI

Nel pomeriggio in Palazzo Vecchio sarà ricevuto dal sindaco

— FIRENZE —

CITTA' blindata, oggi, per un ospite speciale: il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano arriverà sulle colline di San Domenico per poi scendere nel cuore antico di Firenze. Come annunciato su queste pagine, il capo dello Stato passerà l'intera giornata odierna nel capoluogo toscano: alle 11,15 inaugurerà, a Villa Salviati, la nuova sede degli Archivi Storici dell'Unione Europea; un evento organizzato dall'Iue, l'Istituto Universitario Europeo, che gestisce gli Archivi Storici per conto dell'Unione Europea. La cerimonia inizierà con i saluti del presidente dell'Istituto Universitario Europeo, Yves Mény, del ministro per le Politiche europee, Andrea Ronchi, e del vicepresidente del Parlamento Europeo, Miguel Angel Martinez. Seguirà un incontro con i ricercatori dell'Iue e con il movimento dei Giovani Federalisti Europei; in occasione della visita del presidente Napolitano, è previsto anche il cambio ai vertici dell'Istituto Universitario Europeo: il presidente uscente, Yves Mény, 'lascera' la poltrona a Josep Borrell. Ma la festa è per Villa Salviati, acquistata dal Governo Italiano nel 2000, in quanto era già chiaro che la sede di Villa Il Poggiolo sarebbe ben presto divenuta insufficiente ad

accogliere la massa di documenti storici che annualmente affluiscono dalle principali Istituzioni dell'Unione. Gli Archivi storici raccolgono e rendono disponibili al pubblico i documenti storici delle istituzioni europee della Comunità del carbone e dell'acciaio, della Comunità Economica Europea e dell'Euratom, risalenti ad almeno 30 anni prima. Lunghi e faticosi gli interventi di restauro,



iniziati a metà 2008, sotto la guida del Provveditorato alle Opere Pubbliche della Toscana: ora si è conclusa la prima e principale tranche dei lavori,

che riguarda l'archivio ipogeo, i tetti e facciate della Villa.

NEL POMERIGGIO il presidente Napolitano raggiungerà Palazzo Vecchio, dove sarà ricevuto dal primo cittadino, Matteo Renzi: alle 16, in Sala d'Arme, avrà luogo la presentazione del restauro di tre arazzi medicei del ciclo 'Storie di Giuseppe l'Ebreo', provenienti da una collezione di venti esemplari, alcuni dei quali hanno adornato le pareti del salone de' Dugento del Comune di Firenze. Il complesso intervento di restauro, finanziato dall'Ente Cassa di Risparmio di Firenze, è stato eseguito, interamente a mano, dagli esperti dell'Opificio delle Pietre Dure, che ha i laboratori dedicati agli arazzi proprio a Palazzo Vecchio.

Letizia Cini

RICORRENZA

Il presidente Giorgio Napolitano durante la visita alla mostra per i 150 anni de La Nazione in Palazzo Medici Riccardi insieme al professor Cosimo Ceccuti



TOSCANA

Maxipista ciclabile lunga 250 chilometri Seguirà l'Arno dal Falterona fino al mare

LA REGIONE Toscana pensa a un percorso ciclabile lungo 250 chilometri, lungo l'Arno, dal monte Falterona a Marina di Pisa attraverso le province di Arezzo, Firenze, Prato e Pisa toccando i territori di 48 comuni. Dopo l'accordo firmato ieri a Firenze nella sede della Presidenza regionale verrà dato il via alla progettazione e alla realizzazione del percorso. Le spese per finanziare l'elaborazione degli interventi prioritari indicati dal programma saranno coperte dalla Regione e ammontano a 70mila euro, dei quali 24mila per il 2009 ed i restanti per il 2010.



L'esperto

“Alta Velocità, troppa offerta rispetto alla domanda”

MASSIMO VANNI

L'ALTA velocità? «Più offerta che domanda». E trasportare merci sui binari veloci «è pura follia». Parla Marco Ponti, docente al Politecnico di Milano, esperto di economia dei trasporti.

SEGUE A PAGINA III

L'esperto

“Tav, spesa irragionevole è costata 400 volte di più”

(segue dalla prima di cronaca)

MASSIMO VANNI

PROFESSOR Ponti, un flop l'Alta velocità?

«No no al contrario, il sistema è un'ottima cosa, solo che è costata una cifra del tutto irragionevole».

L'Italia è fatta di valli e montagne.

«Sì ma questo secondo le mie stime spiegherebbe un aumento del 50 per cento dei costi rispetto alla media europea. Non il 300-400 per cento: è costata quattro volte di più».

E perché così tanto?

«Provi a pensarci, non c'è stata nessuna gara. Tanto tutti sapevano che lo Stato avrebbe pagato: questo favorisce fenomeni di malcostume di estrema gravità. Pensiamo alla Milano-Torino, è costata 8 miliardi e non ci viaggia nessuno».

L'Alta velocità soffre un eccesso di offerta?

«Sulla Milano-Torino ci sono 12 treni veloci, non credo che raddoppieranno. Se però diventano 24, si arriverebbe a 330 treni al giorno. L'offerta è a dir poco esuberante, sono i numeri che lo dicono. Lo stesso sulla Roma-Napoli, eppure è una linea perfetta, sulla quale l'aereo non potrà mai essere competitivo».

Che pensa dei ritardi di questi primi giorni?

«Questo glielo concediamo: si può ammettere che nei primi due mesi la messa a punto del servizio possa essere difficoltoso. Il dramma non è lì è nei costi ed è un problema etico: ogni euro sprecato è un euro di meno per i servizi per il cittadino».

Secondo lei i Frecciarossa sono sicuri?

«Trovo che i treni siano nel complesso sicuri. Anche se, certo, l'evento eccezionale può sempre accadere».

Nessun problema neppure sulla Firenze-Bologna?

«Qualche problema c'è, hanno toccato la falda e sono spariti i fiumi. Per carità, una tragedia ambientale ma quante persone sono state danneggiate? Il punto è che quando fu progettato il tunnel, gli standard di sicurezza erano più bassi di quelli attuali: ma non è colpa delle Ferrovie».

E dunque direbbe che la tratta Fi-Bo è insicura?

«No, per carità, non mi passa neppure per l'anticamera del cervello. Dico solo che gli standard potrebbero essere migliori».

Che pensa dell'Alta capacità, cioè del trasporto merci veloce?

«I treni merci non ci passeranno mai: non c'è la domanda. Sulla linea storica c'è spazio per farci passare tutti i treni merci per i

prossimi 50 anni: i Verdi si sono incaponiti su questo».

Lei sa che la Regione Toscana vede proprio nell'Alta capacità un perno del rilancio economico? Si parla del collegamento tra i porti della costa con la dorsale dell'Alta velocità, allo scopo di fare della Toscana una «piattaforma logistica».

«E' una follia. Un convoglio merci è pesante e viaggia pianissimo. E se non viaggia piano aggredisce il binario e considerato che quelli dell'Alta velocità devono essere perfetti sotto ogni profilo, i costi di manutenzione diventerebbero ingestibili. Non è un caso se la Francia ha detto no alle merci sulle linee veloci».

Le merci non hanno bisogno di viaggiare veloci?

«E perché? Gli operatori dei treni merci non ne hanno bisogno, i treni non hanno fretta».

Lei parla di lievitazione dei co-



sti, quanto si spenderà a Firenze dove i lavori per il tunnel non sono ancora cominciati?

«I bolognesi hanno voluto il tunnel per eliminare il rumore. Con quei soldi potevano fare barriere fonoassorbenti d'oro foderate di pelle di leopardo. I fiorentini non hanno voluto essere da meno: si spenderanno 2 miliardi di euro. Ma c'è un dettaglio».

Quale?

«Non si dice che per fare il tunnel la linea Fi-Bo è stata allungata di 8 chilometri. Ho litigato con un Cda delle Ferrovie, me l'ha detto lui. L'ho invitato a raccontarlo: "Non posso", mi ha risposto. E lì abbiamo litigato».



**Marco Ponti,
Politecnico di
Milano: follia
usarla per i merci**

LA GALLERIA

I lavori nel tunnel Tav nel Mugello: sicurezza ok, ma costi lievitati, dice l'esperto Marco Ponti, docente al Politecnico di Milano

Disagi sui binari

Il tunnel è inaccessibile Frecciarossa in ritardo treni regionali nel caos

ERNESTO FERRARA

IL FRECCIAROSSA dopo tre giorni è già «fuori dal tunnel», quello che collega Firenze e Bologna in 37 minuti attraverso la pancia dell'Appennino e inaugurato solo il 13 dicembre. Ieri mattina per un problema infrastrutturale all'altezza della stazione di Castello, probabilmente un guasto all'impianto di segnalamento che determina le frenate, alcuni treni veloci da e per Bologna, fino alle 9.30 circa, non hanno potuto imboccare il nuovo tunnel e dunque hanno percorso la tratta Firenze-Bologna sulla vecchia linea (quella che attraversa Prato) accumulando notevoli ritardi rispetto alla nuova tabella di marcia. Ad esempio il Frecciarossa per Roma che sarebbe dovuto partire alle 8.10 è arrivato a Santa Maria Novella con un'ora e 10 di ritardo, alle 9.20, portando con sé il ritardo fino alla capitale. Altri pendolini per Bologna hanno accumulato ritardi fino a 30 minuti. Una situazione caotica denunciata dal segretario regionale della Fit Cgil Andrea Gambacciani e confermata dalle Ferrovie dello Stato, che si è abbattuta a valanga soprattutto sui treni regionali utilizzati dai pendolari. Secondo Maurizio Da Re del comitato dei pendolari del Valdarno il binario 2 della stazione di Campo di Marte, solitamente utilizzato dai treni regionali, è stato attraversato ieri mattina dal Frecciargento proveniente da Brescia, provocando clamorosi ritardi a cascata, sia agli espressi che corrono sulla cosid-

detta Direttissima per Roma sia a quelli che usano la Lenta per Figline, Montevarchi, Arezzo.

«I nostri timori di interferenze tra Frecciarossa e regionali erano fondati», osserva Da Re. «Nei primi giorni di utilizzo della nuova tratta è comprensibile qualche disagio ma il nuovo servizio è sicuro», la replica dell'ufficio stampa toscano di Ferrovie. Sta di fatto che nei primi giorni di utilizzo della nuova tratta Alta velocità i ritardi sui Frecciarossa non sono certo stati un'eccezione, a prescindere dal guasto di ieri. Martedì l'Eurostar per Bologna delle 15 è arrivato con 15 minuti di ritardo a Santa Maria Novella, prima del capoluogo emiliano ne ha accumulati altri 5 segnando 20 minuti indietro al traguardo. Ieri il Frecciarossa in arrivo da Venezia delle 17.30 portava 14 minuti di ritardo, 15 ne accusava il treno veloce in partenza per Salerno delle 17.10. Che succede? Per i sindacati il problema è infrastrutturale: non esistono le stazioni sotterranee, i 37 minuti sono messi a repentaglio dagli «imbuti» che i treni veloci sono costretti a percorrere in ingresso nelle due città visto che quando lasciano la tratta Av i pendolini devono «sgomitare» sulla linea classica insieme a regionali e interciti per sbarcare nelle stazioni. Per questo, è il timore degli addetti ai lavori, tra qualche tempo le Ferrovie saranno costrette ad allungare i tempi di percorrenza Fi-Bo previsti: non più 37 ma 40 o 42 minuti.



Mini-Foster a dopo le feste

Mini-Foster, accordo e firma finale slittano a dopo Natale. Domani ci sarà solo un incontro fra tecnici: si discute dello spostamento della stazione dell'Alta velocità dagli ex Macelli a viale Belfiore così come chiesto dal sindaco Renzi.



I pendolari

“Dopo il danno, la beffa: rimborsi solo dopo 60”

ILARIA CIUTI

LO TEMEVANO i pendolari del Valdarno: che l'aumento dei treni dell'alta velocità dallo scorso 13 dicembre avrebbe causato ancor più ritardi ai treni regionali.

SEGUE A PAGINA II

Rivolta del comitato Valdarno: troppi mezzi sui binari, i regionali costretti a stare in coda per far passare gli eurostar

Ultima beffa, rimborso oltre i 60 minuti

(segue dalla prima di cronaca)

ILARIA CIUTI

TROPPIA folla sugli stessi binari, avevano previsto, e precedenze sempre date alle Freccie. Il Comitato dei pendolari del Valdarno aveva già dato l'allarme. Ora, dopo tre giorni di esperienza, lo rafforza. «Il trasporto regionale è andato a gambe all'aria, non solo i treni veloci sono tanti e hanno la precedenza, ma per di più sono sempre in ritardo e fanno saltare l'orario dei pendolari — protesta il portavoce Maurizio Da Re — Basti l'esempio del caos di ieri al Campo di Marte che ha rallentato i treni regionali non solo sulla direttissima ma anche sulla linea lenta con punte di 30 minuti tra Figline, Monteverchi e Arezzo». Né i pendolari, conclude Da Re «hanno speranze di rimborso per i ritardi. Adesso le ferrovie seguono la norma europea e rimborsano il biglietto del 25% solo dopo 60 minuti di ritardo e del 50% dai 120».

Oltre ai ritardi e alle condizioni dei treni pendolari, diventati secondo Federconsumatori ingiustamente di serie B, sono proprio le tariffe a preoccupare l'associazione dei consumatori. «Ci era stato parlato di un aumento contenuto — dice il presidente Giuseppe Minigrilli — Ci siamo trovati davanti a aumenti inaccettabili, una media del 17% con la punta scandalosa del 32% da Firenze a Bologna. Costi da aereo. Alle nostre proteste è stato risposto che gli aumenti corrispondono all'aumento dei servizi ma non ne vediamo di nuovi. Ci sono solo continui ritardi e visto che l'aumento del prezzo dei biglietti è così rilevante credo che andrebbero rivisti anche i criteri dei



Viaggiatori al banco dei Frecciarossa

rimborsi. Sui 37 minuti da Firenze a Bologna anche dieci minuti sono un ritardo consistente che va a mangiarsi, come spesso accade in questi giorni, il vantaggio dei 15 minuti in meno ottenuto con l'alta velocità».

Anche l'altra associazione dei consumatori, Adiconsum, è sul piede di guerra, ha chiesto un tavolo con le ferrovie, ha distribuito nei giorni scorsi alle stazioni un volantino in cui spiega i diritti dei viaggiatori. «Non siamo pregiudizialmente contrari all'aumento del prezzo del biglietto se corrisponde a un aumento di qualità — dice la presidente fiorentina Grazia Simone — Ma se la qualità sono i ritardi e il taglio delle fermate intermedie degli Intercity, come sta avvenendo in Toscana sulla linea tirrenica, allora non siamo più d'accordo».

