

PIANETA SCUOLA

Gli studenti perdono il bus

Verano, soppresso il pullman consortile che portava a Villa Greppi

di SONIA RONCONI

-VERANO BRIANZA-

DAL PROSSIMO anno scolastico gli studenti che frequentano le superiori a Villa Greppi non potranno più usufruire della linea 4 del trasporto consortile, ma utilizzeranno il servizio pubblico locale.

La linea che sarà utilizzata dagli studenti è la Z242 e Z232 gestita da Antoguidovic. Ci sono già i nuovi orari che entreranno in vigore dal 12 settembre all'8 giugno. Malgrado la soppressione della linea 4 secondo il sindaco Massimiliano Chioldi gli studenti non dovrebbero subire troppi disagi.

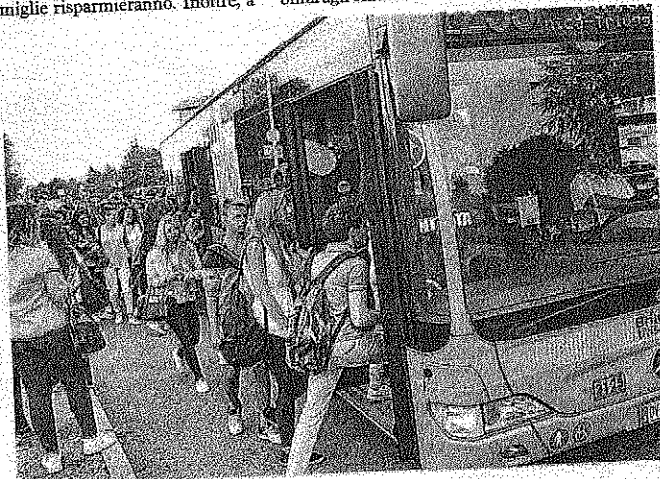
«LA SOPPRESSIONE della linea consortile - spiega - è stata decisa poiché le fermate sono identiche a quelle del trasporto pubblico e i ragazzi che usufruivano del servizio erano pochi. Infatti, lo scorso anno scolastico erano solo in 23. E dopo un'indagine anche il prossimo anno il numero sarebbe restato fermo a questi utenti. Quindi abbiamo deciso di adottare questa soluzione facendo risparmiare Villa Greppi. Una soluzione più favorevole rispetto a quella utilizzata in questi anni. Anche per quanto riguarda la spesa, le famiglie risparmieranno. Inoltre, a

differenza di prima, si potrà pagare mensilmente o addirittura fare il settimanale, invece prima si doveva pagare in due step. Gli orari nuovi offriranno la possibilità agli studenti di non dover al-

zarsi prima al mattino o essere costretti a fare una corsa per non perdere il bus. L'orario di partenza, è infatti, previsto 10 minuti dopo rispetto a quella della «vecchia» linea 4.

zarsi prima al mattino o essere costretti a fare una corsa per non perdere il bus. L'orario di partenza, è infatti, previsto 10 minuti dopo rispetto a quella della «vecchia» linea 4.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A BORDO
Secondo l'amministrazione comunale le cose per gli studenti non cambieranno ma c'è chi invece non ne è convinto (Bianza)

Disco Summer Festival Sport e musica per combattere la Sla

Usmate Velate

«L'ASSOCIAZIONE monzese «Ti do una mano Onlus» propone il «Disco Summer festival 2018 #UniticontrolaSLa».

Appuntamento a scopo benefico sabato e domenica nell'area Skate Park di Usmate Velate (MB) in via Bernardino Luini, tra sport, musica e solidarietà. Obiettivo: raccogliere fondi per sostenere la ricerca, la formazione e l'assistenza a favore dei malati di Sla. Sabato alle 14 Torneo di calcio a 5 e esibizione di band locali. Domenica alle 11 Triangolo delle Forze Armate con Carabinieri (Merate), Polizia di Stato (Monza) e Guardia di Finanza (Cernusco Lombardone) e alle 16, quadrangolare tra Nazionale artisti Tv, Dj, Telem Lombardia e Usmate Calcio Dream Team.

Cattedre, una guerra magistrale

Anche 400 laureati brianzoli interessati alla protesta

di CRISTINA BERTOLINI

-MONZA-

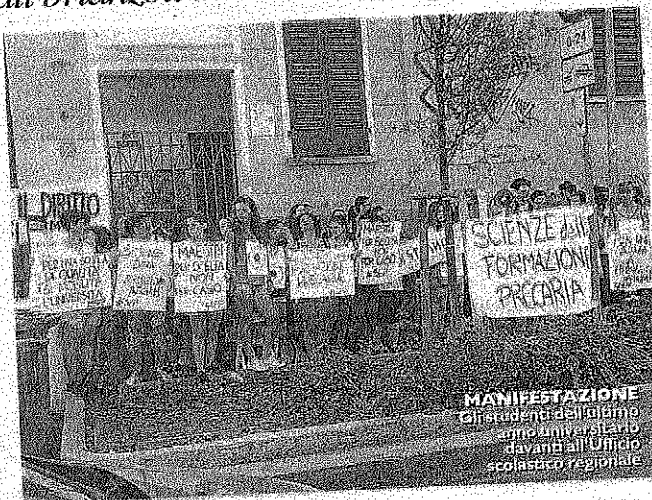
VOLENTI o no, sta diventando una guerra all'ultima cattedra quella tra diplomati magistrali e laureati in Scienze della formazione. La protesta dilaga tra gli studenti dell'ultimo anno che ieri si sono presentati all'Ufficio scolastico regionale contro la sanatoria che il Governo sta avviando per i diplomati all'istituto magistrale, ammessi alla graduatoria ad esaurimento senza aver sostenuto il concorso. «Chiediamo il ri-

IL NODO

Chi ha fatto l'Università contesta l'ammissione dei «vecchi» diplomati senza aver fatto il concorso

spetto della sentenza del Consiglio di Stato - dice Marzio La Pasta, membro del direttivo di Coordinamento nazionale di Scienze della formazione primaria e studente laureando della Bicocca - che ha decretato la non sufficienza del diploma come requisito per accedere alla graduatoria».

IL PROVVEDIMENTO riguarda circa 400 ragazzi laureati alla Bicocca, provenienti dalla Brianza. Si fa loro portavoce Emanuela Tavormina, insegnante



MANIFESTAZIONE
Gli studenti dell'ultimo anno universitario davanti all'Ufficio scolastico regionale

di ruolo con lunga esperienza: «a suo tempo - ricorda - io feci il concorso. Quello che chiedono i ragazzi è di indire concorsi ogni due anni, a cui possano essere ammessi sia i diplomati con il vecchio ordinamento che i giovani laureati. Altrimenti basta rispolverare un vecchio diploma magistrale, pur avendo fat-

to i baristi, i bidelli o lavorato alle poste, per avere un posto in graduatoria ed essere chiamati dalle scuole. Invece, per garantire la qualità dell'insegnamento, tutti si devono sottoporre al concorso, dimostrando le proprie competenze. Altrimenti, a rimetterci, sono i bambini che non troveranno insegnanti adegua-

ti. Chi chiede la sanatoria, sta evidentemente di non essere all'altezza di superare il concorso».

VARIO e variegato il panorama dei precari della scuola. L'ultima maturità magistrale fu nel 2002. Da allora, per insegnare alle scuole primarie (elementari) venne istituita la laurea in Scienze della formazione primaria. Quindi alcuni hanno partecipato al concorso e l'hanno vinto, altri non l'hanno superato e sono in graduatoria in seconda fascia e vengono chiamati annualmente nelle scuole; altri non hanno nemmeno provato e nel frattempo hanno fatto altri mestieri, salvo poi decidere di tornare a scuola, perché un posto nel pubblico fa sempre comodo.

INTANTO escono dalle università i ragazzi che hanno studiato 5 anni di Scienze della formazione e trovano la graduatoria già occupata dai diplomati. «Capiamo le situazioni sia dei diplomati magistrali che dei giovani neolaureati - dice Matteo Giammanco, segretario generale Cisl Scuola di Monza e Brianza - per questo auspichiamo una soluzione politica con un apposito iter parlamentare, per esempio con un decreto legislativo o con un concorso non di sbarramento, che tenga conto delle esigenze di entrambe le categorie. Oltretutto il neo Ministro Marco Bussetti è stato direttore dell'Ufficio scolastico territoriale di Monza e poi Milano e conosce la nostra situazione». Da Milano la protesta degli studenti di Scienze della formazione dilaga: oggi protesteranno gli studenti di Bologna, domani saranno avanti al Ministero a Roma e poi a Cosenza e a Venezia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EMERGENZA MOBILITÀ

CORSA CONTRO IL TEMPO

L'ASSOCIAZIONE HQMONZA SUONA L'ALLERTA PER L'AMMINISTRAZIONE MONZESE: MANCANO DOCUMENTI PREZIOSI ALLA SCADENZA DI DICEMBRE

Metrò lilla, finanziamenti a rischio

Non c'è traccia del progetto nei piani di mobilità chiesti dal ministero

di MONICA GUZZI

-MONZA-

UNPROGETTO di metropolitana di cui si parla da anni, un bando del ministero delle Infrastrutture che scade a fine anno e un sacco di documenti da presentare per poter accedere ai finanziamenti. Monza però rischia di arrivare al traguardo senza avere le carte in regola e perdere l'occasione dei fondi per portare la linea lilla in Brianza.

A LANCIARE l'allarme è l'associazione HqMonza, da sempre in prima fila sul metrò. «Sono in gioco 600-700 milioni senza i quali il metrò non si fa, e il tempo stringe davvero», ammonisce l'associazione. «Dall'anno scorso, le regole per ottenere finanziamenti sulle infrastrutture importanti di trasporto sono piuttosto rigide. Milano, Monza e Cinisello insieme saranno sicuramente in grado di presentare il progetto preliminare (peraltro non ancora pronto) e l'analisi economica, ma la linea MM che attraverserà la nostra città, da sud a nord, deve obbligatoriamente essere prevista in alcuni documenti di programmazione territoriale, altrimenti rischia di non ottenere i fondi». Documenti di cui al momento non c'è traccia. Il prolungamento della M5 è diviso in due tratte: una da Bignami a Cinisello Bettola e la seconda da qui sino al nord di Monza. Mentre il lotto fino a Cinisello è previsto sia nel Piano urbano della mobilità sostenibile di Milano, sia Piano strategico metropolitano,



ISABELLA TAVAZZI

Le richieste sono rigide e al momento Monza non ha le carte in regola. Ce la faranno a presentare la richiesta in tempo utile?

quello da Cinisello Bettola al Nord di Monza non compare nei documenti. «Monza non ha nemmeno un Piano della mobilità sostenibile e la tratta locale non è indicata neanche nel Piano territo-

riale di coordinamento della Provincia Mb». L'inserimento in questi piani dell'iter lungo e complesso però è un passaggio indispensabile per ottenere i fondi. Così come è necessario prevedere nel Piano di governo del territorio di Monza un'area dove ospitare il deposito-officina treni della linea 5 del metrò a sud del Comune. «Quest'area era prevista fino al 2015 ma è stata improvvisamente cancellata», rileva l'associazione. Ultimo tassello mancante, l'impegno della Regione per la costruzione e la gestione dei primi anni di

esercizio: le regole del ministero prevedono che venga stabilito già alla richiesta del finanziamento, ma finora non risultano decisioni in merito. «Monza al momento non ha le carte in regola», conclude Isabella Tavazzi, portavoce dell'associazione. «Noi crediamo nella volontà del sindaco Dario Allevi e della giunta di portare a casa il metrò, ma lanciamo un'allerta e una domanda, non senza un po' di ansia: ce la faranno a presentare la richiesta con tutti gli elementi indispensabili?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SVOLTA L'ULTIMA ACCELERAZIONE AL PIANO AD OSTACOLI DELLA M5

Da Bignami fino alla Brianza
Un'attesa lunga dieci anni

-MONZA-

LA METROPOLITANA per Monza sembrava finalmente sul binario giusto. Pronta ad arrivare a Roma entro fine anno con tutte le carte in regola dopo quasi un decennio di tentativi che, nel frattempo, hanno portato la linea lilla ad andare dalla stazione Garibaldi verso Poglieto, nella direzione opposta al capoluogo della Brianza.

SOLO un paio di mesi fa a esprimere ottimismo, presentando un quadro positivo sull'avanzamento dello studio di fattibilità per la nuova tratta della M5 verso nord, è stato l'assessore di Milano ai

Trasporti Marco Granelli. Il primo obiettivo è quello di recuperare la copertura economica dell'opera. Servono all'incirca 1,2 miliardi di euro per portare la M5 da Bignami a Monza, e almeno il 60% dei costi pari a circa 700/750 milioni di euro sono quelli da recuperare dallo Stato accedendo allo stanziamento da 3,5 miliardi previsto dall'ultima finanziaria del governo Gentiloni per le metropolitane in Italia, in scadenza a dicembre. Entro quella data deve essere ultimato lo studio di fattibilità dell'opera, un lavoro tecnico dal costo di 10 milioni di euro che sta realizzando Metropolitane Milanesi da fine 2016, quando fu siglato il Patto per Milano, e che do-

MARCO GRANELLI

La questione metropolitana è al primo punto di ogni incontro tra Comune di Milano e Regione Lombardia

vrà indicare, come parametro fondamentale, il rapporto tra costi e benefici. Lo studio del prolungamento della M5 è sfociato nel mese scorso nei primi scavi in città, con cinque indagini geologiche nei punti dove potranno essere

realizzate le future stazioni del metrò, e Granelli ha confermato che i primi numeri su costi e benefici sono nei parametri giusti per rispondere ai requisiti valutati a Roma.

L'ALTRO punto su cui si sta lavorando sul territorio è la ricerca della copertura della restante parte dell'opera da parte degli enti locali: altri 450 milioni circa da recuperare ma «la questione metropolitana è al primo punto di ogni incontro tra Comune di Milano e Regione», ha chiarito Granelli. Il sindaco Sala ha già parlato per questo con il presidente Fontana e si sta lavorando perché entro l'autunno ci sia un atto della Regione che garantisca uno stanziamento di 350 milioni di euro. Poi altri 50 milioni per la fornitura dei treni saranno a carico di Milano e la restante parte di ulteriori 50 milioni interesserà gli altri Comuni coinvolti, a partire da Monza.

Martino Agostoni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1,2

I miliardi di euro necessari per portare la linea 5 della metropolitana da Bignami a Monza

60%

La percentuale dei costi pari a circa 700-750 milioni di euro da recuperare dallo Stato

10

Il costo in milioni di euro dello studio di fattibilità dell'opera che sta realizzando Metropolitane Milanesi

450

I milioni da recuperare sul territorio. Si sta lavorando perché la Regione ne metta 350. 50 Milano e 50 i comuni



RIPENSAMENTO

LE SOLUZIONI AL RIBASSO PROMETTONO RIDUZIONI DELLA SPESA DI 8, 10 VOLTE RISPETTO AI 500 MILIONI CHE SERVONO PER 12 CHILOMETRI DI BINARI

SVOLTA

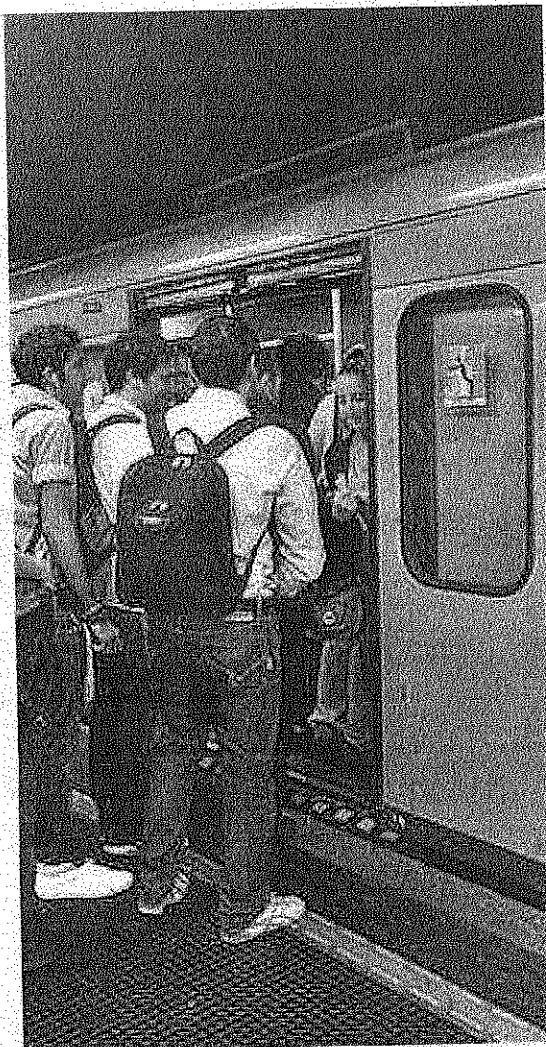
PER LA PRIMA VOLTA DAL LUGLIO 2011 QUANDO L'OPERA FU AVVIATA, IL PROGRAMMA DEI LAVORI È IN REGOLA RISPETTO AGLI ANNUNCI



INTERNET

CONTINUA A SEGUIRE LE NOSTRE CRONACHE E LE FOTOGALLERY SUL GIORNO ONLINE

www.ilgiorno.it/monza-brianza



Frenata sulla linea verde

Si fanno i conti sulle diverse ipotesi per risparmiare

di ANTONIO CACCAMO

VIMERCATE

METROPOLITANA, sì, no forse. Tutto dipenderà dallo studio di fattibilità, il quarto della serie in 40 anni, per portare i binari da Cologno a Vimercate che sarà pronto entro fine anno.

CI STA lavorando Metropolitana Milanese e non è detto che non risulti sorpresa. Perché tra le ipotesi alternative da valutare c'è un sistema trasporto su corsie dedicate agli autobus (bus rapid transit), una tranvia e infine il prolungamento del metrò ma solo fino a Brugherio e poi correre fino a Vimercate. Questo il quadro tracciato dall'assessore ai Trasporti del Comune di Milano Marco Graneli a una tavola rotonda alla festa dell'Unità di Vimercate. Presente il senatore vimercaese Roberto Rampi che ha indirizzato un'interrogazione parlamentare al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli (M5S). Dunque non è affatto detto che la scelta, dopo 40 anni di promesse non mantenute, cadrà sul prolungamento dei binari della MM2 fino alle Torri Bianche, un centro d'affari dove lavorano 12mila persone, passando per Brugherio, Carugate, Agrate e Concorezzo. «Abbiamo tempo fino alla fine dell'anno per decidere», chiosa Riccardo Borgonovo, sindaco di Concorezzo. Il problema sono i soldi. Le soluzioni al ribasso promettono riduzioni della spesa di 8, 10 volte rispetto ai 500 milioni che servono per 12 chilometri di binari.

Si procede a tappe obbligate. Entro fine anno dovrebbe essere pronto il progetto di fattibilità. A quel punto, Regione, Provincia di Monza e Comuni interessati tireranno le somme e sceglieranno

una delle soluzioni proposte per collegare la Silicon Valley lombarda a Milano. Questo permetterà di chiedere il finanziamento a Roma. Se tutto andrà bene passerà un altro anno. Il consigliere regionale del M5S Marco Fumagalli e il senatore Gianmarco Corbetta puntano il dito contro la burocrazia-tartaruga.

Chiede di fare in fretta il Comitato per la mobilità sostenibile (Com) di Vimercate, che ha raccolto migliaia di firme a favore del metrò. Pier Luigi Mora, il presidente, ha ricordato «che nel 2005 vi fu l'approvazione del progetto preliminare del prolungamento della metropolitana e ora, nonostante i 13 anni di attesa, la questione del collegamento a Milano del vimercaese è stata accantonata e messa da parte di nuovo». E che «lo studio di fattibilità doveva essere pronto in 8 mesi, ora si viene a sapere che per il risultato si dovrà aspettare fino alla fine del 2018, dilazionando dunque sempre di più i tempi». Della Brianza Est, dice Mora, «ci si ricorda solo quando si deve fare cassa: dal primo gennaio 2018 gli automobilisti che devono attraversare la barriera della tangenziale Est di Carugate-Agrate Brianza si sono visti aumentare il pedaggio da 1,70 a 2 euro». Racconta che i treni di Trenord lungo la linea Carnate-Arcore-Milano da settembre 2017 a maggio «non hanno mai rispettato lo standard minimo di affidabilità previsto». E si domanda se «è così che si vuole rilanciare il distretto industriale della Brianza est e favorire la mobilità sostenibile dei tantissimi cittadini che al momento si vedono costretti ad usare l'auto per i propri spostamenti a discapito della qualità dell'aria e dell'inquinamento atmosferico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COMMENTI

Riccardo Borgonovo

«Abbiamo tempo fino alla fine dell'anno per decidere», chiosa Riccardo Borgonovo, sindaco di Concorezzo. Il problema fondamentale resta quello dei soldi per realizzare l'opera



Luigi Mora

«Lo studio di fattibilità doveva essere pronto in 8 mesi, ora si viene a sapere che per l'esito si dovrà aspettare fino alla fine del 2018», protesta il presidente del Comitato per la mobilità sostenibile



DOPO I RITARDI SI AVANZA DI DUE METRI DI SCAVO OGNI CINQUE GIORNI

Rossa in orario al capolinea Taglio del nastro a fine 2019

- MONZA -

LA LINEA rossa diretta a Bettola avanza in modo spedito verso il capolinea. Settimana scorsa si è svolto all'altezza della futura stazione di Sesto Restellone un sopralluogo tecnico al cantiere che sta prolungando di due fermate, da Sesto Fs a Bettola al confine con Monza, la storica linea M1 e per la prima volta dal luglio 2011, quando l'opera fu avviata, il programma dei lavori è in regola rispetto a quanto annunciato. Si avanza di due metri di scavo ogni cinque giorni, con trenta addetti a volta al lavoro giorno e notte per completare gli 1,9 chilometri di tunnel ferroviario che porterà il metrò alle porte di Monza entro la data di inaugurazione fissata per la fine del 2019. Dopo gli stop del passato che hanno visto ripartire i lavori a luglio 2017, i nuovi tempi previsti sono confermati e sembrano quindi superati tutti i problemi riscontrati da un'opera che inizialmente sarebbe

dovuta essere realizzata in 4 anni, pronta per l'Expo 2015. Tra i fallimenti delle imprese che lavoravano al prolungamento della M1 e le procedure per riassegnare l'appalto, quindi imprevisti come l'innalzamento della falda acquifera che aveva allagato gli scavi, la metropolitana rossa ha accumulato 4 anni di ritardo per arrivare a Bettola.

E poi, in prospettiva, avviare la realizzazione di quello che viene definito come il futuro hub della mobilità dell'area nord di Milano. A Bettola ci sarà il nuovo capolinea della M1, è poi atteso l'arrivo da Bignami della M5 che proseguirà dentro Monza, mentre in superficie, legato al maxiprogetto di ampliamento del centro commerciale Auchan di Cinisello, è previsto un nuovo parcheggio da 4.500 posti di interscambio collegato ai raccordi della A4, AS2 e Statale 36 e quindi un nuovo capolinea dei bus e una bici-stazione collegata al centro di Monza da una ciclabile.

M.Ag.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERE Si lavora con trenta addetti alla volta impegnati giorno e notte per completare gli 1,9 chilometri mancanti di tunnel