



Rassegna Stampa TPL e mobilità di mercoledì 7 dicembre 2016

In collaborazione con:



Clickmobility.it è un marchio:



La proprietà intellettuale degli articoli è delle fonti (quotidiani o altro) specificate all'inizio degli stessi; ogni riproduzione totale o parziale del loro contenuto per fini che esulano da un utilizzo di Rassegna Stampa è compiuta sotto la responsabilità di chi la esegue; MIMESI s.r.l. declina ogni responsabilità derivante da un uso improprio dello strumento o comunque non conforme a quanto specificato nei contratti di adesione al servizio.

INDICE

CLICKMOBILITY

07/12/2016 La Repubblica - Milano	5
Entro fine anno tornano moto e auto residenti al Castello	
07/12/2016 La Repubblica - Torino	7
Malasosta, l'impennata nelle multe	
07/12/2016 La Repubblica - Album	8
Car sharing I mezzi condivisi cambiano la città	
07/12/2016 La Repubblica - Album	10
La Regione Il treno sposa le bici sconti per chi le usa	
07/12/2016 La Repubblica - Album	11
L'esperto "Il Grab? Bellissimo Non resti una pista"	
07/12/2016 La Stampa - Torino	12
La sindaca: "I conti dai pm" Nel mirino 74 milioni di debiti	
07/12/2016 La Stampa - Cuneo	13
È scontro tra la Provincia e le aziende dei pullman	
07/12/2016 La Stampa - Imperia	14
Da lunedì bus aggiuntivi per collegare i nuovi scali	
07/12/2016 Il Messaggero - Roma	15
Garante contro Atac e Regione: «Pendolari truffati, troppi disagi»	
07/12/2016 Il Messaggero - Umbria	16
Si parla di treni e fermate ma Chianella non c'è	
07/12/2016 Il Giornale - Milano	17
Un treno da Malpensa a Malpensa Dopo 18 anni collegati i due scali	
07/12/2016 Il Fatto Quotidiano	18
Manutenzione stradale, gare espezatino dei grandi gruppi	
07/12/2016 QN - Il Resto del Carlino - Nazionale	20
L'eterna attesa dei pendolari: «La pazienza è diventata rassegnazione»	
07/12/2016 QN - Il Resto del Carlino - Nazionale	21
Non solo il biglietto In arrivo anche rimborsi extra	

07/12/2016 QN - Il Resto del Carlino - Modena «Amo, no alla fusione. Nessun risparmio»	22
07/12/2016 QN - Il Resto del Carlino - Ravenna Undicimila passeggeri in un mese per il bus elettrico	23
07/12/2016 QN - Il Giorno - Nazionale Crisi di governo Le talpe della M4 a rischio paralisi	24
07/12/2016 QN - Il Giorno - Lodi Trasporti, il Tar respinge	25
07/12/2016 Il Secolo XIX - Imperia Varato il piano dei collegamenti con le nuove stazioni	26
07/12/2016 Il Secolo XIX - Imperia «Nessuna esultanza, chiediamo confronto e valutazione qualità »	27
07/12/2016 La Gazzetta Del Mezzogiorno - Foggia «C'è la massima attenzione ai problemi dei Monti Dauni»	28
07/12/2016 Il Piccolo di Trieste - Nazionale Trieste e l'Isontino senza treni per 20 ore	29

CLICKMOBILITY

22 articoli

LA VIABILITÀ

Entro fine anno tornano moto e auto residenti al Castello

La mossa legata al traffico per la M4
ORIANA LISO

SERVIZIO A PAGINA VI UNA riapertura, anche se parziale, di piazza Castello. Dopo poco più di due anni dalla prima sperimentazione, l'area pedonale cambia di nuovo faccia. Con un provvedimento che, nelle intenzioni della giunta che ieri lo ha approvato, servirà a fluidificare il traffico in centro, dove pesa tanto la congestione dei cantieri della M4 e dove, sin dall'inizio, molti protestavano perché l'area pedonale ingolfava le vie immediatamente vicine al Castello. Entro fine anno, quindi, sarà consentito a moto, taxi e auto dei residenti di utilizzare la corsia riservata ai tram tra via Minghetti e via Quintino Sella. Nelle prime settimane del nuovo anno, invece, il capolinea del tram verrà spostato in via Ricasoli, per evitare che la sosta prolungata dei mezzi - al capolinea ci si ferma per diversi minuti - possa bloccare la circolazione. È un altro tassello, questo, della revisione della mobilità in centro che la giunta ha deciso di attuare, per fare fronte ai disagi che, almeno per altri sei anni, riguarderanno tutto il percorso della nuova linea della metropolitana. Pezzi diversi, ma con un disegno unico: così, nelle nuove limitazioni per Area C è stato però previsto un rinforzo dei posteggi per le moto in centro a scapito delle strisce blu. Adesso tocca a piazza Castello, che aspetta ancora la decisione sul suo futuro: entro gennaio verrà selezionato il progetto vincitore del concorso di idee per la riqualificazione della piazza, quindi anche questa nuova modifica - richiesta anche dal Municipio 1 - dovrà essere contemplata. «Manteniamo la vocazione pedonale di una delle piazze simbolo di Milano, ma consentiamo ai residenti di attraversarla in una corsia protetta, quindi minimizzando l'intervento», assicura l'assessore alla Mobilità Marco Granelli, che sta studiando con Atm anche la modifica che riguarda le linee 4 e 19.

Una modifica arriva anche per un'altra decisione del Comune, quella sui bandi per gli affitti in Galleria. Ieri sono state approvate dalla giunta le linee guida per due nuove gare, che chiudono, almeno fino a quando non si esprimerà il Tar, la questione delle assegnazioni con corsia preferenziale. Gli spazi interessati sono quelli di un ristorante ("La locanda del gatto rosso") e del bar Il Salotto, entrambi con i contratti che scadono a fine anno. La giunta ha dovuto recepire il parere dell'Anac, l'Autorità anticorruzione, che ha bocciato l'impostazione iniziale: non ci sarà, quindi, alcuna clausola che assegna un maggior punteggio in favore dell'insegna uscente.

I concorrenti dovranno presentare un'offerta economica (più alta rispetto alla base d'asta, che verrà fissata entro due settimane sulla base delle stime dell'Agenzia delle entrate) e una tecnica, che preveda la salvaguardia degli attuali livelli occupazionali e l'apertura anche nei giorni festivi e di sera. Non potranno partecipare alla gara fast food, take away e "all you can eat". Manca, però, la pronuncia del Tar, dove pende il ricorso delle due attività commerciali. Ecco perché l'assessore al Demanio Roberto Tasca sottolinea: «Le future sentenze, che speriamo giungano presto, ci consentiranno di proseguire con definitiva chiarezza nel processo di assegnazione, anche per le prossime scadenze».

LA SCHEDE

IL BLOCCO Due anni fa, in occasione di Expo, la giunta Pisapia decide di istituire un'isola pedonale, attorno al Castello vietando il traffico privato, compresi taxi
LA MODIFICA Entro la fine del mese l'area pedonale, in attesa di una sistemazione definitiva, sarà riaperta al traffico con l'accesso di taxi, moto e mezzi dei residenti
IL CAPOLINEA Nelle prime settimane del nuovo anno, il capolinea del tram verrà spostato in via Ricasoli, per evitare che la sosta dei mezzi ostacoli il traffico
www.comune.milano.it supermercatodelfuturo.e-coop.it **PER SAPERNE DI PIÙ**

Foto: Piazza Castello riapre ai motori

Foto: LE CODE PER PIERO DELLA FRANCESCA Tanti i milanesi in coda il primo giorno di esposizione a Palazzo Marino

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

A NOVEMBRE CONTRAVVENZIONI CRESCIUTE DEL 30 PER CENTO

Malasosta, l'impennata nelle multe

DIEGO LONGHIN

La campagna del Comune contro la malasosta ha esordito sui mezzi pubblici IL SERVIZIO A PAGINA VII LE multe sono aumentate di un terzo. Grazie alla battaglia contro la malasosta lanciata dalla sindaca Chiara Appendino, i vigili, nel giro di un mese, si sono messi a staccare molti più verbali e a colpire i comportamenti più incivili: auto in doppia fila, macchine sui binari del tram o nei parcheggi dei disabili o sugli incroci. «A Torino a novembre sono state rilevate 3.855 auto in divieto di sosta in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un conseguente aumento delle sanzioni del 32.4 per cento. Si tratta contemporaneamente di un punto di partenza e di un dato significativo», scrive la sindaca su Facebook nel giorno in cui debutta la campagna sulla malasosta.

Sui pullman di Gtt sono comparse le grafiche che rappresentano un tram bloccato da un'auto lasciata in mezzo alla strada. Accanto il logo "NoMalasosta". Il claim? "Non vedi il problema? Torino sì e ci perdiamo tutti. Le regole ci rendono una comunità civile: non chiudiamo gli occhi, rispettiamo tutti". Si tratta di una campagna di sensibilizzazione del Comune ispirata a un'iniziativa efficace della polizia di Cleveland. Per Palazzo Civico l'obiettivo finale non è la multa, ma riuscire a far passare il messaggio di civiltà e convincere i torinesi a non mollare la macchina dove capita.

I verbali, per ora, piovono. Si è passati dagli 11.800 del novembre 2015 a circa 15.600 degli ultimi trenta giorni. Un trend in aumento su tutte le Circoscrizioni secondo i dati raccolti dal comando della polizia municipale guidato da Alberto Gregnanini. «È un dato significativo perché testimonia l'impegno con cui i vigili urbani della Città di Torino si stanno prodigando per combattere la malasosta, inciviltà che danneggia tutti noi», dice Appendino che ha tenuto per sé la delega alla polizia municipale e manda un ringraziamento ai "suoi" uomini. «A ciascuno di loro va un grazie per il lavoro svolto quotidianamente e la mia solidarietà per gli attacchi ricevuti, non degni della nostra comunità - sottolinea la prima cittadina - Chi fa rispettare le regole va ringraziato, non attaccato». Come scrive la sindaca sui social l'incremento delle multe e la campagna per sensibilizzare i cittadini sono «un punto di partenza perché il nostro obiettivo non è certo fare più multe.

Al contrario, l'obiettivo è arrivare a farne molte meno, perché significherebbe aver contrastato con efficacia il fenomeno dei parcheggi selvaggi e incontrollati». L'idea è quella del "verbale pedagogico". Elevare i controlli per un periodo, sperando che i torinesi capiscano e si abituino, per poi tornare alla normalità. «Fino ad allora, però, non abbasseremo la guardia sulla malasosta», sottolinea la prima cittadina. L'incremento dei verbali negli ultimi trenta giorni equivale anche ad una maggiore presenza in strada degli agenti che in questi giorni, oltre a sanzionare i divieti di sosta, sono particolarmente impegnati a combattere l'abusivismo commerciale nelle vie dello shopping.

Altre notizie e immagini sul sito torino.repubblica.it PER SAPERNE DI PIÙ

Foto: SECONDA FILA La sosta selvaggia presa di mira dal Comune A sinistra, la campagna sociale contro la malasosta programmata sugli autobus

Auto elettriche e non, scooter a tre ruote: il noleggio per i tragitti urbanirivoluziona la metropoli. Aiuta l'ambiente e decongestiona il traffico

Car sharing I mezzi condivisi cambiano la città

LAURA SERLONI

CHE siano bici, scooter, automobili elettriche o non, l'imperativo è condivisione. La mobilità alternativa è un business in continua espansione, sbarcato nella capitale nel 2005 con l'iniziale (e timido) debutto dei modelli di "Roma Servizi per la mobilità", ora ha conquistato i grandi gruppi come Eni e Daimler. Se la capofila è Milano, Roma la rincorre aumentando numeri di iscritti ai servizi di car-sharing. Secondo il rapporto Sharing mobility, presentato il 23 novembre in Campidoglio, nell'ambito della prima conferenza nazionale sull'argomento in Italia i servizi di car sharing contano 5.764 auto in 29 città: il 34% delle macchine si trova a Milano, seguita da Roma (22%), Torino (16%) e Firenze (11%). Gli utenti iscritti invece sono 700mila: anche qui Milano, con i suoi 370mila utenti, stacca la capitale con 220mila utenti. Ampie le prospettive di crescita: nel 2020 i clienti dei servizi di car-sharing italiano cresceranno di altri 500mila mentre le case automobilistiche investiranno a fondo puntando sul successo dell'iniziativa, tanto che sempre nel 2020 si stima che il giro d'affari legato al mondo delle auto condivise arriverà a 6,3 miliardi di euro. Non a caso stando per entrare nel business anche Bmw, Volkswagen, Toyota. Un sistema più economico dell'auto privata e più rapido dei mezzi pubblici. Un fenomeno, quello dell'auto a noleggio per tragitti brevi all'interno della città, esploso a Roma negli ultimi anni, ma che continua a registrare un boom crescente di abbonamenti: 400 per cento di utenti in più negli ultimi due anni. Anche il Comune di Roma è consapevole delle potenzialità tanto che l'assessore alla Mobilità, Linda Meleo vuole «incentivare il car sharing, soprattutto elettrico, perché i vantaggi sono tantissimi anche in termini ambientali - ha detto - l'obiettivo è di arrivare, con ogni vettura di car sharing, a sostituire fino a circa dieci macchine private». Tradotto: meno inquinamento e meno traffico. E anche meno attese alle fermate dei bus Atac o alle stazioni della metropolitana. Per ora, però, la superficie coperta dalle varie aziende di car sharing non è comunque molto estesa e non consente di raggiungere gran parte dei quartieri periferici. Il pioniere è stato il servizio offerto dal Comune di Roma che copre quasi tutta l'area interna al Grande raccordo anulare e in undici anni gli utenti del car sharing a postazione fissa sono aumentati da 200 a oltre 3.200 del 2016. I più utilizzati restano Enjoy e Car2Go, gestiti da società private. La flotta di 570 Smart copre una superficie totale di 89 chilometri quadrati: una rete più ampia delle 530 auto disponibili a New York, ma inferiore a quella di Milano (800). Il sistema per utilizzare Car2Go è semplice e in appena due anni ha già coinvolto 125mila iscritti. Il rivale è Enjoy, piattaforma di Eni con Trenitalia, Fiat e Piaggio. Sono 455 le Fiat 500 rosse e 300 gli scooter Piaggio a tre ruote. L'area coperta è di 52 chilometri quadrati, concentrata nella zona centrale della città e gli iscritti in Italia sono 470mila per un totale di oltre 7 milioni di noleggi. Il mercato si allarga sempre di più. Per gli studenti di Roma Tre c'è E-go: venti auto elettriche Twizi e dieci Zoe. Entro il 2017 dovrebbe arrivare anche a Roma Drive Now, il servizio di car sharing della Bmw che è pronta a colonizzare la città con le Mini per fare concorrenza ai colossi di Eni e Daimler Chrysler. Sono già sbarcati nella capitale anche gli scooter su tre ruote di Zig Zag: duecento Tricity Yamaha 125 della multinazionale Ald Automotive. Diventeranno 450 entro la prossima primavera. Tra gli ultimi nati c'è Share'ngo, un servizio di microcar elettriche lanciate a febbraio 2016, ma in evoluzione. Si tratta di auto a due posti prodotte dalla Xin Da Yang Electric Vehicles. La flotta è composta da 400 minicar non inquinanti. L'evoluzione è il carpooling. Blablacar è la condivisione di auto con altri passeggeri, ripartendo i costi. È ciò che fanno le oltre 20mila persone che usano questo servizio. E in questo panorama si inserisce Scooterino, una forma di scooter pooling lanciata nel 2015. Come per Blablacar, si condivide il tragitto con uno scooterista che passa a prendere l'utente a fronte di un rimborso spese. Migliaia i passaggi. D'altronde le varie alternative sono davvero valide in una città dove i bus arrancano e le metro esplodono di passeggeri. ©RIPRODUZIONE RISERVATA I NUMERI CRESCITA

RECORD A Roma sono 220 mila gli utenti iscritti alle piattaforme di car sharing Le prospettive di crescita sono però alte Si stima che in 4 anni gli utenti complessivi saranno quasi raddoppiati per un giro da 6 miliardi di euro

www.comune.roma.it www.atac.roma.it PER SAPERNE DI PIÙ

Foto: SMART Uno dei mezzi di Car2Go. A sinistra una tratto di pista ciclabile. L'obiettivo è ora di realizzare il Grab NON INQUINANTI La conversione del parco mezzi delle aziende di trasporto all'alimentazione elettrica è ormai considerata prioritaria TRE RUOTE Uno scooter di Enjoy BLABLACAR Il passaggio a prezzi accessibili IL COMUNE Il car sharing municipale LO SMOG Una ciclista nel traffico di Roma

La Regione Il treno sposa le bici sconti per chi le usa

(la. ser.)

per gli abbonati metrebus che vogliono acquistare bici pieghevoli, abbonamento omnicomprendivo per chi trasporta le due ruote sui treni regionali oltre a milioni di investimenti per il trasporto su gomma e ferro. È il piano della Regione Lazio per la mobilità sostenibile. «Eravamo maglia nera per i debiti accumulati nei confronti di Trenitalia - spiega l'assessore regionale ai Trasporti, Michele Civita (in foto) - ora oltre ad aver saldato quel rosso, stiamo facendo investimenti per aumentare la frequenza dei treni e renderli più capienti». Con il nuovo contratto di servizio la Pisana rinnova tutta la flotta. «Entro il 2020 avremo 100 nuovi mezzi - aggiunge Civita - più il restyling dei 47 Tas». E mentre Rfi stanZIA 367 milioni di euro per rinnovare le tecnologie, la Regione avvia il recupero di 81 stazioni tra queste quella del Pigneto, raddoppia la Roma-Viterbo fino a Morlupo e investe 180 milioni sulla Roma-Lido. «I soldi saranno disponibili dal 1 gennaio - conclude l'assessore - sono importanti cantieri che trasformano quelli che oggi sono problemi in risorse per la città».

L'esperto "Il Grab? Bellissimo Non resti una pista"

(la.ser.)

AMBIZIOSI gli obiettivi del Pgtu», spiega Paolo Gelsomini di segretario del Coordinamento Residenti Città Storica ed esperto di mobilità. «Si proponeva - racconta - di portare l'uso sistematico della ciclabilità al 4% su base cittadina e al 10% nel centro storico entro 5 anni; di aumentare del 20% la velocità commerciale del servizio di trasporto pubblico sugli assi portanti attraverso l'incremento delle corsie preferenziali e l'attuazione di itinerari a priorità semaforica; di aumentare del 20% gli utenti e di realizzare almeno un'isola ambientale in ogni municipio nei prossimi due anni; di organizzare integralmente il Centro storico per isole ambientali permettendo la circolazione ai soli mezzi a basse emissioni e favorendo pedonalizzazioni e aree 30». Sogni? «Certo è - dice - che poco o niente è stato realizzato. L'unica nota positiva è il Grab, ma quest'opera dovrà innanzitutto essere realizzata, avere un piano di manutenzione programmata e, soprattutto, dovrà essere collegata a tutti i punti di scambio con le fermate di bus, metro, treni per poter costituire un valido sistema della mobilità dolce quotidiana e non solo una semplice pista da passeggiata domenicale».

Concluso il lavoro della Commissione, ora toccherà ai consulenti esterni

La sindaca: "I conti dai pm" Nel mirino 74 milioni di debiti

I conti non le devono tornare più di tanto. Altrimenti non si spiegherebbe perché, letta la relazione del gruppo di lavoro interno che ha analizzato i bilanci ereditati da Piero Fassino, Chiara Appendino abbia deciso di inviare tutto in procura, ma soprattutto di concordare con la Corte dei Conti una procedura che permetta di incaricare una società esterna, operazione in un primo momento stoppata dalla magistratura contabile ma ora possibile.

I conti con il passato non sono chiusi. La battaglia politica nemmeno. Il primo step è una relazione di 25 pagine firmata da nove funzionari comunali, guidati dal direttore finanziario Anna Tornoni e dalla responsabile del settore partecipate Carla Villari, il cui compito era sostanzialmente valutare il proprio operato negli anni passati. Ne emergono due aspetti: Appendino ha ereditato circa 46 milioni di debiti in più da pagare; ma, secondo i funzionari di Palazzo Civico, non si può parlare di debiti fuori bilancio eccetto che per 500 mila euro dovuti a Gtt.

Gli scompensi riguardano soprattutto Gtt e InfraTo, ovvero l'azienda che gestisce il trasporto pubblico e quella che ha in mano l'infrastruttura e i cantieri del metrò. Si dividono in tre filoni. Il primo riguarda i rapporti tra Città e Gtt e, in particolare, le rate dei mutui per acquistare i nuovi tram della linea 4. Nel 2014 e nel 2015 il Comune non ha versato la rata da 6,8 milioni. Totale: 13,74 milioni. Secondo il gruppo di lavoro la situazione si è creata per uno stato di necessità, ovvero un quadro economico durissimo. Però le somme sono dovute, così come - per scendere nei dettagli - il mezzo milione per le domeniche ecologiche, onere assunto dall'ex sindaco Fassino direttamente senza prevedere analogo impegno di spesa.

Discorso simile per InfraTo e i mutui legati alla costruzione della linea 1 della metropolitana: la rata vale 22 milioni l'anno, ma nel 2014 e 2015 - per ragioni analoghe - il Comune non ha pagato in tutto 18,7 milioni. Terzo capitolo: gli interessi passivi conteggiati dalle aziende sui soldi non ricevuti o ricevuti in ritardo. Per sopperire ai mancati introiti Gtt, InfraTo e anche Amiat hanno dovuto indebitarsi e ora vogliono essere ripagate anche degli interessi versati: una quindicina di milioni.

Il totale di questa partita supera i 46 milioni. Ma non è finita. Anche nel 2016 il Comune non ha messo a bilancio i 6,8 milioni per Gtt né i 22 per InfraTo, e la giunta Appendino non potrà farlo nel tempo che le resta da qui a fine anno essendo scaduti i termini per la variazione di bilancio. Il conto cresce di altri 28 milioni: si dovranno accendere nuovi mutui per almeno 74 milioni, cosa che spinge Appendino a rivolgersi alla Corte dei Conti, per sottoporle i risultati finora ottenuti e al tempo stesso chiedere di sottoporre i bilanci alla valutazione di una società esterna e indipendente. [a. ros., m. tr.] BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Fondi regionali e ricorso al Tar

È scontro tra la Provincia e le aziende dei pullman

lorenzo boratto

Muro contro muro tra Provincia e consorzio Granda Bus, che si occupa del trasporto pubblico su gomma nella provincia di Cuneo. Il motivo del contendere: tre milioni di euro di fondi regionali che la Provincia ha «congelato» e che le aziende consorziate rivendicano «per i servizi svolti». Il presidente Borgna

Ora interviene Federico Borgna, presidente della Provincia, dopo la lettera che gli è stata consegnata la scorsa settimana dalle 12 aziende del consorzio. Spiega Borgna: «Comprendo la delicatezza della situazione, ma c'è un giudizio pendente: Granda Bus si è rivolta al Tar del Piemonte e ritiene di avere buone ragioni, ma la proposta di transizione della Provincia non è stata accettata. Dobbiamo perseguire l'interesse pubblico e, per una situazione nata almeno 7 anni fa, abbiamo trattenuto quei fondi non per problemi di cassa, ma in attesa di una decisione dei giudici torinesi. Sono soldi che i tecnici della Provincia ritengono un credito dell'ente pubblico». «Torto mai commesso»

Come riportato domenica da «La Stampa» i titolari della aziende lamentano che la Provincia stia trattenendo da 8 mesi in cassa quei tre milioni di euro, ma non hanno fatto cenno al ricorso al Tar. «Si tratta dei saldi per i servizi svolti e mai pagati», hanno scritto, chiedendo «di non essere maltrattati per un torto mai commesso». Biglietto elettronico

Gli imprenditori hanno spiegato di aver fatto fronte a tagli ingenti negli ultimi cinque anni, salvaguardando i posti di lavoro e aggiungendo anche imminenti novità: cinquanta nuovi autobus di qui alla primavera per rinnovare il parco mezzi provinciale oltre all'introduzione da gennaio del Bip, il biglietto elettronico, per Cuneo e conurbazione (un servizio già attivo in tutto il resto della provincia). Ma non hanno parlato della proposta di transazione e del ricorso al Tar: è il motivo per cui quei fondi sono per adesso «congelati». Inadempienze contrattuali

La posizione della Provincia è opposta a quella di Granda Bus: chiedeva alle aziende una cifra equivalente (poco più di 3 milioni di euro) per «inadempienze contrattuali» nei servizi svolti negli anni passati. La proposta di transazione per quei soldi, che risale ad alcuni mesi, non era stata accettata dalle aziende consorziate che avevano scelto di affidarsi al Tribunale amministrativo regionale. E in attesa del verdetto dei giudici torinesi l'ente di corso Nizza 21 ha scelto di trattenere i fondi. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

La conferma dall'assessore Berrino

Da lunedì bus aggiuntivi per collegare i nuovi scali

«Come avevamo anticipato nell'ultima riunione in Prefettura a Imperia, abbiamo concordato con la Riviera Trasportibus aggiuntivi e alcune modifiche ai percorsi delle linee di servizio urbano per consentire i collegamenti con le nuove stazioni di Imperia e Diano Marina». Lo ha confermato ieri l'assessore regionale ai Trasporti, Gianni Berrino. I servizi bus prenderanno il via lunedì 12 dicembre, vale a dire il giorno dopo l'attivazione ufficiale del nuovo tracciato a monte.

Spiega Berrino: «I nuovi collegamenti saranno attivati grazie allo stanziamento una tantum di 100 mila euro di risorse della Regione. Sarà un progetto sperimentale, passibile di eventuali modifiche, per tararlo alle reali esigenze dell'utenza. Stiamo inoltre studiando la possibilità di introdurre un abbonamento integrato ferro-gomma a partire dal prossimo 7 gennaio. La nostra intenzione è di garantire il servizio più efficiente possibile, per dare risposta alle richieste di mobilità dei pendolari e degli studenti. Penso, ad esempio, ai circa 450 ragazzi che studiano nel polo scolastico di Porto Maurizio».

Nel dettaglio, con i servizi aggiuntivi dei bus che riguarderanno la nuova stazione di Imperia, saranno garantite 36 nuove corse giornaliere feriali tra piazza Dante e la stazione ferroviaria e altrettante nel percorso inverso. Nei giorni feriali invece le nuove corse saranno 20.

Saranno inoltre predisposte quattro corse dedicate a studenti e pendolari, con destinazione la Pensilina di Porto Maurizio e il Polo universitario alle 7.35 e, in direzione contraria, alle 13.15. Al pomeriggio del martedì e del mercoledì, in concomitanza con i cosiddetti «rientri scolastici», sarà predisposta una corsa pomeridiana, sempre per studenti. Ulteriori due corse dedicate per studenti saranno predisposte per il percorso stazione- piazza Dante e ritorno e altre due per garantire i vari spostamenti degli studenti da Sanremo a Imperia e ritorno e da Andora a Imperia e ritorno. Una corsa partirà da Sanremo alle 6.43 per arrivare in piazza Dante alle 7.33 e con ritorno alle 13.05 da piazza Dante e arrivo a Sanremo alle 13.55.

Un'altra corsa partirà da Andora per Porto Maurizio-Polo universitario alle 6.58 con arrivo alle 7.33 e con ritorno alle 13.15 e arrivo ad Andora alle 13.50.

Per servire la nuova stazione di Diano Marina, che viene spostata verso l'interno a Diano San Pietro, vengono infine istituite sei corse: partenza da via Cesare Battisti, ex stazione Ferrovie, via Matteotti, via Aurelia ex Realino, via Campodonico, via Argine Sinistro. [a. pom.] BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'INDAGINE

Garante contro Atac e Regione : «Pendolari truffati, troppi disagi»

L'Authority fa scattare una inchiesta sul numero eccessivo di corse cancellate Orari spesso errati, consumatori ingannati «Dalla Pisana nessuna nuova gara o sanzione»

Fabio Rossi

Troppi disagi, in barba alle rassicurazioni fatte a romani e pendolari dell'hinterland che utilizzano il trasporto pubblico locale su ferro, e che organizzano le proprie giornate in base alle informazioni ufficiali che ricevono da chi gestisce il servizio. L'Atac avrebbe messo così in atto «una pratica commerciale scorretta» nei confronti degli utenti delle ferrovie regionali (le cosiddette ex concesse) Roma-Lido, Roma-Civita Castellana-Viterbo e Termini-Centocelle. Lo ipotizza l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che ha avviato un procedimento istruttorio, di cui è relatore il costituzionalista Michele Ainis, nei confronti dell'azienda di via Prenestina «per la sistematica e persistente soppressione delle corse programmate» su queste linee. Un disservizio che, secondo l'Antitrust, sarebbe avvenuto «in larga misura non per cause esogene e occasionali, ma per motivi riconducibili alla gestione e organizzazione del servizio da parte di Atac». Con l'avvio dell'inchiesta i funzionari dell'Autorità, con la collaborazione del nucleo speciale Antitrust della Guardia di finanza, hanno fatto un'ispezione della sede della società. I DISSERVIZI In particolare l'Authority ipotizza che «la mancata effettuazione delle corse programmate in base al contratto di servizio con la Regione Lazio, come risultanti dall'orario diffuso preso le stazioni» e sul sito Internet dell'azienda del trasporto pubblico romano, «potrebbe aver ingannato i consumatori in merito all'effettiva disponibilità del servizio, alterandone le scelte sul mezzo di trasporto da utilizzare e gravandoli dei disagi derivanti dalla soppressione delle corse». Inoltre la municipalizzata «non avrebbe preventivamente e tempestivamente informato i consumatori riguardo all'impossibilità di effettuare parte delle corse programmate, pur essendo a conoscenza delle ragioni sistematiche che avrebbero potuto causare la soppressione delle stesse». LE VIOLAZIONI Questo tipo di comportamenti «ingannevoli e omissivi», secondo l'Antitrust, potrebbero aver violato un paio di articoli del Codice del consumo. Infine, ipotizza ancora il Garante della concorrenza, «con la riduzione del numero e della frequenza delle corse rispetto a quanto stabilito dal contratto di servizio, per motivi non riconducibili a cause di forza maggiore, l'azienda sarebbe venuta meno al rispetto degli standard di diligenza professionale richiesto ad un concessionario di un servizio pubblico nella gestione di linee essenziali di trasporto pubblico per la mobilità cittadina». LA SEGNALAZIONE L'Antitrust, «a fronte di tale situazione di grave difficoltà operativa da parte di Atac», ha inviato anche una segnalazione alla Regione, sottolineando come «l'ente locale non abbia mai esercitato i propri poteri di intervento e sanzione, pur previsti dal contratto di servizio, né abbia proceduto allo svolgimento di una gara per individuare un gestore efficiente». La Regione, ricorda il Garante, ha rigettato una proposta di finanza di progetto, nel giugno 2014, da una costituenda associazione di imprese per l'affidamento in concessione della Roma-Lido. «Tale decisione della Regione, di fatto, ha determinato il mancato sfruttamento di un'opportunità competitiva volta proprio a intervenire in maniera migliorativa sulla più importante (e allo stato maggiormente carente) delle tre linee lungo cui sono offerti i servizi oggetto del procedimento dell'Autorità».

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

Si parla di treni e fermate ma Chianella non c'è

TRASPORTI

Infrastrutture e trasporti, l'assessore regionale Giuseppe Chianella diserta l'incontro con le associazioni di categoria e i capigruppo consiliari: un comportamento poco accettabile e per nulla rispettoso. L'incontro era fissato da tempo e sul tavolo c'erano da trattare tematiche particolarmente strategiche, dal raddoppio ferroviario alla viabilità del territorio. A stigmatizzare l'accaduto sono stati, in modo bipartisan, tutti i capigruppo: Si tratta di un incontro importantissimo per la città ed è stato disertato in maniera impropria. Al centro della riunione, ricordano i capigruppo, c'erano diversi i punti di confronto: dalla situazione della viabilità con la Valnerina, al raddoppio della linea Spoleto-Campello, dal trasporto ferroviario Orte-Falconara alle problematiche legate alle strade della Tre Valli e della Flaminia. Temi di grande urgenza e interesse per i quali erano stati convocati anche le associazioni di categoria. Oltre al sindaco Fabrizio Cardarelli e ai capigruppo erano infatti presenti rappresentanti di Confesercenti, Confindustria, Coldiretti, Confartigianato, dell'Associazione Agriturismi, Federalberghi, Confartigianato e Confcommercio. Un'assenza da stigmatizzare lamentano i capigruppo perché comunicata a pochi minuti dall'orario programmato per l'inizio della conferenza. Tra l'altro una riunione molto partecipata che meritava l'intervento politico della Regione. Di certo una presenza quella dell'Assessore non sostituibile con un tecnico della Regione inviato per rimediare all'assenza di Chianella e che si è presentato dopo un'ora dall'inizio dei lavori. Vista anche la particolare e difficile situazione che stiamo attraversando, meritoria della massima collaborazione tra la città e i vertici regionali, esprimiamo il rammarico per questo mancato incontro e chiediamo il massimo rispetto non solo per i rappresentanti istituzionali della città ma soprattutto per i cittadini di Spoleto. Ancora più dura era stata la reazione del Movimento 5 Stelle, che ha parlato, in generale, di mancanza di metodo e di vuoto politico.

Ilaria Bosi

L'INAUGURAZIONE

Un treno da Malpensa a Malpensa Dopo 18 anni collegati i due scali

Permetterà a sette milioni di passeggeri di raggiungere il T2
Paolo Stefanato

Il prolungamento ferroviario dal Terminal 1 al Terminal 2 di Malpensa, inaugurato ieri e in esercizio dall'11 dicembre, permetterà ai 7 milioni di passeggeri di Easyjet, basata con 21 aerei proprio al T2, di arrivare da Milano più comodamente e più rapidamente, e soprattutto senza «stacchi» (finora era necessario scendere dal treno al T1 e proseguire con un bus-navetta). I nuovi 3,6 chilometri di binari, che saranno percorsi in 6 minuti, arrivano a 18 anni dall'apertura di quello che allora si chiamava Malpensa 2000, a 17 anni dall'entrata in esercizio del Malpensa Express, a 10 anni dall'insediamento della (quasi) low cost inglese nello scalo storico, che fino a quel momento aveva avuto utilizzi diversi, in particolare al servizio dei voli charter. L'utilità del prolungamento è evidente nei numeri: Easyjet l'anno prossimo aumenterà l'offerta a 8 milioni di posti («in dieci anni abbiamo avuto 50 milioni di clienti al T2» ha ricordato Francis Ouseley, direttore di EasyJet per l'Italia). Tutti, o quasi, clienti potenziali del Malpensa Express, che con le sue 146 corse giornaliere (129 lo scorso anno) vuol fare concorrenza a ogni altro mezzo di trasporto; ciò rende ottimista Cinzia Farisè, ad di Trenord, già contenta degli attuali 2,2 milioni di viaggiatori annui tra Milano e aeroporto, «il cui grado di soddisfazione è al 92%». Easyjet e Trenord ce la stanno mettendo tutta: la compagnia venderà i biglietti del Malpensa Express anche a bordo dei suoi aerei, e ha ritoccato gli orari per coordinarsi meglio con quelli del treno; l'operatore ferroviario sta testando una novità assoluta, la possibilità di acquistare il biglietto entrando in carrozza, con il semplice sfioro della carta di credito su un sensore. Inoltre l'orario dei collegamenti sarà esteso fino all'1,30 di notte (dalle 0,20 attuali) per servire anche i passeggeri dei voli notturni, mentre nuove formule tariffarie sono allo studio per ogni esigenza, a cominciare dalle offerte per biglietti di andata e ritorno. Il presidente della Sea, Pietro Modiano, annuncia un rinnovo radicale del terminal al servizio esclusivo di Easyjet, che per la Sea è il primo cliente per numero di passeggeri. I dati degli aeroporti milanesi sono in crescita: Malpensa quest'anno trasporterà 19,2 milioni di passeggeri (18,4 nel 2015), Linate passa da 9,6 a 10. Novembre segna più 11,4% sullo stesso mese del 2015, un record, particolarmente significativo perchè il confronto non è influenzato da Expo. Il presidente della Regione, Roberto Maroni, ha ricordato l'importanza per Malpensa di essere stato autorizzato dal governo Usa all'attività di preclearance (il controllo dei passaporti per l'ingresso negli Stati Uniti), che lo avvantaggia su gran parte degli scali europei. Egli ha anche ricordato che «il futuro della ferrovia che serve Malpensa è quello di proseguire fino a Gallarate, 5 chilometri per connettersi alla rete dal Nord Europa». Il collegamento inaugurato ieri ha visto collaborare, sotto il profilo finanziario, il governo, la Regione, l'Unione europea e la Sea. «Il primo preventivo era di 150 milioni - riferisce l'ingegner Roberto Ceresoli di Ferrovie Nord Milano, responsabile del procedimento - il progetto è stato finanziato con 115 milioni ma alla fine chiuderemo i conti con una spesa inferiore ai 100». FARISÈ (TRENORD) «Felici dei 2,2 milioni di passeggeri annui che da Milano vanno all'aeroporto»

Foto: IL TAGLIO DEL NASTRO Da destra il governatore Roberto Maroni, l'assessore comunale Marco Granelli e il presidente di Sea Pietro Modiano durante il viaggio inaugurale tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa

Crescita Programma minimo Basta poco per sbloccare il Pil, si può cominciare dai trasporti . Con più concorrenza

Manutenzione stradale, gare espezatino dei grandi gruppi

Per ripartire Soldi per le infrastrutture (dove serve) e auto elettriche
» MARCO PONTI

Tra concorrenza e sviluppo tecnologico c'è un noto, forte nesso. La concorrenza è un incentivo fondamentale, anche se lo Stato può e deve avere un ruolo. Questo implica ovviamente meno cemento e meno monopoli per i trasporti, obiettivi dominanti dei governi passati. Vediamo un decalogo di cose da fare.

- 1) Fare manutenzione della rete stradale ordinaria, che sta andando a pezzi. Questa rete serve, e continuerà a servire, la gran parte del traffico, e la manutenzione è una attività che crea molta occupazione in breve tempo, per euro pubblico speso.
- 2) Investire in nuove infrastrutture solo dove serve davvero, cioè dove c'è congestione. Il traffico cresce e crescerà poco, per ragioni funzionali e demografiche. Nei centri urbani densi, dove la congestione è alta, è sufficiente applicare tariffe apposite, tipo Milano o Londra, e il trasporto pubblico crescerà spontaneamente, senza di fiumi di sussidi.
- 3) Liberalizzare i servizi ferroviari. Il mercato funziona, come dimostra il settore merci e quello dell'Alta velocità. Per le infrastrutture ferroviarie, metterne in gara la gestione per macro-aree. Tutto il contrario dell'attuale tendenza a farne un elefante monopolistico ipersussidiato, che si compra anche Anas, i bus, e il trasporto locale, rendendo di fatto impossibile ogni concorrenza. Ricordarsi che le ferrovie sono un pozzo di soldi pubblici, occupano e occuperanno pochissima gente, e per l'ambiente sono e rimarranno irrilevanti (numeri da prefisso telefonico).
- 4) Liberalizzare il trasporto pubblico locale facendo gare vere, senza l'attuale conflitto di interessi (il Comune proprietario dell'azienda fa sia il giudice che il concorrente). Anche qui occorre fare "speszatini", se i lotti di gara sono grandi poi il vincitore ha troppo potere sulle amministrazioni pubbliche.
- 5) Fare un grande programma di sostegno all'innovazione tecnologica del settore, che sta sviluppandosi rapidamente con grandi investimenti privati (ma anche pubblici), e che vedono l'Italia poco presente. Le risorse non sono certo un problema, è sufficiente prelevarle da una serie di "grandi opere", soprattutto ferroviarie, destinate a rimanere semideserte anche proprio a causa del progresso tecnico. I temi sono triplici: elettrificazione parziale o totale del parco veicolare (con drastica riduzione delle emissioni), guida gradualmente automatizzata dei veicoli (con drastica diminuzione degli incidenti, per il 90% dovuti ad errori umani), convogli autostradali di veicoli merci (con drastica diminuzione della congestione e degli incidenti).
- 6) La parte infrastrutturale di questo piano è quasi altrettanto importante: reti di distributori di elettricità per autoveicoli, per cui occorrono rilevanti investimenti, ma anche supporti elettronici per la guida automatica, e forse sistemi più sofisticati di alimentazione elettrica, statica e dinamica, su cui qui non è possibile dilungarsi.
- 7) Il regime concessionario delle autostrade oggi genera rendite assurde ai concessionari, senza alcun loro vero rischio, pagate dagli utenti. Occorre accelerare un processo di radicale cambiamento, aprendo un tavolo di negoziato con i concessionari stessi che rispetti i contratti in essere, ma consenta il loro superamento nei tempi più brevi possibili, anche qui aumentando i livelli di "speszatino".
- 8) L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) va dotata di molti più poteri, non solo in relazione alle concessioni, autostradali e non, ma in generale nella possibilità di intervenire sulla struttura proprietaria dei soggetti regolati, per ridurre l'eccessiva concentrazione.
- 9) Infine occorre valutare tutto, con analisi economiche e finanziarie degne di un paese moderno, cioè fatte da soggetti terzi, evidenziando alternative tra progetti, e in modo trasparente, al fine di migliorare il dibattito democratico sulle scelte. Non si chiede all'oste se il vino è buono, come oggi.
- 10) Il decimo comandamento li riassume tutti: smettere di considerare il settore come "merce di scambio" per elargire denari pubblici e comprare voti. "L'arbitrio del principe" va radicalmente ridotto: i decisori devono rendere conto ai cittadini di ogni euro pubblico speso.

I numeri

0,9 0.9 % La crescita del Pil attesa per il 2017 secondo le previsioni della Commissione europea La disoccupazione attesa per il 2017 sempre secondo la stima della Commissione europea

2,4 Il deficit 2017 previsto, molto superiore all'1,8 che il governo doveva raggiungere %

1 3 3, 1 Il rapporto tra debito e Pil nel 2016 (e nel 2017) Re nd ite di posizione Gianni Armani, amministratore delegato di Anas, e Giovanni Castellucci, a capo di Autostrade per l'Italia Ansa

Foto: In piazza, in ufficio Il capo delle Fs, Renato Mazzoncini, e una manifestazione No-Tav LaPresse

I COMITATI DEI PASSEGGERI LA TRATTA PER FERRARA A OTTOBRE HA AVUTO UN TASSO DI PUNTUALITÀ DELL'87%

L'eterna attesa dei pendolari: «La pazienza è diventata rassegnazione»

«FORSE non è il massimo da dire, ma le segnalazioni sono in calo: i pendolari ormai si sono rassegnati». Il lavoro di Giuseppe Poli, responsabile trasporti di Federconsumatori e membro del Crufer, l'organismo che riunisce i comitati locali di chi prende il treno tutti i giorni per lavorare, invece, prosegue. Il monitoraggio delle tratte regionali è quotidiano e minuzioso: «Quello che è successo l'altra sera è un evento eccezionale, di dimensioni non prevedibili - ammette Poli -. Però le operazioni di assistenza, se le testimonianze sono veritieri, non sono state assolutamente all'altezza». Secondo i dati del Crufer la linea Bologna-Ferrara a ottobre ha avuto un indice di puntualità dell'87%, il più basso dall'inizio dell'anno: «Non è esente da problemi, ma è comunque nella media», riconosce Poli. In particolare, quel treno, il 2249, a novembre è arrivato in ritardo a Bologna 5 volte, ma con una media di 10 minuti in più sull'orario stabilito. TUTTAVIA, c'è ancora molto da fare. «I problemi sono sempre i soliti: il riscaldamento di inverno e la climatizzazione d'estate che spesso non vanno - elenca Poli -. E poi il sistema di carrozzamento, poco pratico, che causa ritardi ampiamente evitabili». Per un miglioramento concreto bisognerà aspettare il 2019: «Entreranno in servizio i nuovi mezzi, serve tempo e molta pazienza, ma quella non ci è mai mancata». Pazienza che facilmente si tramuta in rassegnazione: «Non posso dire nulla contro l'assessore regionale Donini, che ci ha sempre mostrato la massima disponibilità - conclude Poli -, ma non è più il tempo delle parole, ora servono soluzioni e fatti concreti». Federico Del Prete

TRENITALIA

Non solo il biglietto In arrivo anche rimborsi extra

DI FRONTE alla portata eccezionale dell'evento dell'altra sera, Trenitalia sta studiando «un segno di attenzione» verso tutte le persone coinvolte, oltre al rimborso del biglietto. Le modalità verranno definite in questi giorni, ma la decisione è già stata presa. Ora resta solo da capire come riuscire a raggiungere chi ha passato quasi tutta la notte sul regionale vittima del guasto elettrico. Fondamentale, comunque, sarà conservare il biglietto. Anche il Crufer, il comitato dei pendolari, in una lettera inviata ieri ai vertici di Trenitalia e della Regione aveva sottolineato la gravità di quanto accaduto.

Gli annunci sono stati scarni e frettolosi Ci hanno assicurato che saremmo ripartiti dopo mezz'ora Poi non s'è visto nessuno

IL PROGETTO BURZACCHINI: «PROBLEMI NELLA PROGRAMMAZIONE»

«Amo, no alla fusione. Nessun risparmio»

MODENA esprime in Regione tutti i suoi dubbi a proposito della fusione delle agenzie della mobilità, le società degli enti locali proprietarie dei beni del trasporto pubblico locale affidati ai gestori. Se n'è parlato in viale Aldo Moro. È stato l'amministratore unico dell'Agenzia della mobilità di Modena, Andrea Burzacchini (nella foto), a manifestare non poche perplessità in merito alla scelta della Regione di istituire un'agenzia unica regionale per la mobilità. Le principali criticità, ad avviso del manager modenese, riguardano aspetti diversi. Ad esempio, Burzacchini lamenta «il non aver sufficientemente valutato il lavoro accurato di programmazione del trasporto pubblico locale, che attualmente svolgono le agenzie provinciali per la mobilità, in particolare rispetto alle zone più deboli del territorio di competenza come quelle montane, coniugando solidarietà ed efficienza». Ma sull'Agenzia unica regionale, continua Burzacchini, «il rischio è anche quello di separare il trasporto pubblico locale dalle altre attività svolte dalle agenzie provinciali per la mobilità sostenibile, così come pesa in prospettiva l'allontanamento dal territorio dei centri di programmazione e pianificazione». Altri aspetti delicati riguardano per il manager modenese anche «lo scorporo dei patrimoni dalle singole agenzie provinciali, così come restano vari «dubbi sugli effettivi risparmi economici derivanti dal superamento delle Agenzie provinciali».

AMBIENTE IN NOVEMBRE PER IL 'GREEN GO BUS ' BOOM DI UTENTI, PIU' CHE RADDOPPIATI IN UN ANNO

Undicimila passeggeri in un mese per il bus elettrico

IL 'GREEN Go Bus', l'autobus elettrico, totalizza il record di passeggeri. Appena sfornati i dati del mese di novembre che testimoniano di un vero boom di utenti. Rispetto allo scorso anno, nel mese di novembre gli utenti sono aumentati di circa il 60 per cento, 11.736 quelli di quest'anno rispetto ai 7.363 dello scorso anno. «Siamo molto contenti di questi dati - ha detto ieri nel corso di un incontro con la stampa, Giorgio Erbacci - che confermano quanto i nostri bus elettrici siano apprezzati dai faentini, soprattutto persone che lasciano la propria auto a piazzale Pancrazi (il 72 per cento) e che arrivano in centro in maniera ecologica». A questa notizia si aggiunge quella legata all'imminente festività dell'Immacolata. Domani infatti, malgrado il giorno di festa, quando a Faenza si terrà la 'Festa del Torrone', il 'Green Go Bus' sarà regolarmente sulle strade del centro, dalle 8.30 alle 10; dalle 12 alle 15.30 e dalle 17 alle 20.15. «Un servizio che può essere di aiuto alla città per l'annuale festa del Torrone - ha sottolineato l'assessore comunale alla mobilità Antonio Bandini - Il 'Green Go Bus' si inserisce bene in una città in transizione verso un'aspetto più ecologico dove abbiamo deciso di iniziare un percorso per liberare il centro dalle auto promuovendo la mobilità sostenibile, cosa alla quale anche la Regione guarda con interesse proprio anche grazie all'uso del bus elettrico». a.v.

LE TAPPE

Dopo l'iniziale stabilizzazione, si è aggravato ed è stato portato in Rianimazione dove è morto alle 00.05 del 27 novembre per meningite

Crisi di governo Le talpe della M4 a rischio paralisi

di GIAMBATTISTA ANASTASIO - MILANO - L'EFFETTO REFERENDUM rischia di ripercuotersi sul cronoprogramma della Metropolitana 4 allungandone i tempi di realizzazione. Il completamento della linea che unirà l'aeroporto di Linate alla stazione ferroviaria di San Cristoforo è fissato alla fine di aprile del 2022. Ma il rischio di una paralisi degli scavi adesso si fa concreto. Non affrontato per tempo, tale rischio si è ora ingigantito per via della crisi di governo apertasi domenica sera. All'origine del problema c'è la mancata approvazione da parte del Cipe (il «Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica») della cosiddetta «variante Tricolore». In questa variante la Giunta comunale ha formalizzato la scelta di utilizzare due talpe meccaniche per scavare le gallerie tra piazza Tricolore e il parco Solari, anziché una sola, come inizialmente previsto. DETTO ALTRIMENTI: una modifica al progetto definitivo dei lavori. Da qui la necessità di ottenere il via libera del Cipe. E finché questo via libera non arriva, le due talpe meccaniche infine scelte per gli scavi non possono essere messe in moto. L'una e l'altra sono ferme da mesi nel sottosuolo di viale Forlanini, all'altezza di quella che sarà la futura fermata di «Tre Ponti». Fin qui, però, nessun problema. Il cronoprogramma prevedeva, infatti, che queste restassero ferme fino alla fine di novembre. Non a caso l'assessore comunale alla Mobilità, Marco Granelli, lo scorso 26 ottobre, aveva pubblicamente dichiarato che la delibera del Comitato Interministeriale sarebbe arrivata proprio «entro novembre». Così, però, non è stato. Le attese dell'assessore, della Giunta e delle imprese costruttrici sono state disattese. Poco male, pareva. Non più tardi di domenica 28 novembre, in occasione dell'open day del cantiere M4 di piazza Frattini, Granelli aveva fatto sapere che il Cipe avrebbe comunque licenziato la delibera entro quella che ora si può definire la «fatal domenica» del 4 dicembre. PECCATO che anche questa scadenza sia passata invano. Riunitosi il primo dicembre, il Comitato ha sottoscritto impegni importanti per Milano, quelli inseriti nel Patto tra il Governo e il Comune, in particolare i fondi per estendere la Metropolitana 5 fino a Monza e per chiudere il cantiere-lumaca per il prolungamento della Metropolitana 1 fino a Bettola, dimenticandosi però della variante Tricolore e della Metropolitana 4. Una dimenticanza diventata imperdonabile dopo il successo del No al referendum e la crisi di governo che ne è scaturita. Il presidente del Cipe coincide con il presidente del Consiglio. I suoi membri sono i ministri. Perché possa funzionare serve un Governo in carica. Ma il Governo Renzi è, ora, un governo dimissionario. Un governo costretto nel congelatore giusto per il tempo necessario all'approvazione della legge di Bilancio, prevista per oggi. Che succederà poi? Tutto da vedere. Due certezze, però, ci sono: dall'ufficio «Relazioni Istituzionali» del Cipe fanno sapere che non sono in agenda altre sedute del Comitato da qui alla fine di dicembre e si ammette senza troppi giri di parole che il Comitato stesso è congelato, tanto quanto il Governo. Risultato: già trascorsa invano la scadenza di novembre, c'è il serio rischio che la delibera del Cipe sia approvata solo nel 2017, che le talpe lungo la tratta est della M4 siano paralizzate oltre il previsto e che i tempi di realizzazione dell'opera si allunghino. giambattista.anastasio@ilgiorno.net

Trasporti , il Tar respinge

di MANUELA MARZIANI - PAVIA - ALMENO la prima parte della 'matassa' trasporto pubblico locale è stata sbrogliata. Il Tar si è pronunciato sul ricorso presentato dal consorzio locale Tplo (Trasporti Pavese Lomellina Oltrepo) e lo ha respinto. La gara che è stata assegnata dalla Provincia all'azienda brianzola Autoguidovie, quindi, è valida. «I ricorrenti fondano il ricorso sulla circostanza che, in ragione delle regole di gara, dei criteri di valutazione delle offerte, della violazione della dimensione ottimale del servizio individuata e di una serie di condizioni influenti sulle modalità di esecuzione dell'appalto - si legge nel pronunciamento -, sarebbe stato impossibile per i concorrenti formulare offerte ragionevoli ed economicamente sostenibili». Ma i giudici amministrativi non concordano e non ritengono neppure che il consorzio Tplo sia stato escluso come consorzio ordinario mentre avrebbe partecipato alla gara come consorzio stabile. «Non lo ha dichiarato in sede di offerta», sostiene il Tar che ha motivato il suo 'no' in 31 pagine. Inoltre, secondo i giudici amministrativi «il legame fra i soci del consorzio ricorrente appare funzionale a regolare i rapporti fra diverse società potenzialmente concorrenti per un singolo appalto. Ciò esclude che parte ricorrente possa essere qualificata come consorzio stabile». Di conseguenza, «la Provincia non poteva che escludere il consorzio ricorrente dalla procedura». E ora si apre il 'secondo tempo della partita'. «Grazie alla proroga che è stata decisa - dice Marco Magnani della Cisl -, fino a febbraio il servizio sarà gestito dalle aziende che se ne sono occupate fino a oggi. Per l'utenza quindi non cambierà nulla». UN centinaio di famiglie, invece, continueranno a convivere con lo spettro di un licenziamento: «Il bando di gara prevede 406 addetti - ha aggiunto Magnani - e in servizio ce ne sono 510». «Per rispetto di chi utilizza i servizi - ha proseguito Massimo Colognese della Cgil - il periodo di stallo non può durare ancora a lungo. Il bando di gara prevede investimenti per 55 milioni. Vuol dire che ci saranno quei bus nuovi in grado di 'mandare in pensione' quelli vetusti spesso fermi o in cattivo stato». Intanto, però, anche i magistrati stanno indagando sull'appalto da 125 milioni di euro, il primo che doveva coprire l'intera provincia ed essere affidato a un unico gestore. Mentre si attende di sapere chi arriverà alle fermate del bus, l'assessore alla Mobilità Davide Lazzari impone controlli per assicurare il rispetto dei parametri di qualità del servizio.

LO SPOSTAMENTO A MONTE DELLA FERROVIA TRA SAN LORENZO E ANDORA. DOMENICA L'ATTIVAZIONE E IL PRIMO TRENO

Varato il piano dei collegamenti con le nuove stazioni

Siglato l'accordo tra Regione e Rt, investimento di 100 mila euro. Bus e orari per gli scali di Imperia e Diano Marina

IMPERIA. Lunedì studenti e pendolari torneranno a viaggiare in treno con l'attivazione della nuova linea e non rimarranno a piedi: al via il servizio di collegamento con linee dedicate Riviera Trasporti da e per le nuove stazioni di Imperia e Diano Marina. In arrivo anche un abbonamento ferrogomma. «Come avevamo anticipato nell'ultima riunione in Prefettura - spiega l'assessore regionale ai trasporti Gianni Berrino - abbiamo concordato con Rt bus aggiuntivi e alcune modifiche ai percorsi delle linee di servizio urbano per consentire i collegamenti con le nuove stazioni di Imperia e Diano Marina». Il nuovo servizio sarà operativo a partire da lunedì. Domenica intanto è confermata l'attivazione della nuova linea ferroviaria, il raddoppio AndoraSan Lorenzo: inaugurazione ufficiale al mattino e dalle 12 il via ai passaggi con il regionale da Torino. «I nuovi collegamenti - spiega l'assessore Berrino - saranno attivati grazie allo stanziamento un tantum di 100 mila euro di risorse della Regione Liguria. Sarà un progetto sperimentale e che quindi sarà monitorato per essere eventualmente modificato e tarato sulle reali esigenze dell'utente-cittadino. Stiamo inoltre studiando la possibilità di introdurre un abbonamento integrato ferro-gomma a partire dal prossimo 7 gennaio». Nel dettaglio, con i servizi aggiuntivi dei bus che riguarderanno la nuova stazione di Imperia, saranno garantite 36 nuove corse giornaliere feriali tra piazza Dante e la stazione ferroviaria - e altrettante nel percorso inverso - e 20 nei festivi. Saranno inoltre predisposte 4 corse dedicate per studenti e pendolari destinazione Porto Maurizio Pensilina e Polo Universitario alle 7.35 e 3 corse dedicate in direzione contraria alle 13.15. Al pomeriggio del martedì e mercoledì sarà predisposta una corsa dedicata per studenti pomeridiana per garantire l'uscita dei rientri scolastici in direzione della stazione ferroviaria. Ulteriori 2 corse dedicate per studenti saranno predisposte per il percorso Stazione Fs/Piazza Dante e ritorno. Ulteriori 2 corse scolastiche saranno predisposte per garantire i vari spostamenti degli studenti da Sanremo a Imperia e ritorno e da Andora a Imperia e ritorno. Una corsa partirà da Sanremo alle 6.43 per arrivare in Piazza Dante alle ore 7.33 e con ritorno alle 13.05 da Piazza Dante e arrivo a Sanremo alle 13.55. Un'altra corsa partirà da Andora per Porto Maurizio/Polo Universitario alle 6.58 con arrivo alle 7.33 e con ritorno alle 13.15 e arrivo ad Andora alle 13.50. Per servire la nuova stazione di Diano Marina, vengono istituite 6 corse dedicate. Il percorso, con partenza da via Cesare Battisti Capolinea, transiterà dalla ex stazione Fs, via Matteotti, via Aurelia ex Realino, via Campodonico, via Argine sinistro, nuova Stazione Fs. M.A.

Foto: Un bus degli studenti

LE RICHIESTE DEL COMITATO UTENTI TRENITALIA DEL PONENTE

«Nessuna esultanza, chiediamo confronto e valutazione qualità»

In arrivo un " libro bianco " dei pendolari

IL RETROSCENA GLI UTENTI Trenitalia, i pendolari del ponente, sono i grandi protagonisti del cambiamento, delle prove di dialogo con le istituzioni per cercare di suggerire - grazie alla sperimentazione "sul campo" - modifiche e migliorie. Non sempre le voci sono state ascoltate, di certo in questi 41 giorni di disagio e sacrificio l'apporto del Comitato è stato determinante grazie anche al flusso di notizie e informazioni che ha viaggiato in tempo reale sul gruppo whatsapp. Il bilancio definitivo verrà fatto alla fine: i "pendolari" stanno raccogliendo un vero e proprio libro bianco con proteste, segnalazioni, episodi e testimonianze. «A meno di una settimana dall'inaugurazione della nuova tratta San Lorenzo-Andora ci preme fare alcune considerazioni - spiega Sebastiano Lopes uno dei portavoce del Comitato Utenti Trenitalia del ponente - parliamo di 18,9 km di raddoppio ferroviario, con spostamento a monte: un'agonia durata anni, tra ritardi, rinunce dell'appaltatore Ferrovial, interventi della magistratura su Tecnics, altro appaltatore, promesse di inaugurazione non mantenute. Da giugno 2016 siamo passati a dicembre e finalmente ci siamo». Che vi aspettate? «Nessuna esultanza da parte di utenti e pendolari, non solo perché resta da completare la tratta Andora-Finale e sono in molti ad essere convinti che anche se vivessero 100 anni non vedranno questa opera compiuta. Che dire poi delle nuove stazioni? Parliamo di quella di Imperia. Sarà aperta a metà, lato argine destro. La palazzina argine sinistro verrà completata entro il primo semestre del prossimo anno (chissà). La nuova stazione di Imperia nasce quindi monca e con una viabilità stradale che già desta profonde preoccupazioni. Eppure durante le innumerevoli riunioni del "Tavolo tecnico sul Trasporto Ferroviario", lodevolmente licenziato dalla Regione, nessun cenno è stato fatto su questo ennesimo ritardo». I pendolari si sentono beffati: «Un fatto che i comitati pendolari liguri, federati Assoutenti, lamentano è la costante mancanza di chiarezza da parte di Trenitalia e soprattutto di Rfi, responsabile della rete ferroviaria e del suo funzionamento. Certamente confrontarsi è un fatto positivo, ma le parti devono parlare con chiarezza e ascoltarsi a vicenda. In occasione dell'interruzione ci siamo resi disponibili per risolvere, almeno parzialmente, le inevitabili criticità. Il bilancio definitivo lo faremo dopo il 12 dicembre ma intanto dobbiamo dire che molti problemi potevano essere evitati». E ora? «Per il futuro ci aspettiamo alcune ovvietà: treni più veloci, miglioramento del materiale rotabile e riduzione dei cronici ritardi. Per il nuovo contratto di servizio, che la Regione Liguria dovrà sottoscrivere con Trenitalia chiediamo con forza, insieme agli altri Comitati Utenti e Pendolari: monitoraggio qualitativo del servizio (implementazione di un sistema di valutazione qualitativa del servizio svolto e riconoscimento del ruolo delle associazioni dei consumatori e dei comitati pendolari); tariffe (le tariffe vanno inquadrare in un'ottica di integrazione ferrogomma e non di concorrenza a partire dal nodo genovese ed essere progressivamente estese a tutta la rete ligure); penali (il sistema di penali e relativi bonus va calcolato linea per linea al fine dell'erogazione di eventuali bonus automatici mensili di rimborso agli abbonati mensili e annuali); ruolo Rfi (il gestore delle infrastrutture dovrà essere coinvolto nel confronto con le associazioni attraverso la partecipazione al tavolo tecnico).

Foto: Pendolari e studenti in arrivo alla vecchia stazione di Oneglia

BOVINO IL PRESIDENTE EMILIANO PRESIEDE UN VERTICE CON I SINDACI DELLA ZONA «C'è la massima attenzione ai problemi dei Monti Dauni»

Tra viabilità, dissesto idrogeologico, trasporti pubblici e rischio sismico

DINO DE CESARE I B O V I N O. A distanza di un mese dall'ultimo incontro a Castelnuovo della Daunia, il presidente della giunta regionale Michele Emiliano è tornato sui Monti dauni presiedendo nella sala consiliare di Bovino un nuovo summit di sindaci per focalizzare le problematiche del comprensorio da anni sul tappeto. Significativa la scelta di Bovino che è ente capofila per la pianificazione e l'attuazione della progettazione di «area interna», di cui fanno parte i 29 comuni della zona e che assegna al comune subappenninico un ruolo strategico nei rapporti tra Regione, Provincia, Gal Meridaunia e le amministrazioni comunali del comprensorio. Portando il saluto dei sindaci, il primo cittadino di Bovino Michele Dedda ha sottolineato che «i nostri comuni sono impegnati a realizzare programmi operativi dettagliati al fine di concentrare al massimo le risorse disponibili su priorità ben definite a livello locale che scaturiscano dalle reali esigenze socio-economiche del territorio e in sintonia con il documento "Monti Dauni verso il 2020».

Numerose e pressanti le richieste dei sindaci che hanno rappresentato i tanti problemi ancora insoluti, dalla viabilità al dissesto idrogeologico, infrastrutture, trasporti pubblici extraurbani, rischio sismico, inadeguatezza dei finanziamenti, ma anche le problematiche legate al lavoro, turismo e sanità. «Una emarginazione preoccupante per la quasi totale disattenzione da parte dei poteri centrali e periferici» ha lamentato Antonio Montanino, sindaco di Deliceto e neo presidente dell'Unione dei comuni dei Monti dauni meridionali: «vogliamo che al Subappennino venga data la considerazione che merita per poter fare finalmente quel salto di qualità più volte rimandato». «È vero che i Monti dauni scontano un gap di 30 anni di isolamento e di disattenzione, ma la Regione sta cercando di invertire questa tendenza negativa anzitutto dando attenzione alla sicurezza del territorio» ha risposto il presidente Emiliano «per la quale ha già messo a disposizione di queste comunità importanti stanziamenti, come 30 milioni di euro con il fondo di rotazione del patto per la Puglia, 78 milioni per fronteggiare il dissesto idro-geologico e quello viario e altri notevoli fondi per la mitigazione del rischio sismico. Istituito l'area interna "Monti Dauni", unica area-pilota regionale» ha aggiunto il governatore pugliese «la Regione ha preso un grosso impegno politico-istituzionale e farà ancora il massimo per portare questo comprensorio al livello socio-economico che gli compete. A breve firmeremo una delibera specifica solo per l'area interna Monti Dauni facendo chiarezza sui fondi disponibili, da quelli regionali a quelli previsti dal patto per la Puglia». Emiliano era accompagnato dagli assessori regionali Leonardo Di Gioia e Raffaele Piemontese, che hanno evidenziato: «E' stato un incontro positivo e proficuo per proseguire nell'azione a sostegno di quest'area della Puglia per arrestarne lo spopolamento, migliorarne la qualità della vita e salvaguardarne il territorio facendo prevenzione».

Foto: B O V I N O L'incontro di Emiliano con i sindaci dei monti dauni nell'aula consiliare del Comune

Trieste e l'Isontino senza treni per 20 ore Stop dalle 10.30 del 17 dicembre alle 6.30 del 18 per l'attivazione a Monfalcone di un nuovo sistema di controllo del traffico

Trieste e l'Isontino senza treni per 20 ore

di Giuseppe Palladini wTRIESTE Trieste e l'Isontino senza trasporti ferroviari per quasi 24 ore. No, non si tratta di un altro sciopero del personale di Trenitalia. Il motivo è più complesso e coinvolge qualsiasi tipo di collegamento, sia passeggeri sia merci, e quindi anche il porto di Trieste. Fra la mattina di sabato 17 dicembre e le prime ore di domenica 18 nella stazione di Monfalcone sarà attivato un modernissimo sistema di controllo del movimento dei treni, che coinvolgerà anche le stazioni di Ronchi Nord e Ronchi Sud (e in futuro anche quella di Bivio di Aurisina). Per poter attivare questo sistema elettronico, che va a rimpiazzare quello elettromeccanico attualmente in funzione, sarà infatti necessario sospendere la circolazione ferroviaria sulle tratte Trieste-Cervignano e Trieste-Gorizia, dalle 10.30 di sabato 17 dicembre alle 6.30 di domenica 18. I collegamenti su queste due tratte saranno sostituiti da autobus. L'attivazione del nuovo sistema è un'operazione particolarmente complessa. Basti dire che nei diversi luoghi dell'intervento sarà coinvolto un centinaio di persone: una sessantina di Rfi (Rete ferroviaria italiana) e una quarantina del produttore del sistema, il gruppo canadese Bombardier, fra i principali al mondo sia nella costruzione di motrici ferroviarie e sistemi di trasporto passeggeri sia di velivoli. Disagi in vista, dunque, per i passeggeri che da Trieste si dirigeranno verso Venezia o verso Udine (ma anche in arrivo a Trieste o a Monfalcone), come pure per il traffico merci, in particolare per quello del porto di Trieste, dal quale ogni giorno parte e arriva un consistente numero di convogli (a fine anno si toccherà quota 7mila), che collegano lo scalo all'Austria, alla Germania e all'Europa dell'Est. La società Adriafer, che effettua le manovre ferroviarie per la composizione dei convogli in Porto Nuovo, in questi giorni è dunque costretta a riprogrammare arrivi e partenze di oltre una decina di convogli (ciascuno trasporta oltre una trentina di camion o di container) che avrebbero dovuto viaggiare in quella ventina di ore in cui la circolazione sarà bloccata. Convogli che sono legati principalmente all'attività portuale ma a quella dello stabilimento della Siderurgica Triestina (meglio nota come Ferriera). Disagi a parte, Renato Kneipp, segretario della Filt-Cgil per la provincia di Trieste, commenta favorevolmente l'introduzione del nuovo sistema di controllo del traffico ferroviario: «Questo ammodernamento potenzia il trasporto su ferro, con vantaggi anche per l'ambiente, e contribuirà a un ulteriore rilancio del porto di Trieste». Delle conseguenze temporanee derivanti dall'attivazione del sistema elettronico si è detto. C'è però anche un effetto "permanente": visto che dal 18 dicembre il traffico delle stazioni di Ronchi Nord e Ronchi Sud sarà controllato a distanza dal quadro centrale di Monfalcone, si è aperto il problema di ricollocare una decina di dipendenti delle Ferrovie, che non opereranno più nelle due stazioni. «È in corso una trattativa», si limita a spiegare Valentino Lorelli, segretario regionale della Filt-Cgil, il quale, in merito al nuovo sistema, annota i vantaggi di una «visione di insieme del traffico e quindi un miglioramento nella regolarità della circolazione», posto che la sicurezza «è già adesso a un buon livello, ma aumenterà ulteriormente». Lorelli aggiunge che «si tratta di un potenziamento fondamentale dell'infrastruttura ferroviaria per Trieste e Monfalcone, considerato che il tratto più saturo di traffico nella regione è quello fra Bivio San Polo e Bivio di Aurisina». Anche Giulio Germani, segretario della Fit-Cisl per la provincia di Trieste, pone l'accento sui potenziali benefici del nuovo sistema - «aumenterà la sicurezza» - ma aggiunge un «a quanto dicono», attendendo quindi la prova dei fatti. ©RIPRODUZIONE RISERVATA