

SPAZIO CAPACITÀ DI CARICA IMPORTANTE PER UNA COMPATTA: A PARTIRE DA 434 LITRI

Renault Mégane dopo vent'anni rinasce più grande e intelligente

La Mégane debutta nel lontano 1995, vent'anni fa, per sostituire la 19. L'offerta non prevedeva un unico modello, ma una famiglia "allargata" che alla 5 porte, affiancava la tre porte, la cabrio e la Scenic, cioè la variante crossover che dal 1997 diventò un modello a sé. In totale le tre generazioni hanno venduto da allora oltre 6,6 milioni di unità. L'ultima arrivata, la quarta generazione ha dimensioni che crescono sia in lunghezza, più 6 centimetri, ora 436 che in larghezza grazie alla carreggiata maggiorata di quasi 5 davanti e 4 dietro. Ad aumentare è anche il passo: più 3 centimetri, ora di 2670 millimetri. Alla Renault, infatti, hanno lavorato molto sulla volumetria interna, con la capacità di carico che parte da 434 litri, un valore di

Tutti i motori (anche i più piccoli) brillanti e silenziosi

L'auto è silenziosa anche in piena accelerazione e quando ci si spinge oltre i 130 orari, mentre buche e dossi rallentatori vengono superati in souplesse, senza reazioni brusche. Nell'abitacolo si avverte sempre poco rumore. Quanto alle finiture la Mégane è curata in tutti particolari con materiali di notevole qualità. Infine i motori sono tutti brillanti, compresi quelli a meno potenti a benzina.



TECNOLOGIA ALL'ALTEZZA

SCHERMO DA OTTO POLLICI E 7 HI-FI DA SOGNO MARCA BOSE

La console ospita lo schermo di 8,7" del tipo a sfioramento, le cui schermate possono cambiare come su un tablet. Da qui, si gestiscono l'hi-fi con 9 altoparlanti studiati e prodotto dallo "specialista" Bose, il navigatore, il climatizzatore bizona i cui comandi principali sono, comunque, pomelli e tasti, per evitare di doversi destreggiare troppo spesso nei menu di bordo. Dallo schermo, inoltre, si possono attivare le cinque modalità di guida che cambiano il "carattere" della Mégane.



tutto rispetto per un'auto compatta. Le linee sono morbide, influenzate dalle Renault Clio e Talisman, con la caratteristica mascherina a "V" raccordata ai fari: l'impressione, però, è quella di una maggiore grinta. All'interno si nota il sistema multimediale R-Link 2 con schermo da 8,7", offerto anche in altre misure, mentre il computer di bordo collocato tra i quadranti della strumentazione ha uno schermo con diagonale da 7" e l'head up display. Tra gli accessori a richiesta, ci sono gli allestimenti in materiale pregiato, riscaldabili e con

funzione di massaggio. Due i motori a benzina e tre a gasolio previsti per la nuova Mégane. A benzina ci sono il 1200 cc TCe Energy da 100 CV solo con cambio manuale a 6 marce e il 1200 cc TCe da 130 CV con cambio manuale o robotizzato a sette marce, mentre a gasolio c'è il 1500 cc dCi da 90 o 110 CV, più il 1600 cc dCi da 130 CV. Disponibile anche una versione più sportiva, la GT, con motore 1600 cc a benzina da 205 CV o turbodiesel da 165 CV: entrambe hanno un cambio robotizzato a 7 marce per la più potente e a 6 marce per il diesel. La GT,

oltre all'allestimento estetico specifico, prevede un assetto dedicato, le quattro ruote sterzanti e la modalità di guida RS al posto della Eco delle Mégane meno potenti alle quali si affianca.



Ampia scelta: prezzi da 18.650 a 32.250 euro

È possibile disporre della sola estetica della GT con l'allestimento GT Line, equipaggiato con le stesse motorizzazioni delle normali Mégane, tranne il 1200 benzina da 100 CV e il 1500 diesel da 90 CV. Molto reattiva e performante la nuova Mégane si fa apprezzare per la silenziosità a bordo. Ad uno step superiore ecco la GT che alza l'asticella delle prestazioni grazie ad una "cavalleria" di tutto rispetto, ma anche dalle quattro ruote sterzanti. Quattro gli allestimenti, Life, Zen, Intens e Bose, mentre i prezzi partono da 18.650 euro per



arrivare fino a 27.650 euro. Le varianti GT Line sono in vendita a dei listini compresi fra 24.950 e 27.450 euro. I prezzi, infine, delle due GT disponibili a listino arrivano oltre la soglia dei 30.150 euro per il benzina e fino ai 32.550 euro per il turbodiesel. Per quest'anno della Mégane sarà disponibile anche la versione station wagon, mentre nel 2017 arriverà una variante ibrida che proporrà l'abbinamento di un motore termico, il 1500 turbodiesel da 110 CV più l'unità di "sostegno" elettrica. A seguire sarà la volta della versione più performante, la RS.

Nuova Renault CLIO

Seduction never ends



RENAULT
Passion for life

Nuova Renault CLIO
In caso di permuta o rottamazione

da **9.950 €***
3 anni di KASKO
a soli **300 €****

con finanziamento
SUPER KASKO RENAULT
TAN 5,99% - TAEG 9,08%

Scopri anche **TURBO GPL**
sabato e domenica.

Acquista una Clio entro il 31 dicembre e riceverai in omaggio un set di pneumatici invernali.***

Gamma CLIO. Emissioni di CO₂: da 85 a 135 g/km. Consumi (ciclo misto): 3,3 a 5,9 l/100 km. Emissioni e consumi omologati. Foto non rappresentativa del prodotto. Info su www.promozioni.renault.it
*Prezzo riferito a Nuova Renault CLIO LIFE 1.2 16V 75, scontato chiavi in mano, IVA inclusa, IPT e contributo PFU esclusi, valido in caso di ritiro di un usato con immatricolazione antecedente al 31/12/2006 o da rottamare e di proprietà del cliente da almeno 6 mesi, presso la Rete Renault che aderisce all'iniziativa. E una nostra offerta valida fino al 31/12/2016. **ESEMPIO DI FINANZIAMENTO SUPER KASKO RENAULT su Nuova Renault CLIO LIFE 1.2 16V 75: anticipo € 2.420; importo totale del credito € 7.530; 60 rate da € 178,79 comprensive, in caso di adesione, di Finanziamento Protetto e Pack Service a € 1.099 comprendente: 3 anni di assicurazione Furto e Incendio; 3 anni di assicurazione Kasko; 1 anno di Driver Insurance e estensione di garanzia fino a 5 anni o 100.000 km. Importo totale dovuto dal consumatore € 10.727; TAN 5,99% (tasso fisso); TAEG 9,08%; spese istruttoria pratica € 300 + imposta di bollo in misura di legge; spese di incasso mensili € 3; invio di comunicazioni periodiche per via telematica. Salvo approvazione FINRENAULT. Documentazione precontrattuale ed assicurativa disponibile presso i punti vendita della Rete Renault convenzionati FINRENAULT e sul sito www.finrenault.it. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. ***Offerta valida sulla Gamma Renault Clio per contratti stipulati entro il 31/12/2016. E una nostra offerta valida fino al 31/12/2016.

Renault raccomanda **elf**

[f](https://www.facebook.com/renault) [i](https://www.instagram.com/renault) [yt](https://www.youtube.com/renault) renault.it

AUTONORDFIORETTO

MUGGIA (TS) Strada delle Saline 2 - Tel. 040 281212 - PORDENONE Viale Venezia 121/A - Tel. 0434 541555 - UDINE Via Cividale, ang. Via Tolmino 2 - Tel. 0432 284286

RIVENDITORI
AUTORIZZATI:

LA MAGGIORE - GORIZIA
Via Terza Armata 95 - Tel. 0481 519329

PACE GIUSEPPE - CERVIGNANO
Via Aquileia 108 - Tel. 0431 32620

LO SCENARIO

RENZI KO. MA È IL PRIMO ROUND

di MASSIMILIANO PANARARI

Il primo tempo è stato (netamente, e duramente) perso da Matteo Renzi. Ma ci si può domandare ora cosa accadrà nel secondo tempo di questa partita referendaria - e, in verità, le premesse per un *second time*, appunto, ci sono. Dipenderà principalmente da tre fattori: l'azione e le decisioni del presidente della Repubblica Sergio Mattarella; i caratteri della legge elettorale; e la quantità di tempo che trascorrerà prima del giorno in cui ci recheremo alle urne. E, *last but not least* (naturalmente), dalla strategia che metterà in campo Renzi rispetto al Pd (dove va tenuta sotto osservazione la tenuta delle correnti che lo hanno finora sostenuto) e al governo (di scopo?) che verrà.

Ciò che emerge, all'indomani del 4 dicembre, è la conversione praticamente definitiva del Pd nel PdR, il "Partito di Renzi" (secondo la definizione di Ilvo Diamanti), all'identificazione con la cui leadership è fondamentalmente riconducibile, a nostro avviso, il 40-41% di consensi ottenuti dal Sì. Perché non tutti quei voti erano di osservanza "dem" (ma una percentuale minoritaria "veniva da fuori", come indicano gli studi dei flussi elettorali), e perché una quota dell'elettorato Pd si è espressa per il No, quella che ha seguito le indicazioni della sinistra di Pierluigi Bersani e Roberto Speranza. E, nel corso del secondo tempo che si annuncia, sarà tutto da vedere, infatti, se le sinistre antirenziane troveranno un'agibilità interna e gli spazi per tentare la riconquista (che si preannuncia come piuttosto utopica) della "ditta". La quale, con questo voto, ci pare invece avere giustappunto completato la sua metamorfosi; e lo dimostra, di nuovo, il fatto che l'impiego pubblico, che ha sempre rappresentato una - se non "la" - *constituente* elettorale per eccellenza del centrosinistra, si è



Matteo Renzi

massicciamente collocato sul versante del No, a testimonianza del solco che, tra "Buona scuola" e "riforma Madia" (stoppata dal Consiglio di Stato), il governo ha scavato rispetto alla funzione pubblica (un tema su cui, dal punto di vista del *consensus building* elettorale, i renziani dovrebbero riflettere molto seriamente, in una direzione o nell'altra). Mentre, dall'altra parte, la nota dominante del fronte referendario del No ha coinciso con l'antirenzismo unito alla volontà di larghi settori dell'opinione pubblica di far sentire la propria voce di protesta in un contesto di disagio sociale dilagante; e, quindi si apre per questo composito "raggruppamento" politico la questione di chi (e come) possa capitalizzare l'esito in termini di consenso e di spendibilità nelle elezioni politiche a venire. Ma qualcosa si sta muovendo con un andamento tutt'altro che carsico da quelle parti, perché, nel Movimento 5 Stelle - sempre difficilissimo da analizzare e prevedere nelle sue mosse, perché il dibattito è totalmente chiuso all'interno delle segrete stanze e pieno di reconditi e interni arcani imperii - parrebbe essersi fatta largo una "pazza idea" (sponsorizzata dai vertici Beppe Grillo e Davide Casaleggio). Quella di abbandonare l'auspicato ritorno al proporzionale, e di andare a votare con il già

vituperato Italicum, corretto secondo le indicazioni della Consulta, il prima possibile. Elezioni al più presto su cui esiste una convergenza di vedute appunto tra M5S e renziani (ancora una volta con una concezione diametralmente opposta rispetto a quella delle sinistre interne).

Questo mutamento di idea da parte dei grillini nasce dalla consapevolezza di un'inattesa, e assai solida, finestra di opportunità per tentare l'assalto al cielo del governo. Nella stanza dei bottoni pentastellata si è diffusa la sensazione che vi sia un treno da prendere al più presto perché potrebbe non ripassare. A conferma, una volta di più - una percezione non presente in molti degli altri partecipanti al fronte del No -, del fatto che l'autentico azionista di maggioranza del risultato di domenica scorsa coincide con il M5S.

@MPanarari
CRIPRODUZIONE RISERVATA

VOX POPULI

di PINO ROVEREDO

Giulia, quindici anni per sempre

Sono le 7 del mattino. Una ragazza con ancora i segni del sonno sul viso corre verso l'obbligo scolastico, e un'automobile corre veloce verso impegni imprecisati. Una strada per accelerare, un passaggio pedonale per attraversare, e una disattenzione che diventa regista della storia: un impatto, un volo, una caduta, e sull'asfalto una vita stroncata da un "mai più".

Giulia avrà per sempre quindici anni. Giulia avrà per sempre un sorriso stampato sulla foto. Giulia rimarrà il pugno allo stomaco ricevuto da una notizia sul giornale, e i commenti arrabbiati contro un Dio distratto o un destino che ha imbrogliato carte e indirizzi. Poi capiterà, col tempo, che transitando vicino alla disgrazia ci ricorderemo di una bambina che non è riuscita a diventare donna, e sentiremo addosso il sapore malinconico di una poesia.

Giulia quindici anni per sempre, con un'assenza infinita da scontare dentro il tormento genitore, un dolore feroce, senza misura, che strappa il cuore con la mano potente dell'ingiustizia lasciando addosso il dubbio atroce di un: *Ma perché proprio lei, perché?*

Domande senza risposta, parole senza ritorno, abbracci senza braccia, amore infinito, e una memoria che soffia dentro il ricordo di una... Giulia per sempre.

L'ANALISI

IL MIRAGGIO DEL 40 PER CENTO

di RENZO GUOLO

Dopo il grande rigetto, perché di questo si è trattato, Renzi è tentato dalla scorciatoia delle elezioni anticipate. «Ri-partire dal 40%» è lo slogan. Ossessione per un numero che, sin dalle elezioni europee, offusca lo sguardo del Fiorentino. Sbagliato enfatizzarlo allora: in quel tipo di consultazione l'elettore si consente spesso opzioni di voto che poi non trovano conferme successive. Sbagliato esaltarne oggi. Dopo una sconfitta rovinosa. Dopo un pronunciamento che non certifica solo il rifiuto della sua azione di governo ma anche del suo stile personale: problema serio per chi ha fatto della personalizzazione della politica il cuore della sua strategia. Quello uscito dalle urne è un plebiscito contro di lui. Nonostante la politica delle maniche, il populismo di governo, l'antiparlamentarismo spinto. Scel-



Referendum: operazioni di spoglio

te e parole d'ordine che in qualsiasi altro contesto avrebbero prodotto, valanghe di consenso. E che invece hanno generato un fenomeno di rigetto duro da riassorbire. Renzi è riuscito a coalizzare contro di sé tutto il coalizzabile. Dando l'abbrivio a un'onda, il cui impatto non si è esaurito. Un mutamento d'immagine difficilmente reversibile.

Pensare che un tale maremoto sia arginabile canalizzandolo verso la costruzione di un Partito della Nazione destinato a liberarsi della sinistra e a sfondare nella destra ostaggio di un interminabile "autunno del patriarca", è un altro abbaglio. La percentuale di elettori dem che hanno votato No è calcolabile tra il 15 e il 20%, ma molti sono quelli che, pur ritenendo criticabile la riforma costituzionale, hanno detto Sì: per senso di responsabilità politica, per timore che il dopo fosse ancora peggio. Questa consistente fascia di democratici neomontanelliani, che hanno votato "turandosi il naso", non direbbero Sì alla trasformazione del Pd in PdR, in Partito di Renzi; al mutamento genetico di una formazione svincolata da ogni riferimento ideale alle sue originarie culture politiche fondative. L'idea che quel 40% di elettori "appartenga" interamente a Renzi è illusoria. Si è già visto nelle ultime amministrative che il Pd renziano non

riesce né a fidelizzare i propri elettori, né a sfondare a destra. Il miraggio del "40%" presuppone, invece, che questo percorso vada a buon fine, contando sul fatto che, prima o poi, la scomparsa politica di Berlusconi consenta di inglobare di quel pezzo di destra, economica e sociale, che ha trovato rappresentanza nelle scelte fiorentine delle aziende di famiglia del leader di Fi.

Un'alleanza neocentrista favorita, magari, dal ritorno al proporzionale con minipremio di maggioranza, prodotto dallo scossone del 4 dicembre e dall'imminente sentenza della Corte costituzionale sull'Italicum difeso ormai, non a caso, solo dai grillini.

Possibile, dunque, che Renzi pensi di lasciare via libera a una sorta di governo amico per qualche mese e poi, sempre che lo consentano gli equilibri nel partito e negli irrequieti e mai definitivamente acquisiti gruppi parlamentari, lo affondi "serenamente" tra qualche mese. Lasciare che un esecutivo guidato da qualche suo ex ministro o carica istituzionale, arrivi sino alla scadenza naturale del 2018, lo metterebbe nell'ombra. Mentre il giovane leader ha bisogno, ora più che mai, di occupare permanentemente la scena. Nel tentativo di ricostruire il trionfale consenso delle irripetibili europee e acquisire nelle urne quella legittimazione popolare che mai ha avuto e che ha cercato in modo improprio nel referendum.

Ovviamente l'interesse del Paese, che il Quirinale cercherà di tutelare, è un altro. È quello di affrontare i drammi come la crescente disegualianza, il lavoro precario, il divario territoriale tra Nord e Sud, il rovesciamento del peso del welfare generazionale sulle famiglie, la fine della mobilità sociale ascendente, la crisi bancaria. Realtà che l'ottimistica narrazione renziana ha, invano, cercato di occultare e che nelle urne s'è presa la rivincita.

CRIPRODUZIONE RISERVATA

IL COMMENTO

di DINO AMENDUNI

Di chi è il 40.9% ottenuto dal Sì al referendum? E come va distribuito il quasi 60% della coalizione composita che ha ottenuto che la Costituzione non fosse modificata? La tentazione di quasi tutte le parti politiche, a caldo, è stata sostanzialmente identica: appropriarsi dei voti degli italiani come se nessun cittadino avesse votato nel merito della riforma.

L'area politica più vicina al presidente del Consiglio dimissionario ha ritenuto di poter sovrapporre i 13 milioni e mezzo di voti del 4 dicembre agli 11 milioni delle europee 2014 e di aver dunque ricavato una sorta di impronta potenziale del consenso del Pd alle prossime elezioni. In modo non dissimile, quasi tutte le forze politiche hanno commentato l'esito della consultazione del 4 dicembre come irrimediabile "fine" di Renzi e del renzismo. Entrambe le tesi appaiono viziate da alcuni problemi strutturali speculari.

In primo luogo il 25% di chi ha votato Pd alle europee di due anni fa ha votato No al re-

ferendum (dati Youtrend per SkyTg24), ma non possiamo certamente dare per scontato che non voterebbero nuovamente per il Partito democratico in futuro. In modo perfettamente speculare, Matteo Renzi ha più volte fatto appello al voto degli elettori che avrebbero dovuto votare Sì nel merito dei contenuti della consultazione, avendo a disposizione le politiche per esprimere il loro voto contrario nei suoi confronti. Sebbene questo flusso di elettori non-renziani non sia bastato a vincere il referendum, è inverosimile che il contenitore del Sì non abbia accolto anche loro ed è altrettanto inverosimile che questi elettori restino ancorati fedelmente ancorati al Pd solo per aver espresso un giudizio di merito su una riforma.

Fa dunque male il Pd a minimizzare la sconfitta preparando la rivincita alle prossime politiche forte di un virtuale 40%; fa altrettanto male il fronte del No a pensare che quei 19 mi-

I VOTI LIQUIDI DEI PARTITI E LE PROPRIETÀ DEI GRILLINI



Beppe Grillo, leader del Movimento 5 Stelle

lioni di voti siano definitivamente fuori dalla sfera di influenza del Pd e di Renzi.

Oltre a questo ragionamento sui flussi bisognerà farne certamente un altro più prosai-

co: l'impronta del voto post-referendario può essere al massimo una fotografia parziale dell'esistente, ma sarà destinata a conoscere modifiche sostanziali perché il quadro poli-

tico si dovrà adattare a una revisione a questo punto inevitabile della legge elettorale. Sembra pressoché impossibile che l'attuale Italicum passi indenne i prossimi due mesi, tra dibattito parlamentare e sentenza della Corte costituzionale del 24 gennaio.

Nei prossimi mesi potremmo assistere ad esempio a un ritorno integrale al proporzionale che potrebbe favorire la frammentazione partitica e che metterebbe in difficoltà il principio del partito a vocazione maggioritaria su cui Renzi ha costruito il suo modello di leadership. La frammentazione potrebbe rimescolare le carte, le appartenenze, le coalizioni, e potrebbe tenere insieme partiti ed elettori che domenica erano su parti opposte della barricata. Neanche una soluzione maggioritaria basterebbe a giustificare la lettura monodimensionale del voto referendario: in un eventuale ballottaggio potrebbe accadere che elettori del No sarebbero

disposti a votare Renzi per opporsi a un avversario meno gradito, o che elettori del Sì siano chiamati a dover scegliere tra due leader schierati per il No. In un maggioritario a turno secco, invece, i dissidenti del Partito democratico potrebbero completare la scissione proprio per scongiurare il 40% di Renzi e per potersi sedere al tavolo delle trattative dopo il voto con una maggiore forza contrattuale. Il quadro è insomma troppo incerto per ricorrere a scorciatoie interpretative. Pare che sia rimasta solo una certezza: i voti slegati dall'appartenenza oppure dall'affiliazione a organizzazioni partitiche classiche sono destinati a non essere mai proprietà di nessuno.

Eppure anche questa regola sembra avere un'eccezione: l'Istituto Cattaneo ha dimostrato che più del 95% degli elettori del Movimento 5 Stelle alle politiche 2013 ha votato No al referendum. Paradosso: nell'era delle appartenenze liquide, un blog di un comico potrebbe essere stato l'origine di un nuovo partito novecentesco.

CRIPRODUZIONE RISERVATA

Il **documento**, firmato anche da professori e personale, farà il giro degli **istituti** cittadini prima di essere consegnato in **municipio**

di **Lillo Montalto Monella**

Sul bancone della portineria del Deledda-Fabiani, l'istituto superiore di Giulia Buttazzoni, la studentessa di 15 anni morta investita in via De Marchesetti venerdì scorso, c'è una petizione indirizzata al sindaco Roberto Dipiazza. «Abbiamo bisogno di fare qualche cosa perché quanto successo a Giulia non si ripeta più», c'è scritto.

La missiva destinata al primo cittadino è stata composta all'indomani della tragedia dai compagni di classe della II Bb. «Abbiamo bisogno di sapere che ciò che è accaduto sia uno spunto per migliorare le cose e che un'altra Giulia tra un anno o un mese non finirà in prima pagina sul giornale». All'ingresso della scuola, da dove si domina il panorama dell'intera città, i suoi amici stanno gestendo uno spazio dedicato alla sfortunata studentessa.

Hanno riposto tre grandi mazzi di fiori, due foto e una scatola di cartone che raccoglie i tanti «Pensieri per Giulia». Sono 650 gli alunni che, senza sosta, fanno tappa al banchetto. L'obiettivo è quello di fare aderire altre scuole della città prima di consegnare la petizione in Comune, mobilitando quante più coscienze possibile. «Noi siamo i giovani che vivono in questa città e che iniziano la loro vita cercando di raggiungere una tanto difficile indipendenza. Viste le tante paure delle nostre famiglie e la situazione particolare di questo periodo storico dove abbiamo «grandi paure», attraversare la strada non deve essere una di queste». Giulia è stata investita sulle strisce pedonali di via De Marchesetti mentre, come ogni mattina, si recava con lo zaino in spalla a scuola. Pochissimi metri la dividevano dalla fermata dell'autobus 25.

DOPO L'INCIDENTE » LA LETTERA

L'appello dei compagni di Giulia «Mai più una tragedia così»

Petizione degli studenti del Deledda-Fabiani, l'istituto della quindicenne morta in via De Marchesetti. Chiedono al sindaco Dipiazza interventi d'urgenza sulle strade per tutelare la sicurezza dei pedoni

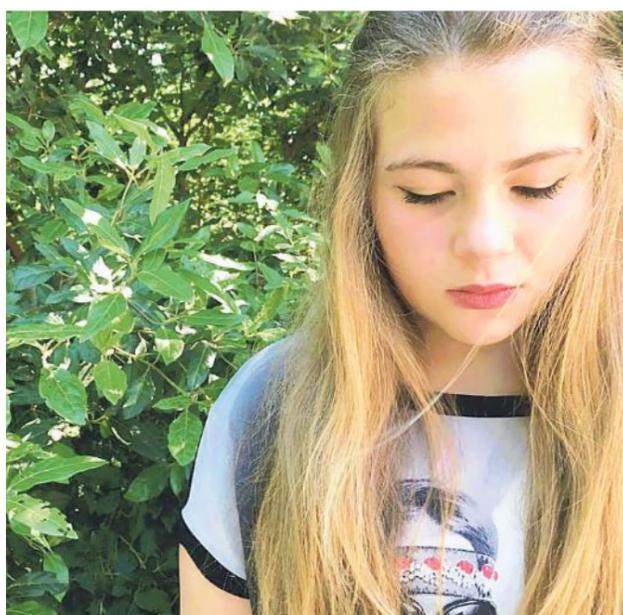
L'ESPERTO

«Assetto della carreggiata da rivedere»

Il grado di intervento su un'area a rischio per i pedoni varia dalla creazione di una isola pedonale, misura minima che può costare da 15 a 20mila euro, fino ai 200mila euro preventivati dall'assessore Polli, qualora ci fosse da canalizzare il flusso di traffico e rivoluzionare la viabilità. Lo conferma Giulio Bernetti (nella foto), ex Mobility manager per il Comune di Trieste che a fine mese tornerà in forza al municipio di piazza Unità dopo l'esperienza a Grado. «L'assetto stradale della zona in cui è avvenuto l'incidente di via De Marchesetti andrebbe tutto rivisto. Con alcuni accorgimenti di modifica della linea stradale si potrebbe migliorare la sicurezza, riducendo la velocità delle automobili». In questo caso, secondo l'esperto, agire sulla traiettoria dei veicoli sarebbe più utile che piazzare un dosso, addirittura controproducente per le ambulanze che si dirigono verso l'ospedale e i pazienti in esse trasportati. «In linea teorica a volte è meglio che gli attraversamenti non ci siano proprio: metterne uno nei pressi di una curva crea una falsa sensazione di sicurezza che può risultare dannosa o fatale per il pedone». Quando le strisce ci sono, è importante che di notte siano ben illuminate, come ad esempio avviene in Slovenia. L'ausilio di fasce luminose con tecnologia led rende visibilissimo il punto di passaggio. In generale, il più alto grado di sicurezza si ottiene creando un attraversamento in due fasi tramite un'aiuola spartitraffico centrale, con strisce zebra sfalsate a seconda della carreggiata del senso di marcia. «Questo - conclude Bernetti - crea una sorta di percorso a S che facilita il mantenimento di una corretta attenzione da parte del pedone il quale, muovendosi nell'isola, è portato naturalmente a girare lo sguardo nella direzione dei veicoli in arrivo» (I.m.m.)



Avrebbe dovuto cambiare mezzo, salire sul 3 in via Giulia e raggiungere il Deledda-Fabiani alle 7.55, quando suona la campanella che indica l'inizio delle lezioni. «Se si esce dal centro cittadino ci si imbatte in strade che attraversiamo per raggiungere le fermate degli autobus, le scuole, la chiesa», scrivono i compagni nella lettera. «Spesso gli automobilisti sfrecciano veloci, incuranti di quelle strisce dipinte sull'asfalto. Giulia andava a scuola e ha attraversato una di queste strade. A scuola non è mai arrivata». I ragazzi dell'istituto passano quindi all'individuazione delle vie più



Da sinistra in senso orario, la petizione sul bancone al Deledda-Fabiani; Giulia Buttazzoni in un'immagine tratta da Facebook; lo striscione comparso domenica allo stadio Rocco (foto Lasorte)



pericolose: si tratta di via Forlanini, via San Pasquale, via De Marchesetti, via dell'Eremo, passeggio Sant'Andrea, via Pasquale Revoltella, via Fabio Severo. L'invito a Dipiazza è quello di «scendere con noi in strada, passeggiare un po' fuori dal centro» per raggiungere quei luoghi da dove «i nostri fratelli,

amici e compagni escono di casa per andare a scuola o per andare al parco a giocare». «Vogliamo vivere in sicurezza, le soluzioni si possono trovare», si legge. Basta fare il primo passo. «Noi lo abbiamo fatto e tra lacrime e rabbia le chiediamo formalmente a nome della classe II Bb dell'Istituto

Tecnico Deledda-Fabiani di investire nella tutela dei giovani, chiedendo ufficialmente di occuparsi con urgenza dei passaggi pedonali; migliorare la segnaletica diurna ma anche notturna in prossimità delle strisce pedonali; rendere i passaggi pedonali visibili con dissuasori per il traffico e la segnaletica

pericolose: si tratta di via Forlanini, via San Pasquale, via De Marchesetti, via dell'Eremo, passeggio Sant'Andrea, via Pasquale Revoltella, via Fabio Severo. L'invito a Dipiazza è quello di «scendere con noi in strada, passeggiare un po' fuori dal centro» per raggiungere quei luoghi da dove «i nostri fratelli,

amici e compagni escono di casa per andare a scuola o per andare al parco a giocare». «Vogliamo vivere in sicurezza, le soluzioni si possono trovare», si legge. Basta fare il primo passo. «Noi lo abbiamo fatto e tra lacrime e rabbia le chiediamo formalmente a nome della classe II Bb dell'Istituto

IL COMUNE

Potenziare e rendere più sicuro un attraversamento pedonale ad alto rischio incidenti può costare fino a 200mila euro. Ma la squadra di Luisa Polli, assessore con deleghe all'Ambiente e Città e territorio, avrebbe già isolato almeno tre aree in cui iniziare a intervenire per evitare altre tragedie come quella di via De Marchesetti. «Questo grave evento mi ha addolorato come madre e come persona incaricata di programmare la mobilità cittadina», commenta l'assessore Polli, che ha tra le sue deleghe anche l'Urbanistica. «Al momento abbiamo individuato due punti d'intervento in via Flavia, in corrispondenza di due fermate di autobus dove non c'erano neanche le strisce pedonali per terra, due a Barcola

La giunta pensa a nuove «isole»

Individuati almeno tre spazi di intervento in via Flavia, via Giulia e a Barcola

la (ieri mattina, in viale Miramare un incidente con uno scooter andato a sbattere contro un'isola ecologica e cassonetti e veicolo finiti sul marciapiede, ndr) e in tutta la zona di via Giulia». Allo studio vi sono azioni per rendere più sicuro il passaggio come: l'aumento della segnaletica, la creazione di isole pedonali che facilitano l'attraversamento (simili a quella che si trova nei pressi del canale di Ponterosso, per intenderci), e il restringimento di carreggiata che costringe le automobili a rallentare in prossimità di nodi particolarmente a rischio. «Mano a



Un investimento in via Flavia in una foto dell'agosto 2014

passato alla collega Lodi (assessore ai Lavori pubblici, ndr), viene fatto un bando ed individuato un vincitore. Ma posso dire che i primi due interventi verranno realizzati in tempi abba-

stanza celeri». Lavori stradali che comprendano la modifica dell'attraversamento, la segnaletica semaforica e misure per ottenere il rallentamento delle auto possono arrivare ad incidere sul bilancio comunale anche per 200mila euro ciascuno, calcola l'assessore. «Ma il semaforo non è necessario ovunque, a volte bastano le bande luminose». Quanto alla petizione dei compagni di classe di Giulia, «ben venga qualsiasi segnalazione», risponde. «Stiamo studiando come intervenire su alcuni punti critici in accordo con Trieste Trasporti, al fine di

ottimizzare anche le fermate dei bus». L'amministrazione comunale sarà chiamata ad onorare gli impegni presi in campagna elettorale, tra i quali destinare il 10% dei fondi per i lavori



ottimizzare anche le fermate dei bus». L'amministrazione comunale sarà chiamata ad onorare gli impegni presi in campagna elettorale, tra i quali destinare il 10% dei fondi per i lavori

➔ AREE CRITICHE / 1

Fra i punti citati dal testo c'è via Revoltella



➔ AREE CRITICHE / 2

Tra le priorità passeggio Sant'Andrea



➔ AREE CRITICHE / 3

Anche via Fabio Severo "sotto la lente"



ca luminosa. Certi della Sua sensibilità e dell'attenzione che darà a questa nostra richiesta, rimaniamo a disposizione per parlarne anche di persona».

L'iniziativa è dei ragazzi, conferma la dirigente dell'istituto Tiziana Napolitano, che sottolinea come la priorità al

momento sia quella di offrire il massimo sostegno alla famiglia di Giulia, ai suoi compagni, ai docenti e agli amici. «La petizione è stata firmata da tutti: dai ragazzi, dagli insegnanti e dai collaboratori». Il prossimo passo sarà estendere l'appello ad altre scuole della città, prima tra tutte l'Istituto com-

prensivo "Iqbal Masih" dove Giulia ha studiato per otto anni e che oggi è frequentato dal fratellino. Michele Tritta, presidente del Consiglio scolastico, conferma la volontà di aderire a qualsiasi iniziativa del Deledda-Fabiani. «Cercheremo di fare rete, tutti insieme».

CRIPRODUZIONE RISERVATA



Via Giulia. A sinistra, l'incidente di ieri in viale Miramare (Lasorte)

LA RACCOLTA DI DATI
Segnalazioni ci arrivano mano a mano anche dalle circoscrizioni

IL CONFRONTO SUL TEMA BUS
Con Trieste Trasporti stiamo vedendo di ottimizzare le fermate

pubblici a progetti di sicurezza per i pedoni e ciclisti. A tale proposito, il gruppo cicloturisti urbani Fiab-Ulisse, che ha ricordato all'assessore Polli la promessa, può dormire sonni tran-

quilli. «Stiamo facendo la nostra parte per la sicurezza dei pedoni, operando anche con la saldatura dei marciapiedi. Vedremo come fare con la nuova legge regionale sul bilancio, che

costringe i Comuni a chiedere permesso all'amministrazione Serracchiani per poter disporre degli avanzi di cassa. Questo comporta un notevole aggravio burocratico». (l.m.m.)

➔ L'INSEGNANTE

«Ragazzi allarmati Servono semafori»

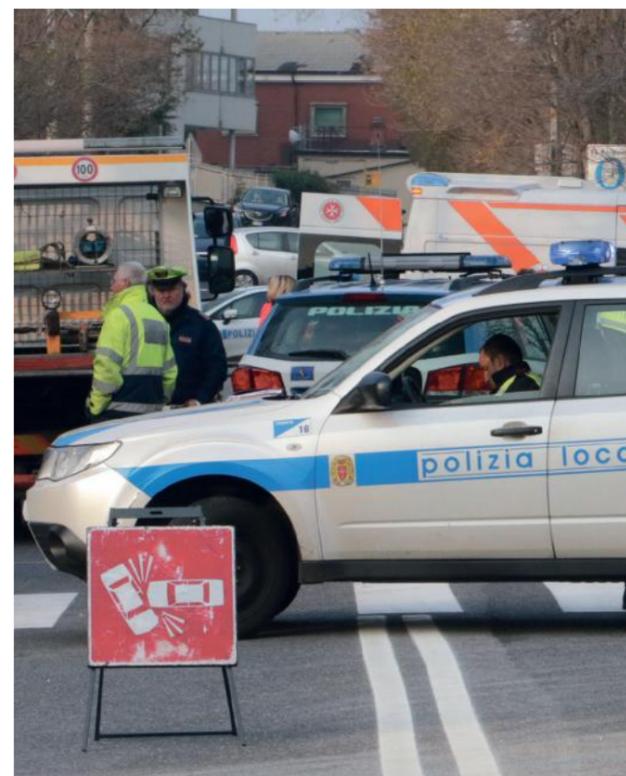
Una docente della classe frequentata dalla giovane investita
«Altri allievi abitano in quella zona e segnalano problematiche»

La petizione indirizzata al sindaco Dipiazza tocca da vicino gli studenti del Deledda-Fabiani non solo in quanto compagni di scuola di Giulia, ma anche da residenti della zona in cui la Volvo V40 scura ha investito la quindicenne diretta a lezione. «Tre o quattro suoi compagni di classe abitano proprio in via De Marchesetti, in prossimità del luogo dove è avvenuto l'incidente», conferma l'insegnante Maria Laura Di Felice, professoressa di italiano e storia della 2Bb. «Prendevano i mezzi pubblici tutti assieme. Quella mattina hanno preso il bus che è passato prima, mentre Giulia ha preso quello dopo. Non vedendola arrivare hanno provato a chiamarla, preoccupati».

Mentre tra le sue amiche montava l'apprensione, la vicepreside dell'Istituto ha contattato il padre di Giulia. È toccato a uno dei docenti comunicare ai suoi compagni e alle sue compagne che il suo banco sarebbe rimasto per sempre vuoto. Successivamente la notizia si è diffusa anche agli altri studenti dell'istituto di via Monte San Gabriele.

«I ragazzi hanno chiesto di poter fare qualcosa, e l'iniziativa della petizione è nata da loro», aggiunge la professoressa Di Felice. «Ritengono che quel tratto di strada non abbia un'adeguata segnaletica e sia necessario mettere quantomeno dei semafori per diminuire la velocità delle macchine. La presenza saltuaria di carabinieri e polizia in quel punto testimonia che il problema è noto alle forze dell'ordine».

La conferma a queste parole arriva anche da due anziani passanti che, come Giulia quella mattina, attraversano la strada davanti al Ferdinando per raggiungere la fermata dell'autobus 25. «La polizia lo sa ma per il momento non ha fatto praticamente nulla. Qui le macchine vengono giù veloci da Cattinara». L'ospedale dista poco più di un chilometro dal luogo della tragedia. Da



La situazione in via De Marchesetti dopo l'incidente mortale

IL NULLAOSTA DELLA PROCURA
Via libera alla sepoltura, è attesa ora la data delle esequie

queste parti il via vai è costante: c'è chi va a correre nel parco vicino, chi va a fare due passi, chi porta il cane. Nel luogo esatto in cui la quindicenne è stata centrata il contachilometri può segnare anche i settanta all'ora. La fermata successiva non dà segni di lampioni in corrispondenza delle strisce pedonali. Più in là, all'altezza di via Biasoletto, curve strette, strisce pedonali e fermate del bus si susseguono lungo la strada angusta. Nei pressi del Civico Orto Botanico, attraversamento e pensilina sono addirittura in curva. Basta un atti-

mo di distrazione al volante, oppure in fase di attraversamento, per causare un incidente. Nell'ottobre dello scorso anno sulle strisce pedonali di questa stessa strada, che invita a pigiare sull'acceleratore, era stato investito e ucciso Giuseppe Tomasi, 86 anni. Qualche tempo prima un diciottenne era finito in rianimazione a Cattinara dopo una fuoriuscita tra le strette curve di quella strada.

Mentre l'appello viene firmato e fa il giro delle scuole, i compagni di Giulia aspettano di conoscere la data delle esequie per tributare l'ultimo saluto alla sfortunata amica. A tale proposito, ieri pomeriggio il pm Maddalena Chergia, il magistrato titolare delle indagini, ha firmato il nullaosta per la sepoltura. Nelle prossime ore sarà quindi decisa la data del funerale. (l.m.m.)



La Torre del Lloyd, sede dell'Autorità di sistema portuale e, dietro, il terminal container del Molo Settimo

Gru dell'Adriaterminal ancora in vendita Al quarto tentativo costano 550mila euro

Non c'è tre senza quattro. È degna di menzione la cocciataggine dell'Autorità di sistema portuale che tenta ancora, dopo tre tentativi andati a vuoto, di vendere, e stavolta per soli 550mila euro, le quattro gru gialloblù di Adriaterminal, l'unico terminal commerciale ancora operativo in Porto vecchio. Le gru non vengono utilizzate dall'attuale concessionario, Genoa metal terminal, ma sono di ostacolo soprattutto in prospettiva futura dato che lì è previsto un terminal crocieristico. Nel frattempo il valore delle quattro gru sembra essersi ridotto di ben dieci volte. A dicembre 2015 l'Autorità di sistema portuale aveva fatto un primo bando di gara tentando di venderle per cinque milioni di euro, a giugno ne aveva fatto un secondo tagliando drasticamente, del 500% l'importo a base d'asta che era sceso a un milione soltanto. Ci ha riprovato il mese scorso per 800mila euro, ma ancora niente da fare. Adesso il prezzo è sceso a 550mila euro e le offerte devono giungere entro il 21 dicembre. (s.m.)



In Porto sessanta nuovi posti di lavoro

All'Authority seimila domande per quindici assunzioni. Crescono anche l'Agenzia del pool di manodopera, Adriafer e Pts

di Silvio Maranzana

Da un lato un'agenzia storica come Agemar che chiude licenziando dieci persone e una categoria, quella appunto degli agenti marittimi, che registra un calo degli utili; dall'altro un porto che continua a crescere anche dal punto di vista dell'occupazione tanto da creare soltanto nell'Authority e nelle sue partecipate oltre una sessantina di nuovi posti di lavoro. L'Autorità di sistema dell'Adriatico orientale ha recentemente pubblicato la graduatoria degli idonei a ricoprire il ruolo di un addetto al protocollo a tempo indeterminato, e di un esperto del sistema informatico del Demanio marittimo e di un esperto dei Punti franchi per 24 mesi. Ci sono però altri quindici posti fissi da coprire e il fatto ha anche scoperchiato l'universo immenso e drammatico dei tanti giovani e meno giovani che sono ancora alla ricerca di un posto di lavoro. «Complessivamente le domande che ci sono arrivate sono ben seimila - rivela infatti il segretario generale Mario Sommariva - procederemo gradualmente alle assunzioni nel corso dei prossimi mesi, ma è chiaro che la selezione non può che essere un'operazione lunga e delicata».

Nel settore amministrativo verranno assunti un addetto ai procedimenti di autorizzazione relativi all'esercizio delle attività portuali, un responsabile della gestione delle concessioni pluriennali, un esperto di bonifiche e gestione degli scarichi delle acque, un addetto alla gestione di contratti pubblici e rendicontazione, un esperto di progettazione europea e fundraising, vari addetti alla gestione di bilanci, contratti di lavoro e servizi. Entreranno alla Torre del Lloyd anche ispettori portuali senior e junior, un magazzino, un perito impiantista, un esperto di sicurezza portuale, un operatore per attività di sportello per il rilascio dei permessi di transito e un ricercatore nel campo delle politiche di sviluppo dei trasporti e del marketing territoriale.

Si rafforza però anche l'Agenzia del lavoro portuale, nuovo modello di pool di manodopera che interviene per smaltire i picchi di lavoro e che sta facendo scuola in Italia. «Gli addetti che originariamente erano 111 - spiega Renato Kneipp segreta-

rio provinciale Filt-Cgil - sono già più di 130 e l'Agenzia dopo aver assunto ex lavoratori delle cooperative Minerva e Deltauno ne ha inseriti altri di Ideal service. Il ministero ha dato l'autorizzazione e in questi primi mesi (l'Agenzia è operativa dal primo ottobre, ndr) il lavoro non è mancato». Promossa su impulso dell'Authority, che

per un anno rimarrà l'azionista di maggioranza, l'Agenzia vede la partecipazione di ben 16 imprese operanti nello scalo. Proprio ieri intanto Adriafer, l'agenzia di proprietà dell'Authority di cui è amministratore unico Giuseppe Casini e che effettua le manovre all'interno dello scalo, ha assunto dieci operai. L'intermodalità na-

ve-ferrovia è in crescita tumultuosa e altri nove lavoratori in testa alla graduatoria verranno assorbiti in tempi piuttosto rapidi. E Porto di Trieste Servizi (Pts), la multiutility del porto «ha appena assunto - fa sapere ancora Kneipp - cinque persone per la gestione del traffico veicolare e sette sorveglianti».

Nelle ditte esterne, sebbene

le ultime notizie segnalino una ripresa dei noli, la vita sembra invece più difficile anche se dopo Agemar nessun altro ha alzato bandiera bianca. «Le nostre 31 aziende associate che complessivamente danno lavoro a oltre 200 dipendenti - spiega Alessandro De Pol, presidente degli agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia - resistono, sep-

pure semisoffocate dalla burocrazia in un ambito dove gli introiti si fanno sempre più ridotti. Tiene botte però anche il piccolo ufficio locale della Gestaldi che operava soprattutto per Hanjin la compagnia coreana fallita. Sintetizzando si potrebbe dire che il lavoro c'è ancora, ma i soldi sono sempre meno».

CRIPRODUZIONE RISERVATA

ACQUISTA ONLINE
www.nico.it



DOMANI APERTO
Domenica sempre aperto

CHIOPRIS VISCONI - UD
Tra Palmanova e San Giovanni al Natisone
Via Palmarina, 5

nico
abbigliamento calzature

FONDAZIONE CRTRIESTE

Borse di sostegno per i disoccupati

di Laura Tonerò

Un'opportunità per i più fragili di riconquistare dignità e autonomia. A questo mirano le dieci borse lavoro istituite a fronte di un protocollo d'intesa promosso dalla Fondazione CRTrieste e siglato con il Comune, Confcommercio, Confindustria, Confartigianato, Cna e Ures. «È un intervento per alleviare il problema della disoccupazione e risolvere le sorti di soggetti che vivono in condizioni marginali», ha sottolineato Massimo Paniccia, presidente della Fondazione CRTrieste.

Le associazioni di categoria ora lanceranno un appello ai propri iscritti, alle aziende triestine, al fine di reperire dieci posizioni lavorative alle quali i soggetti individuati dal Servizio di integrazione e inserimento lavorativo (Siil) del Comune di Trieste potranno accedere. Le borse saranno di due tipologie: la prima le destina a soggetti di età compresa fra i 16 e i 21 anni ed è mirata all'orientamento, alla formazione e all'inserimento nel mondo del lavoro attraverso un percorso propedeutico di acquisizione di specifiche competenze. La seconda tipologia è rivolta ad adulti di età compresa fra i 21 e i 65 anni, ha finalità sia di carattere orientativo e formativo (per i soggetti in età di apprendistato, quindi fra i 21 e i 28 anni) sia di reintegrazione nel

mondo lavorativo e di riqualificazione professionale (persone di età superiore ai 28 anni e fino ai 65). Le dieci borse lavoro, che hanno la durata di un anno, ammontano a 4.700 euro ciascuna (4.400 euro al netto di copertura assicurativa e corsi sulla sicurezza).

«Molte aziende sono in difficoltà e hanno problemi ad assumere personale - valuta Antonio Paoletti, presidente Confcommercio - ben vengano dunque queste borse lavoro che, oltre a risolvere la situazione di

disagio di alcune persone, rappresentano anche un'opportunità per le aziende». L'attivazione, la selezione e la gestione dei bor-

sisti sarà a cura del Siil del Comune di Trieste. «Il lavoro è la risposta più adeguata per consentire a una persona di uscire dai percorsi di welfare», assicura Carlo Grilli, assessore comunale. «Dignità e sostegno alla persona fragile sono i capisaldi attorno ai quali ruotano gli interventi che promuoviamo - dichiara Grilli - e questo progetto deve rappresentare l'inizio di un percorso che, facendo sistema, consenta di dare risposte ancora più efficaci a chi vuole ritornare ad essere parte attiva della nostra città». Il sistema welfare a Trieste movimentava 110 milioni di euro destinati prevalentemente ad anziani, disoccupati, persone con disabilità.

CRIPRODUZIONE RISERVATA