

Il Mattino

- 1 | Trasporti - [Treni «lumaca» continua la rivolta dei pendolari](#)

Il Sannio Quotidiano

- 2 | Trasporti - [Convogli lumaca, limite a 50 km orari](#)
3 | Trasporti - [«Sannio isolato», esplode la rabbia dei viaggiatori](#)

Corriere del Mezzogiorno

- 4 | Universiade – [Si insedia la \(prima\) cabina di regia](#)

La Gazzetta del Mezzogiorno

- 5 | Altri atenei – [Università del Salento: Immatricolazioni già partite con importanti novità](#)

L'Eco di Bergamo

- 6 | Altri atenei – [Università di Bergamo: L'ateneo vola, una sfida per la città](#)

WEB MAGAZINE**Repubblica**

[Scoperto un meteorite che ci racconta l'origine del sistema solare](#)

Roars

[Elsevier: le università tedesche sospendono la trattativa. La CRUI invece si sdraia](#)

Corriere

[Messico, Carlos a 12 anni ammesso all'università: studierà Fisica biomedica](#)



La mobilità, i territori Treni «lumaca» continua la rivolta dei pendolari

Benevento-Napoli, un'ora in più Appello al ministro Toninelli
Eav: «A ottobre stop ai trasbordi» «Alta Velocità, più fermate»



TRASPORTI

«Dai 23 minuti del treno 3408 ai 46 del 3419, transitando per la mezz'ora del 3417 ed i 40 minuti del 3410: questi i ritardi accusati dai convogli il primo giorno di attuazione delle disposizioni impartite ad EAV dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, con le quali si impone la velocità non oltre 50 Km/h e il distanziamento dei treni ad 1 ora per ogni senso di marcia. Questo, da Napoli a S. Martino Valle Caudina, dove c'è il trasbordo con autobus fino a Benevento.

IL SINDACATO

Enzo Pinto, segretario regionale della Faisa-Confaif, delinea una situazione assolutamente negativa. Secondo l'esponente sindacale, da Benevento a Napoli, dalla percorrenza di un'ora e 40 minuti ora il rischio è che si aggiungano altri 60 minuti. Considerato il minutaggio che si perde per il trasbordo (20 minuti), ora occorre aggiungere il tempo che si perde per le fermate ai passaggi a livello incustoditi, un'altra decina di minuti sulla Cancellino-San Felice per i 30 km/h imposti in prossimità dei deviatori, nonché l'ulteriore sosta per le coincidenze a Cancellino. Il tutto, farebbe lievitare la percorrenza a dismisura.

L'AZIENDA

Secondo il direttore di esercizio dell'Eav, Antonio Neola, il ritardo è sì aumentato ma non eccessivamente. E, comunque, tra qualche mese, la situazione dovrebbe avviarsi a normalizzazione. «È prevista, infatti, per il 24 ottobre l'ultimazione dei lavori relativi alla frana di S. Martino, il tempo di effettuare le prove e, per fine ottobre, tutto rientrerà». Ciò significa che saranno recuperati i 20 minuti necessari ora per il trasbordo. Le stesse contestazioni addebitate ad Eav dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, con l'impo-

sizione del limite di 50 km/h, potevano essere confutate. «I due anni per l'adeguamento sarebbero in scadenza a settembre, e non a giugno quando ci è pervenuta la nota dell'Agenzia. Abbiamo ottenuto il finanziamento a fine 2017, destinato a dotarci del Sistema Controlli Marcia Treni, poi la Regione ci ha anticipato i fondi per la progettazione, che è stata fatta e pure validata da organi esterni, l'abbiamo inviata all'Agenzia, a settembre non escludo si possa andare in gara». Il presidente dell'associazione Pendolari Sannio-Terra di lavoro, Antonio Di Fabrizio, ha inviato una lettera al ministro dei

Trasporti Danilo Toninelli e a Trenitalia per denunciare i disagi dei viaggiatori sanniti e richiedere le fermate di Benevento e Caserta per i treni Frecciargento no stop Bari-Roma-Bari.

LA LETTERA

«Attualmente - scrive - la linea Benevento-Roma è servita da un solo collegamento diretto; in merito ai treni AV, invece, nella fascia meridiana, abbiamo solo due Frecciargento, per il ritorno, la tratta è servita da solo 3 treni. Come se tutto questo non bastasse dal mese di giugno 2017, su esplicita richiesta del sindaco di Bari, è stato istituito

un servizio non stop di treni AV Bari-Roma che non prevedono fermate nelle stazioni di Benevento e Caserta e che dai primi dati risulterebbero ben al di sotto delle aspettative per quanto concerne il numero di passeggeri. Inoltre, attualmente, sono presenti in orario anche un Frecciarossa che da Bari raggiunge Milano (linea Adriatica) ed un Frecciarossa tra Taranto e Milano (via Metaponto) che bypassano completamente i territori di Benevento e Caserta. Due province penalizzate oltre ogni limite dall'attuale sistema di mobilità ferroviaria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vincenzo Pinto

Linea Valle Caudina • La Faisa Confail torna a denunciare i tempi del viaggio per Napoli Convogli lumaca, limite a 50 km orari

Il segretario Vincenzo Pinto: «Un flop i nuovi treni Alfa che avrebbero consentito miglioramenti»

"Da ieri mattina è in vigore, sulla linea Benevento Napoli di Eav, la disposizione emanata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria con la quale si impone la velocità dei convogli a 50 chilometri all'ora e il distanziamento dei treni ad una ora l'uno dall'altro per ogni senso di marcia".

E' la posizione del segretario regionale del Faisa Confail Vincenzo Pinto, che ha richiamato i problemi persistenti e adesso aggravatisi in termini di velocità del collegamento e tempi di percorrenza per gli utenti, peraltro

ancora penalizzati dal problema frana nel territorio comunale di San Martino Valle Caudina che spezza in due la linea ferrata.

"Mentre sulla velocità nulla ha potuto la società, sulla questione incroci, Eav, con una disposizione del Direttore di Esercizio, ha evitato ulteriori soppressioni di treni e conseguenti effettuazioni di corse con autobus. Lo svolgimento dell'esercizio giornaliero resta invariato ma con dei ritardi che andranno ad accumularsi sul tratto Benevento-Cancello - ha proseguito Pinto -. Ritardi dovuti non solo alla riduzione della

velocità, ma soprattutto per delle 'battute di arresto' su alcuni passaggi a livello incustoditi lungo linea e l'ulteriore riduzione della velocità a 30km/h nel tratto SanFelice a Cancell-Cancello e viceversa".

"Questa ultima disposizione aziendale si è resa necessaria in quanto la linea, non avendo il sistema di sicurezza terra/treno Smct, non vi è la possibilità di inserire in automatico il codice per il quale si imposta la velocità a 30km/h in entrata e uscita presso la stazione di Cancell - ha poi aggiunto Pinto -. Tale disposizione comporta un ulteriore

ritardo di 6 minuti. Potremmo ben dire che, se avessimo dei materiali, soprattutto i nuovi Alfa, in piena efficienza, i ritardi accumulati sulla tratta Eav, potrebbero essere assorbiti sulla tratta Rfi in quanto vi è la possibilità di viaggiare anche a 160km/h, ma purtroppo anche i nuovi treni al momento risultano un 'flop'".

Pinto è preoccupato in quanto nell'ultimo decreto emanato dal Ministero dei Trasporti per lo stanziamento dei fondi per l'attrezzaggio tecnologico delle Ferrovie Regionali, non ha visto e letto la Benevento-Cancell e la Piedi-

monte-Santa Maria Capua Vetere. Per questo motivo ha coinvolto anche la segreteria nazionale nella persona di Mimmo De Sena che si è fatto promotore per uno specifico incontro nella prima decade di Settembre presso il Ministero delle Infrastrutture, anche per sapere quei famosi 46 milioni di euro stanziati nel 2017 per gli adeguamenti tecnologici delle linee Sub-Urbane di Eav, dove sono in giacenza. La Faisa Confail vigilerà con ocularità sulle vicissitudini della questione, informando perennemente lo stato in essere della faccenda.

«Sannio isolato», esplode la rabbia dei viaggiatori

«E' inaccettabile un solo collegamento diretto verso la capitale con tanti treni veloci che passano senza fermarsi»

Sempre più greve la rabbia dei pendolari sanniti per il quasi isolamento su strada ferrata del Sannio al di là dei programmi futuri sulla rete ad alta velocità. A rinfocolare con più argomentazioni le polemiche, in particolare contro Trenitalia con una lettera aperta al ministro per le Infrastrutture Danilo Toninelli il presidente dell'associazione Pendolari Sannio-Terra di lavoro, Antonio Di Fabrizio, che ha riepilogato i molteplici disagi per chi vuole recarsi da Benevento a Roma su treno, contando su un solo collegamento diretto mentre invece moltissimi convogli passano senza fermarsi.

"Onorevole Ministro, Le scrivo a nome dell'Associazione che rappresento ed attraverso la quale da 10 anni tentiamo di difendere e dare voce alle migliaia di pendolari delle province di Benevento e Caserta, per portare alla Sua attenzione la problematica legata al trasporto su ferro sulla linea AV Roma-Lecce che serve due importanti città della Campania come Benevento e Caserta", ha spiegato Di Fabrizio.

"Purtroppo questa situazione, come già più volte rappresentato, scaturisce da una serie di provvedimenti attuati nel passato da Trenitalia e dai nostri rappresentanti politici che non hanno permesso di dare, a queste zone più interne della Campania, quella necessaria opportunità di sviluppo nel settore dei trasporti e quelle legittime risposte alla sempre più crescente domanda di trasporto che viene dai cittadini - ha poi aggiunto -. A riprova di tutto questo, Le fornisco alcuni dati che meglio possono chiarire quanto abbiamo sempre affermato".

"Per quanto concerne il trasporto ferroviario Regionale, attualmente la linea Benevento-

Roma è servita da un solo collegamento diretto, esattamente il Regionale 2418 Benevento / Roma, che ci consente di arrivare nella Capitale, salvo ritardi che si verificano di frequente, entro le 08.30 - ha poi riflettuto -. In merito ai treni Alta Velocità, invece, nella fascia meridiana, abbiamo solo due Frecciargento, il primo in partenza da Benevento alle 5.55 e da Caserta alle 6.32, con arrivo a Roma alle 07.42 ed il secondo con arrivo alle 11.23, mentre per quanto concerne il ritorno, nella fascia pomeridiana la tratta è servita da solo 3 treni con partenze alle 14.55, alle 16.56 ed alle 18, non avendo, in questo modo, più alcuna alternativa di viaggio dopo tale orario".

"Nulla a che vedere, ad esempio, se paragonata alla linea Napoli-Roma che, nella fascia oraria 6-9.00 prevede 6 treni da Napoli a Roma e nella fascia 13-19 prevede 17 treni da Roma a Napoli - l'ulteriore notazione -. Come se tutto questo non bastasse dal mese di giugno 2017, su esplicita richiesta del Sindaco di Bari, è stato istituito un servizio non-stop di treni AV Bari-Roma che non prevedono fermate nelle stazioni di Benevento e Caserta e che dai primi dati risulterebbero ben al di sotto delle aspettative per quanto concerne il numero di passeggeri. Inoltre, attualmente, sono presenti in orario anche un Frecciarossa che da Bari raggiunge Milano (linea Adriatica) ed un Frecciarossa tra Taranto e Milano (via Metaponto) che bypassano completamente i territori di Benevento e Caserta".

"Siamo convinti che le Province di Benevento e Caserta hanno bisogno da subito di un serio piano della mobilità e dei trasporti e di un siste-



ma di mobilità ferroviaria capillare e veloce, oggi ancora carente e di un sistema che consenta il raggiungimento ed il raccordo in tempi rapidi con i nodi ferroviari di Napoli e Roma - ha poi argomentato -. Sicuramente questo si attuerà nel tempo con la messa in esercizio del progetto dell'Alta Capacità Napoli-Bari con gli indubbi vantaggi che questa opera potrà portare ai nostri territori ma, purtroppo, il tutto si attuerà non prima del 2026 ed in tempi che sono ben lontani dal poter soddisfare le esigenze imminenti legate ai trasporti dei cittadini di queste due province".

"Pertanto nel reputare necessario garantire altre soluzioni di viaggio ai cittadini di capoluoghi importanti come Benevento e Caserta, sarebbe auspicabile prevedere che vengano inserite le

fermate di Benevento e Caserta al Frecciargento Bari/Roma, n.8348 in partenza da Bari alle ore 06.24 ed al Roma/Bari n.8325, in partenza da Roma alle 18.55, che già transitano per queste stazioni ed in molti casi effettuano fermate di servizio, il tutto: senza pregiudicare l'efficienza oraria; garantendo in questo modo una ulteriore possibilità di viaggio ai tanti cittadini-utenti e pendolari che quotidianamente affrontano innumerevoli sacrifici per potersi recare a lavoro e ritornare in orari non proibitivi dalle loro famiglie; incrementando il numero di passeggeri necessario per 'tenere in piedi' questi treni; senza ulteriori costi aggiuntivi", il suggerimento per un intervento tampone.

"Auspichiamo che gli organismi preposti rivedano le scelte fin qui effettuate, nell'interesse di tutti i territori coinvolti, aprendo da subito un tavolo di discussione con tutti i soggetti interessati (Istituzioni locali e Regionali, Trenitalia, Rappresentanti delle Associazioni dei pendolari), per giungere quanto prima a delle decisioni volte a non penalizzare nessun cittadino e che potranno assecondare la sempre crescente domanda di mobilità, proponendosi come volano per il turismo e le attività produttive di questi capoluoghi - la conclusione dell'appello -. Siamo fiduciosi, Signor Ministro, che Lei vorrà accogliere favorevolmente la nostra richiesta volta a tutelare e difendere migliaia di cittadini e, pertanto, Le esprimiamo sin d'ora gratitudine per l'interessamento e le azioni che metterà in campo, rendendoci sempre disponibili ad un confronto, propositivo e costruttivo, con il Ministero dal Lei presieduto. In attesa di un Suo riscontro, porgo i più distinti saluti".

NAPOLI La prima cabina di regia regionale sull'Universiade a Napoli si svolgerà domani o giovedì alle 11 nella sala Giunta di Palazzo San Giacomo. Un nuovo incontro tra l'amministrazione comunale e il commissario per l'Universiade Gianluca Basile. «Sarà l'occasione — ha spiegato l'assessore allo sport Borriello — per fissare un ulteriore programma e analizzare i punti critici per il superamento degli ostacoli burocratici».

Entro la fine di agosto il Comune punta ad aprire tutti i tredici cantieri (quello del San Paolo è già partito) degli impianti sportivi cittadini. Nelle scorse settimane c'è stato un primo contatto tra de Magistris, Auricchio e Basile che «ha portato a degli obiettivi sul lavoro comune che dobbiamo svolgere in sede di cabina regionale, che servirà a sbloccare tutte quelle questioni che hanno avuto un momento di rallentamento negli ultimi mesi». L'assessore ha aggiunto che per «il San Paolo saranno rispettati i calendari delle gare nazionali e internazionali e che non si sono sofferenze. Tra l'altro l'area non confligge assolutamente con il terreno di gioco. Le Universiadi sono un traguardo importante, un obiettivo strategico per la città e per la regione, i finanziamenti ci sono e sarebbe un peccato non fare i lavori».

Della cabina di regia regionale farà parte anche il presidente del Coni campano Sergio Roncelli, il presidente della Fisv Oleg Matytsin, del Cusi Lentini, oltre a sindaco di Napoli de Magistris e di tutti i comuni interessati, e il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. Intanto, a breve saranno siglati i contratti con le compagnie di navigazione Msc e Costa che dovrebbero garan-



Universiade, si insedia la (prima) cabina di regia Piano traffico da redigere

Vertice fra domani e giovedì. A breve i contratti per le navi

tire due navi per l'alloggio gli atleti. Alcuni potrebbero essere invece ospitati (circa 500) in una residenza a via Napoli a Pozzuoli di proprietà della Fondazione Banco di Napoli. Nei giorni scorsi è stato effettuato un sopralluogo che avrebbe dato riscontri positivi. Occorrerà, però, dare anche una stretta sulla sicurezza, sulla logistica e sulla mobilità. Il traspor-

to degli atleti agli impianti sportivi resta ancora un punto interrogativo. Sono stati annunciati in passato 300 pullman in dotazione alla città di Napoli, 700 in tutta la Regione: oltre ai 10 mila atleti con le delegazioni, ci sono staff tecnici, arbitri.

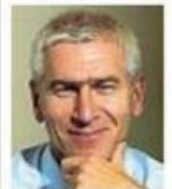
Per almeno due ore il traffico sarà congestionato (non solo dai vacanzieri) anche se si dovranno creare corsie de-

dicare ai soli partecipanti ai Giochi universitari. Tutto poi è stato accantonato dopo la decisione di ospitare gli atleti alla Mostra d'Oltremare, ora invece il problema è tornato di attualità. Saranno questi i temi da affrontare alla cabina di regia regionale che attendono anche una risposta immediata.

Donato Martucci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il viaggio
La fiaccola dell'Universiade partita da Taipei è arrivata a Napoli a giugno dello scorso anno



Presidente
Oleg Matytsin
della Fisv

500

Gli atleti collocati in una residenza a Pozzuoli del Banco di Napoli

Ateneo, niente più file immatricolazioni online

La procedura (anche per le iscrizioni) è attiva già dal primo luglio

● L'Università del Salento non va in vacanza. Dal 1° luglio, con ben 5 giorni di anticipo rispetto all'anno scorso, è possibile immatricolarsi e iscriversi ad uno dei corsi di studio per il prossimo anno accademico 2018/19. Una procedura che si può compiere on-line comodamente da casa e senza lunghe file agli sportelli, per tutta l'estate, collegandosi al link <https://www.unisalento.it/didattica> e scegliendo la voce "Come immatricolarsi e iscriversi".

Per procedere all'immatricolazione è necessario effettuare la "registrazione" e successivamente il "login" con le proprie credenziali comunicate in fase di registrazione.

La compilazione online del format è semplice e guidata ma chi avesse bisogno di un supporto, può rivolgersi ai Centri Accoglienza Studenti (CAS), a Lecce, presso il Palazzo Codacci Pisanelli (piazzetta Arco di Trionfo, 1) e il Campus Ecotekne (via per Monteroni) aperti dal lunedì al venerdì dalle 9 alle 13 e dalle 14 alle 18.

In più un'agevolazione: gli studenti che si immatricolano entro il 31 agosto e che pagano la prima rata, risulteranno automaticamente iscritti alla verifica della preparazione iniziale e saranno esonerati dal pagamento del contributo di prenotazione di 23 euro.

Un'altra importante novità: la riduzione dell'applicazione del numero programmato nei corsi di studio e, principalmente, in quelli di ingegneria che sono tutti ad accesso libero (eccetto il nuovissimo corso di laurea in Ingegneria delle Tecnologie Industriali in cui vi è il numero programmato a 50 unità imposto dal Ministero).

Per pagare meno tasse il consiglio è quello di chiedere all'Inps l'Isee valida per il 2018 così da verificare se si rientra tra gli studenti che per reddito hanno diritto ad agevolazioni economiche.

«Tutto è pronto in Unisalento per accogliere i neo diplomati che hanno scelto di restare a studiare in Puglia, ma anche per tutti coloro che vorranno fare di Lecce

e del Salento la loro seconda casa - ha commentato il Rettore dell'Università del Salento, **Vincenzo Zara**. - Quest'anno, più degli anni scorsi, siamo partiti in anticipo con iscrizioni e immatricolazioni

così da dare la possibilità di poter effettuare rapidamente le procedure bu-

rocratiche e potersi godere l'estate senza pensieri. La nostra offerta formativa è molto varia, ma soprattutto costruita per rispondere alle esigenze del mondo del lavoro e alle vocazioni dei giovani diplomati. Sono certo che in tanti sceglieranno i nostri nuovissimi corsi di laurea in Scienze motorie e dello sport, Management digitale, Governance euro-mediterranea delle politiche migratorie, Ingegneria delle Tecnologie Industriali e che si confermerà il grande successo ottenuto dai corsi attivati per la prima volta l'anno scorso: Dams, Manager del turismo, Viticoltura ed enologia. Il nostro Ateneo è giovane, dinamico, e per le sue dimensioni capace di offrire ascolto ed accoglienza agli studenti, insieme ad un'ottima formazione accademica che non ha nulla da invidiare ad altre Università».



ATENEIO PIÙ VICINO
Le immatricolazioni si sono aperte il primo luglio scorso
L'intera operazione può essere effettuata online evitando file e code allo sportello
Sopra il rettore Zara

A PORTATA DI CLIC

Il link www.unisalento.it/didattica per aprire le porte dell'Università
Previsti esoneri ed agevolazioni

IL RETTORE ZARA

«Tante opportunità per restare a studiare in un Ateneo giovane e pronto ad ascoltare i suoi studenti»

L'ATENEVO VOLA UNA SFIDA PER LA CITTÀ

di CAMILLA BIANCHI

I traguardo era previsto per il 2020 e invece è stato raggiunto nell'anno del 50° anniversario di fondazione. L'Università degli Studi di Bergamo ha superato i ventimila iscritti con due anni di anticipo, confermando una tendenza in atto da tempo. In un Paese con un tasso di laureati ancora troppo basso, in una provincia dove la dispersione scolastica è ancora troppo alta c'è un ateneo che attrae sempre più studenti e che si è attrezzato per gestire il fenomeno nel migliore dei modi. A meno di un mese dal via alle immatricolazioni la nostra università

CONTINUA A PAGINA 7

L'ATENEVO VOLA UNA SFIDA PER LA CITTÀ

di CAMILLA BIANCHI

segue da pagina 1

trova con più di 4.000 neo iscritti, e la prospettiva di dover giocare in una categoria superiore dal prossimo anno accademico. «Abbiamo gli antidoti», risponde il rettore Remo Morzenti Pellegrini a chi gli chiede se il suo ateneo non stia facendo il passo più lungo della gamba. I corsi più affollati saranno duplicati, le aule verranno utilizzate a pieno regime, gli spazi sono stati saranno ampliati. Al nuovo Baroni verrà affiancata una parte del Museo Bernareggi, lavori nel chiostro minore di Sant'Agostino tanno per partire e in via dei Caniana si avorano per mettere a punto il trasloco degli uffici nel palazzo di via Calvi recentemente acquisito dalla Provincia. Un risikio studiato a tavolino, reso possibile da un'oculata politica finanziaria. Unica pecca: i tempi dilatati per la riqualificazione della Montelungo.

È questo è un problema non da poco per un ateneo che vede crescere di anno in anno il numero di iscritti e di docenti in arrivo

da fuori città, e che fa dell'internazionalizzazione uno dei suoi punti di forza. Agli stranieri non pare possibile che un'università degna di questo nome non abbia la possibilità di alloggiare i propri ospiti e non disponga di un campus residenziale. Gli accordi con Harvard, Max Planck e gli atenei cinesi (solo per citare alcuni dei maggiori enti con cui UniBg ha stretto collaborazioni) non possono prescindere dal concetto di residenza.

Una mancanza non contemplata, che a lungo andare rischia di far retrocedere l'ateneo orobico nel ranking internazionale faticosamente scalato. Il ritardo di 18 mesi nella consegna del cantiere difficilmente sarà recuperato, a questo punto c'è da augurarsi che i tempi non si allunghino ulteriormente.

Se la questione spazi è in buona parte sotto controllo, grazie agli interventi infrastrutturali messi in campo negli anni, preoccupano invece, e non poco, la carenza di risorse umane e il cronico sottofinanziamento da parte dello Stato. Il rettore ha recentemente chiamato a raccolta i politici

bergamaschi, dai parlamentari ai consiglieri regionali, per sbloccare una volta per tutte la situazione. E risolvere quello che ormai è noto come «il caso Bergamo».

In gioco ci sono la valorizzazione e lo sviluppo dell'ateneo, non in termini numerici – quelli non sono più un problema – ma in termini qualitativi. Se non sarà possibile ottenere il via libera dal ministero all'assunzione di nuovo personale (docente e tecnico-amministrativo) UniBg subirà inevitabilmente una battuta d'arresto. Non potrà investire nella didattica, nella ricerca, più

in generale nella formazione dei suoi studenti. Sarà costretta a programmare gli accessi ai corsi più apprezzati e si dovrà limitare a gestire il presente, senza guardare al futuro.

In sostanza il territorio perderà un'eccellenza e un'occasione per crescere. Scusate se è poco. Nell'anno in cui si celebrano i primi cinquant'anni dell'Università degli Studi di Bergamo perdere questa battaglia suonerebbe come una beffa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA