

SOMMARIO RASSEGNA STAMPA

Data	Argomento	Sommario	Pag
<i>ECONOMIA</i>			
02.07.2010	L'Unità Firenze (p.3)	La Cgil va in piazza: quattrocento pullman da tutta la regione	1
02.07.2010	Corriere Fiorentino (p.2)	Sciopero Cgil: Renzi no, Rossi sì (e la Cisl attacca)	2
<i>TRASPORTI</i>			
02.07.2010	La Repubblica Firenze (p.2)	Autopalio, guerra al pedaggio. "Più spese e traffico nel caos"	3
02.07.2010	La Repubblica Firenze (p.2)	Manciulli ora avvisa il ministro "Terminare le strade, salvare i binari"	4
02.07.2010	La Repubblica Firenze (p.3)	Melarancio, festa per la galleria più vicina la terza corsia dell'A1	5

La Cgil va in piazza: quattrocento pullman da tutta la regione

I lavoratori incrociano le braccia per 8 ore: due cortei a Firenze
La vicesegretaria nazionale Camusso: «La Toscana è ben governata, ma non si salverà dai tagli. Penalizzati i giovani»

VALENTINA BUTI

FIRENZE
fircro@unita.it

Il momento di dire no alla manovra finanziaria del governo è arrivato: oggi la Toscana si ferma con lo sciopero generale della Cgil. I lavoratori di tutta la regione incrociano le braccia per 8 ore e scendono in piazza a Firenze. Sono attesi oltre 400 autobus per una mobilitazione che richiamerà decine di migliaia di persone.

L'astensione dal lavoro riguarda tutti i settori pubblici e privati, esclusi il trasporto pubblico locale e quello ferroviario, la scuola, l'università e la ricerca che si sono fermati il 25 giugno. L'ora x è alle 9.30 e due i punti di ritrovo: in piazza Cavalleggeri per i manifestanti di Firenze e provincia, in piazza Demidoff per quelli dal resto della Toscana. Da qui, due cortei distinti sfileranno paralleli sui Lungarni fino a ricongiungersi simbolicamente, in risposta «a un governo che vuole dividere il Paese», sul Ponte Santa Trinita, dove è prevista una performance a sorpresa. Poi i manifestanti raggiungeranno piazza Santa Maria Novella e dal palco la vicesegretaria generale della Cgil Susanna Camusso spiegherà le ragioni per cui «la manovra va cambiata». «È una manovra iniqua che non risolve i problemi – ha anticipato – graverà solo su alcuni, carica i giovani del debito del futuro e ci costringerà a farne altre». La Toscana, «regione governata con efficienza» non si salverà. Anzi, «sarà penalizzata due volte: dai tagli alle Regioni, che ridurranno i servizi ai cittadini, e dall'assenza di politiche nazionali sull'occupazione».

Alla vigilia del corteo non sono mancate polemiche e veleni. La Cisl

ha criticato l'adesione del presidente della Regione Enrico Rossi che parteciperà al corteo «a titolo personale». «Una scelta sbagliata» per il segretario di Cisl Toscana Riccardo Cerza che considera un «passo falso affiancare in piazza chi sa solo dire dire no». Se Cerza accusa la Cgil di essere priva «del coraggio della responsabilità e della proposta», Camusso risponde secca: «Conta solo la partecipazione dei lavoratori e non le altre sigle». Assente illustre sarà poi Matteo Renzi. Il sindaco di Firenze fa sapere che sul fronte della manovra Palazzo Vecchio risponderà solo alle iniziative promosse da Anci ritenendo «non opportuno» aderire a manifestazioni sindacali. Ma alcuni assessori hanno ugualmente deciso di esserci. Presenti il presidente della Provincia Andrea Barducci, i sindaci dell'area fiorentina e i Giovani Democratici di Firenze che ricordano «al governo che colpisce i più deboli» di far «pagare i ricchi e gli evasori». Da Prato non arriverà il sindaco Roberto Cenni (Pdl), grande invece la mobilitazione della provincia e delle altre città toscane, Pisa, Livorno e Lucca in testa. Molte le adesioni tra i parlamentari toscani e i rappresentanti politici e delle istituzioni. Uno su tutti, il vicepresidente del Senato Vannino Chiti. ♦



La manifestazione Oggi corteo regionale contro la manovra: attesi oltre 400 pullman

Sciopero Cgil: Renzi no, Rossi sì (e la Cisl attacca)

Ci sarà il governatore della Regione Enrico Rossi. Ci saranno il presidente della Provincia di Firenze Andrea Barducci e quasi tutti i sindaci del Fiorentino e del Pratese. Ma non il sindaco di Firenze Matteo Renzi — «un sindaco non deve aderire agli scioperi di un sindacato, qualsiasi sindacato», ha detto — e quello di Prato Roberto Cenni. Tra i lavoratori dei settori pubblici e privati che incroceranno le braccia oggi, per lo sciopero generale indetto dalla Cgil contro la Finanziaria del governo, scenderanno in piazza anche amministratori toscani, rappresentanti di istituzioni e di forze politiche e sociali, cittadini (sono attesi oltre 400 pullman), per dire no a una manovra che giudicano ingiusta e iniqua. Hanno aderito alla protesta il vicepresidente del Senato Vannino Chiti, il consiglio provinciale di Firenze (approvando una mozione presentata dai gruppi Pd, Sel, Idv e Rifondazione comunista con i voti contrari di Pdl e Lega nord), Sinistra Ecologia Libertà della Toscana, sindaci da tutta la Regione.

Ma tra le numerose adesioni spiccano le illustri assenze: quella di alcuni rappresentanti istituzionali (come Renzi) e quella delle altre sigle sindacali, che hanno preso le distanze dalla manifestazione. «Enrico Rossi farebbe un passo falso partecipando allo sciopero indetto per domani (oggi, ndr) dalla Cgil» ha detto Riccardo Cer-

Servizi a rischio

Lo stop interesserà tutte le categorie del pubblico e del privato, tranne trasporti, scuola, università e ricerca

za, segretario generale della Cisl Toscana. «Così si incanalerebbe nel flusso di chi sa solo dire no, della protesta fine a se stessa, di chi non ha il coraggio della responsabilità e della proposta». Lontano dalla posizione del «suo» sindacato anche l'assessore regionale Gianni Salvadori, ex segretario generale della Cisl della Toscana: «Il sindacato deve trattare, poi quando non sono più possibili le trattative scioperare. Ma l'adesione allo sciopero è sempre stata e per fortuna è ancora libera» ha commentato, ricordando che la manovra va cambiata perché così «si uccide il welfare costruito negli ultimi 70 anni, picchiando su trasporto locale, scuola, ricerca, sanità». «Quello che ci interessa è stare vicino ai lavoratori. C'è un consenso e una partecipazione crescente, per noi il metro di misura è questo» ha detto Susanna Camusso vicesegretaria generale della Cgil, commentando le critiche. «Un manovra va fatta — ha continuato — ma questa è iniqua perché si scarica esclusivamente su lavoro e amministrazioni locali e non dà un futuro ai giovani di questo Paese».

Lo sciopero interessa in Toscana tutti i settori pubblici e privati tranne trasporto pubblico locale e ferroviario, scuola, università e ricerca (che si sono fermati il 25 giugno). Due i cortei a Firenze, di tutti i lavoratori della Toscana. Le manifestazioni sfileranno paralleli sui lungarni (alle 9.30 da Piazza Cavalleggeri e piazza Demidoff) per congiungersi su ponte Santa Trinita e concludere la manifestazione in piazza Santa Maria Novella, dove Susanna Camusso terrà un comizio. Un percorso originale, che ha un forte valore simbolico per gli organizzatori: «Dove il governo divide la Cgil unisce».

Ivana Zuliani





LA "GABELLA"
Ieri primo giorno con l'Autopalio a pagamento. E sono moltissimi gli automobilisti ignari della novità: 1 euro per le auto, 2 euro per i camion



LA PROTESTA
I sindaci della zona sono in rivolta, da Impruneta alla Val di Pesa. Oggi alle 16,30 protesteranno al casello di Certosa e avranno addosso la fascia tricolore



IL CENTROSINISTRA
Reazioni negative da parte del segretario del Pd Andrea Manciuoli, dal presidente della Provincia Andrea Barducci e da **Luca Ceccobao**, assessore della giunta toscana



I DUBBI DEL PDL
Il pedagaggio sull'Autopalio non piace neppure al gruppo del Pdl della Provincia che invita il governo a consultare gli enti locali prima di prendere decisioni

I punti

La polemica

Autopalio, guerra al pedagaggio "Più spese e traffico nel caos"

Il Pd: una follia. I sindaci: Tavarnuzze sarà devastata

MAURIZIO BOLOGNI

CERTOSA, il casello negletto: la barriera autostradale da evitare per non pagare la soprattassa di un euro per le auto e di due euro per i mezzi pesanti, imposta come "pedaggio presunto" dell'Autopalio. «Ne faranno le spese le strade cittadine, tanti automobilisti non useranno più l'autostrada come tangenziale» protestano i sindaci. «Più traffico in città, più smog, più spese per la manutenzione. Lo Stato riscuote, i Comuni pagano».

Ma Ida Beneforti, sindaco di Impruneta a capo della rivolta, va oltre e pensa a quando ci sarà un casello vero e proprio alla barriera di Certosa sulla Firenze-Siena. «Renderà inutili le tre rampe di accesso e uscita dall'autopalio all'altezza del cimitero degli americani inaugurate un anno fa con un investimento di 900 mila» dice. «Per non pagare il pedagaggio a Certosa, nessuno diretto a Firenze le utilizzerà più. E il traffico tornerà a devastare Tavarnuzze». 15.500 abitanti della frazione sono in subbuglio. Beneforti chiama anche loro a protestare oggi pomeriggio al casello di Certosa, all'ora in cui, le 16.30, il casello sarà ancora interessato dal traffico diretto verso Siena per il Palio. «Blocco della circolazione? Noi sindaci non lo faremo, ma non rispondo di come si comporteranno i cittadini arrabbia-

ti» dice Beneforti.

Il fronte del no comprende poi i sindaci di Barberino Val d'Elsa, San Casciano Val di Pesa e Tavarnelle, che oggi indosseranno la fascia tricolore per un presidio al casello. Ai sindaci in rivolta dà il suo sostegno il parlamentare senese del Pd Franco Ceccuzzi: «È una giusta mobilitazione che non può che essere il primo atto di una iniziativa capillare e duratura contro un governo che mette le mani in tasca ai cittadini e penalizza duramente Siena e la Toscana. Un governo», dice Ceccuzzi, «capace persino di inventare una nuova categoria di balzello: il pedagaggio preventivo in prossimità dei raccordi autostradali. Un vero e proprio furto».

Intanto la Cna di Firenze, che ha aderito alla protesta, fa i conti dei danni per gli artigiani. «Le aziende di trasporto, costrette a viaggiare in autostrada per i divieti di circolazione ai mezzi pesanti imposti sulle strade comunali, già spendono in media 600 euro al mese di pedaggi. Dovranno sborsare 264 euro in più al mese per ogni mezzo» calcola l'associazione di categoria. «Danni insostenibili non solo per quelle imprese strutturate, con una trentina di mezzi pesanti, che già pagano un conto mensile di 20 mila euro per i pedaggi, ma anche per le 400 su 800 imprese in provincia di Firenze che lavora-

no con più di tre mezzi ciascuna».

Il pedagaggio è «una totale follia» secondo il segretario del Pd toscano Andrea Manciuoli: «Quella strada è percorsa ogni giorno da pendolari che si spostano per motivi di lavoro, è assurdo far ricadere su di loro un aumento di costi a fronte di nessun servizio aggiuntivo». Anche il presidente della Provincia di Firenze Andrea Barducci sostiene che il pedagaggio sia «una vera beffa, visto che i cittadini si ritrovano a pagare una sorta di gabella per una strada che versa in pessime condizioni». Ma in Provincia neppure il gruppo del Pdl è d'accordo col governo: «Il pedagaggio imposto così è solo un danno. Ogni decisione doveva essere preceduta da un ragionamento serio con gli enti locali».

In Provincia il no anche del Pdl: così è un danno La Cna: gli artigiani saranno penalizzati



La polemica

E la commissione trasporti della Toscana chiede un incontro all'ad di Ferrovie, Moretti

Manciulli ora avvisa il ministro

“Terminare le strade, salvare i binari”

SIMONA POLI

COMPLETARE strade e autostrade in via di costruzione e non smantellare le attività ferroviarie concentrate in Toscana. Due avvertimenti secchi partono da Firenze diretti a Roma. Uno è per il ministro Altero Matteoli e viene dal Pd e l'altro è per l'amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti e porta la firma di tutti i gruppi politici del consiglio regionale, senza distinzioni tra destra e sinistra. «Il governo deve mantenere gli impegni presi e garantire alla regione lo sviluppo infrastrutturale di cui ha bisogno», dice il segretario del Pd toscano Andrea Manciulli insieme al responsabile trasporti Valerio Vannetti e ai due esponenti del partito che a livello nazionale seguono il settore, l'ex assessore regionale Riccardo Conti e Matteo Mauri. L'elenco delle opere in corso di realizzazione — già approvate, finanziate e in gran parte avviate — parte dalla Tirrenica Livorno-Civitavecchia e dalla Due Mari Grosseto-Fano e prosegue con altri tratti stradali con i cantieri aperti. La copertura finanziaria complessiva, ricorda il Pd, è di 3.788 milioni di euro. Tanti soldi, insomma, che se non dovessero arrivare a destinazione metterebbero la Toscana in ginocchio. «Senza contare», ricorda Manciulli, «che il governo ha già abbattuto del 40 per cento i 500 milioni destinati ai mezzi pubblici». Evidentemente sulla questione il Pd ha le antenne dritte, visto che organizza una campagna sulla mobilità e una festa nazionale specifica a Livorno dal 20 agosto al 5 settembre. «Al contrario di quello che fanno gli altri paesi europei», di-

ce Manciulli, «qui si depotenzia il trasporto pendolare e si va a colpire la vita quotidiana delle persone in un momento di difficoltà economiche gravissime».

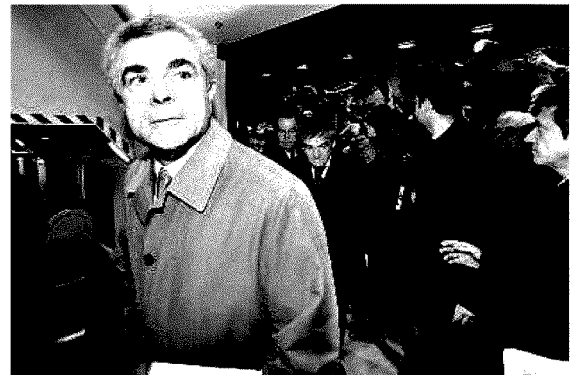
Ma non sono solo gli spostamenti su gomma ad allarmare. Una mozione critica con le Ferrovie del consigliere regionale dell'Udc Marco Carraresi approvata alla commissione trasporti, ha suscitato consensi bipartisan. Al centro del documento «il rischio dello smantellamento di servizi ingegneristici e di manutenzione, lo sviluppo e la valorizzazione del Polo dell'Osmannoro, il completamento e l'entrata in funzione dell'impianto di dinamica sperimentale, il decollo dell'Agenzia nazionale sulla sicurezza», tutte questioni sul tappeto da almeno quindici anni. Carraresi parla di «gravi perdite occupazionali e di competenze tecniche» e «la chiusura degli scali merci di Grosseto, Chiusi, Empoli, Arezzo e San Giovanni Valdarno». La commissione presieduta da Fabrizio Mattei del Pd condivide la denuncia. Marco Manneschi dell'Idv si impegna a «presentare suggerimenti per rafforzare la mozione», Jacopo Ferri del Pdl richiama il governo a maggiore severità con Ferrovie «anche inserendo penali che evidentemente possono essere applicate evitando errori fatti in passato» e il suo collega di gruppo Giovanni Santini chiede di «far luce sugli impegni presi dalle Ferrovie». Intanto per contrastare la manovra economica il portavoce di Sinistra Ecologia e Libertà Giuseppe Brogi chiede al centrosinistra toscano «un impegno più adeguato e deciso».



In Provincia il no anche del Pdl: così è un danno La Cna: gli artigiani saranno penalizzati

FURIOSI

Ida Beneforti e Andrea Manciulli. Sotto, Moretti



A rischio il polo dell'Osmannoro l'Agenzia nazionale sicurezza e altre questioni



Costata 44 milioni, è lunga più di un chilometro. La Btp: lavori chiusi nei tempi previsti

Melarancio, festa per la galleria più vicina la terza corsia dell' A1

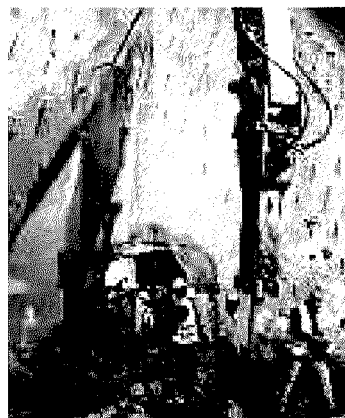
QUANDO l'ultimo diaframma della galleria del Melarancio cede a colpi pesanti, cento operai della Btp applaudono. E sotto i caschi di protezione scivola qualche lacrima sulle pettorine rosse e gialle dal lavoro. Riccardo Fusi, il patron sotto inchiesta del gruppo di costruzioni che ha realizzato l'opera, non vorrebbe parlare ma poi si scioglie nel solito fiume in piena: «Sono commosso, è bello ritrovarsi coi miei dopo un momento difficile, ma passerà, la verità verrà a galla». Armando Vanni, il manager che gli è subentrato alla presidenza, è con l'assessore regionale Luca Ceccobao e gli altri ospiti, sindaci, vertici di autostrade e Anas. «Sappiamo fare opere importanti, a regola d'arte e nei tempi previsti. Resistiamo. Guardiamo avanti».

Nell'arco di meno di tre mesi è la seconda galleria dell'ampliamento a tre corsie dell'A1 che Btp consegna ad Autostrade. L'altra, a marzo, sulle aspre alture del Mugello. Questa, invece, attraversa la collina di Giogoli tra Firenze Scandicci e Firenze Certosa. È lunga 1.096 metri ed è costata 44 milioni di euro. Ogni giorno, per due anni e mezzo, vi hanno lavorato in media 60 persone per un totale di

355 mila ore, 50 tra escavatori, posizionatori, pale meccaniche e sollevatori. Per costruirla sono stati impiegati 45 mila metri cubi di calcestruzzo e 5 milioni di chili di acciaio. Il tunnel dovrebbe costituire un modello di sicurezza: un cunicolo e nicchie sotto il piano stradale offrono via di fuga e punti di raccolta in caso di emergenza.

«Siamo orgogliosi, c'è la possibilità di aprire un nuovo tratto di terza corsia nell'area fiorentina prima dell'esodo estivo» dice Vanni. Si procede a tappe serrate: nel 2011 dovrebbe essere concluso il tratto Firenze sud-Firenze nord (dove è impegnata Btp con un appalto da 440 milioni) e nel 2013 dovrebbe essere completata l'intera variante. Secondo Autostrade, lo studio previsionale delle emissioni inquinanti condotto sulla tratta Barberino-Firenze Nord e i risultati ottenuti sulle tratte dove l'ampliamento è stato già realizzato, indicano che il tempo perso in viaggio è diminuito dell'80%, il tasso di mortalità del 40%, quello di incidentalità del 30% e l'indice di inquinamento acustico e ambientale si ridurrà del 20%.

(ma. bo.)



Dopo il Mugello, negli ultimi tre mesi è la seconda opera consegnata ad Autostrade per l'ampliamento previsto

GIÙ IL DIAFRAMMA
Galleria Melarancio, va giù l'ultimo diaframma

