

Cronache

Sos occupazione

«Dipendenti licenziati Oeb sta violando i divieti»

I sindacati puntano il dito: cassa integrazione senza ruotare gli addetti
E interruzioni del rapporto di lavoro soltanto con accordi individuali

LISSENE
di Fabio Luongo

Una quarantina di lavoratori non coinvolti nella rotazione della cassa integrazione e quindi non ancora rientrati in fabbrica da mesi, da quando sono scattati gli ammortizzatori sociali, con tutte le difficoltà del caso. E poi cessazioni di rapporti di lavoro attraverso accordi individuali senza coinvolgere le organizzazioni sindacali, mentre vige il divieto di licenziamento.

Sono i problemi segnalati a più riprese da Fiom Cgil, Fim Cisl e Uilm Uil Monza e Brianza alla OEB (Officine Egidio Brugola) di Lissone, impresa leader a livello mondiale nel settore delle viti a testa cava per motori. Tutte situazioni legate, secondo l'azienda, alla pandemia in corso, alle contrazioni nella produzione e al fatto che per questo non tutte

le funzioni sono state ancora riattivate, mentre vengono bollate come «falsità» le accuse relative al mancato rispetto delle norme sull'interruzione dei rapporti di lavoro. Fiom, Fim e Uilm puntano il dito contro il fatto che «l'utilizzo della cassa integrazione riguarda sempre e solo i soliti lavoratori, che non sono mai stati fatti rientrare al proprio posto», e che «nonostante ci sia la possibilità non viene effettuata la rotazione».

Sotto accusa anche le modalità con cui sono avvenute le cessazioni di alcuni rapporti di lavoro. Dura la replica del presidente

LA REPLICA DEL PRESIDENTE

Jody Brugola:

«Abbiamo privilegiato i più meritevoli a fronte di ordinativi e fatturato inferiori»

della OEB, Jody Brugola. «Abbiamo sempre rispettato tutte le norme, se hanno prove del contrario ci portino in tribunale – risponde – Trovo vergognose queste continue accuse gratuite e ingiuste. Spero che la cosa finisca: ora abbiamo bisogno della massima tranquillità per poter tornare ai livelli pre-Covid».

«Negli ultimi 3 anni abbiamo assunto più di 120 persone, ora, viste le difficoltà per via della pandemia, registriamo un calo di fatturato attorno al 15% e quindi è normale che si stia usando la cassa integrazione – continua Brugola – Quanto al fatto che non avvenga rotazione, può essere l'azienda a decidere quali sono le persone che le permettono una maggiore produttività? Abbiamo dato la precedenza ai più meritevoli. Se devo tenere un organico ridotto lo faccio privilegiando le persone che



«Accuse gratuite e ingiuste» per il presidente dell'azienda, Jody Brugola

so che lavorano meglio. Se questo è scandaloso me ne farò una ragione».

«In questo momento – aggiunge – non possiamo avere in attività tutti i 470 dipendenti, ce ne sono 430: facciamo lavorare le persone specifiche che servono

per far funzionare l'azienda, a fronte della riduzione di ordinativi e fatturato». Quando alle interruzioni di rapporti di lavoro, «alcuni, di fronte alla situazione, con un accordo consensuale hanno scelto di andare altrove».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MEZZAGO

Dodici incontri per web designer

Iscrizioni aperte
Lezioni gratuite
per i disoccupati

Un corso, in dodici incontri a distanza, per trasformarsi in uno sviluppatore web, acquisendo le basi necessarie per intraprendere la professione di "web developer". Un'occasione aperta a tutti, che vuole dichiaratamente dare una mano e disoccupato o cassintegrato: per loro le lezioni saranno gratuite. È l'iniziativa messa in campo dal Bloom con la prima edizione del "Corso di programmazione in JavaScript orientato al web", online da marzo a giugno, il mercoledì alle 21. Si imparerà a creare pagine e siti internet in Html, Css e JavaScript e a scrivere software. Iscrizioni aperte a shop@bloomnet.org. Mercoledì 10 marzo una prova gratuita. Info 340/8591965.

F.L.

La campagna di Ats, Scuola di agraria del Parco e Gardentv.it

Basta infortuni tra i professionisti del verde

"Impariamo dagli errori" ricorda alle aziende del settore le irrinunciabili misure da mettere in atto

MONZA
di Barbara Apicella

Impariamo dagli errori, affinché non si ripetano e altri lavoratori non finiscano dritti in ospedale o direttamente al cimitero. Questo lo spirito della campagna di sensibilizzazione "Impariamo dagli errori" promossa dal Ats Brianza, in collaborazione con la scuola di Agraria del Parco di Monza e con Gardentv.it. Al centro storie vere di incidenti sul lavoro accaduti proprio in Brianza e che purtroppo si sono conclusi con la morte di uno stagista, un tree climber e un giardiniere. Storie di operai e giardinieri morti a causa di tronchi o alberi caduti, di rampe non fissate, di piattaforme mobili che si ribaltano. L'obiettivo è sensibilizzare gli addetti ai lavori del settore del verde alla presa di coscienza dei rischi del loro lavoro e all'adozione di tutte le precauzioni e le misure di sicurezza previste dalla legge.

«Il valore della vita è fondamentale – spiegano i promotori della campagna – In seguito ai re-



Malgrado il lockdown, il solo mese di gennaio ha già contato 43 morti

centi infortuni mortali è importante ricordare alle aziende che operano nel settore della manutenzione del verde le irrinunciabili indicazioni preventive da

L'OBIETTIVO

Tree climber, operai e giardinieri da sensibilizzare sui pericoli e le precauzioni

mettere in atto. È importante aumentare tra gli addetti ai lavori la consapevolezza dei pericoli cui ogni giorno sono esposti. Sul sito di Ats Brianza è attiva una sezione dedicata alla campagna "Impariamo dagli errori" con approfondimenti di vari tipi di infortuni molto diffusi nel comparto del verde, con le misure di prevenzione e di protezione da adottare.

Sul tema della prevenzione degli infortuni nei giorni scorsi è in-

tervenuto anche Matteo Mondini, 38 anni di Cesano Maderno, che dieci anni fa è stato vittima di un gravissimo infortunio sul lavoro. L'operaio stava lavorando in un negozio quando è rimasto folgorato a causa della mancanza del salvavita: una tragedia che gli è costata 37 interventi chirurgici, l'amputazione di un braccio e l'impianto di un pacemaker.

«Malgrado il lockdown si continua a morire sui luoghi di lavoro – spiega – Solo a gennaio sono morte 43 persone. È importante che le istituzioni si occupino di questo delicatissimo tema: si lavora per vivere, non per morire». Mondini nel 2019 aveva avuto un incontro sul tema della sicurezza sui posti di lavoro con la ministra alla partita Nunzia Catalfo: «Mi ero messo a disposizione per attività di sensibilizzazione – sottolinea – ma a causa della pandemia è stato tutto bloccato». Sempre a causa dell'emergenza sanitaria è fermo ai nastri di partenza anche un progetto con il Pirellone approvato da tutto il Consiglio regionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cronache

Le grandi opere

Doppio ritardo per le metropolitane di Monza

Dopo quello annunciato della M1 nonostante la ripartenza del cantiere, ora una nuova doccia fredda: la "lilla" non arriverà prima del 2029

MONZA

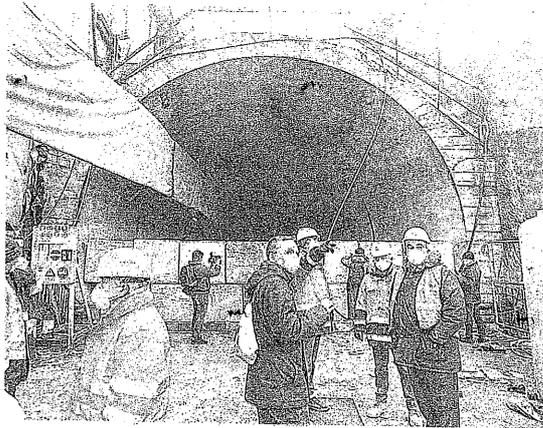
di Martino Agostoni

Le metropolitane per Monza accumulano nuovo ritardo. Due anni in più ancora da conteggiare sia per far arrivare la linea rossa M1 fino a Bettola, sia per realizzare il prolungamento della linea lilla M5 da Bignami a Bettola e poi dentro Monza con 7 fermate urbane. E se nel caso della tratta di 1,9 chilometri in più verso nord della M1 quello del 2023 è l'ennesimo aggiornamento di un'opera andata già oltre ogni programmazione - doveva essere inaugurata per Expo 2015 - nel caso invece dei tempi della M5 è una doccia gelata.

«Contiamo di ultimare il progetto definitivo entro quest'anno, poi seguirà la gara per selezionare le imprese - ha detto ieri durante un sopralluogo l'assessore alla Mobilità di Milano Marco Granelli - Per la M5 non sarà prima del 2029». È la prima volta che viene confermato un ritardo rispetto al programma di 8 anni annunciato due anni fa, quando all'indomani della conferma del finanziamento dell'opera da 1,265 miliardi, era stato indicato nel 2027 l'arrivo del primo treno lilla nel capoluogo della Brianza. E anzi a fine 2019, con la ministra delle Infra-

IPOTESI CADUTA

La ministra De Micheli aveva scommesso sull'arrivo della M5 alle Olimpiadi del '26



Il sopralluogo al cantiere del prolungamento della linea 1 fino al confine di Monza Bettola

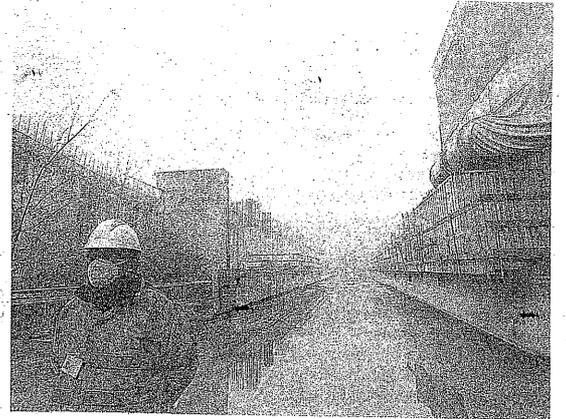
strutture Paola De Micheli, si era anche ipotizzato di dare un'accelerata per arrivare in tempo per le Olimpiadi 2026. Invece già nella prima fase dell'opera, quella di progettazione, si registra un ritardo ma «il risultato finale - spiega Granelli - terrà conto degli impatti locali, della viabilità, della zona del parco: nel progetto definitivo sarà già tutto valutato, per non avere ulteriori imprevisti dopo». Hanno richiesto più tempo del previsto la progettazione della futura stazione della Villa Reale nell'area vincolata del Parco, ma anche il capoluogo al Polo istituzionale e la procedura per ottenere il

Paur, il Provvedimento autorizzativo unico regionale.

«Si tratta di un'opera mastodontica e sono emerse alcune problematiche - conferma il sindaco Dario Allevi - Ma si va avanti e l'auspicio è avere il progetto entro il 2021. Il 16 febbraio siamo convocati in Regione per trattare gli aspetti tecnici del futuro nodo di interscambio della stazione di Monza, tra M5 e ferrovia. Mentre è previsto a breve anche un incontro convocato da Milano per comunicare ai sindaci il nuovo cronoprogram-

IL SINDACO ALLEVI

«Si tratta di un'opera mastodontica e sono emersi alcuni problemi»



MONZA

Solo per scavare i tunnel serviranno cinque anni

MONZA

Dopo la data del 2029 annunciata ieri dall'assessore di Milano Marco Granelli, sembrano fin troppo ottimiste le previsioni di ritardo per la M5 di Hq Monza. Proprio lunedì l'associazione aveva segnalato una nuova stima dei tempi per realizzare l'opera, una previsione fatta sentendo alcune fonti negli uffici tecnici dei tanti enti coinvolti nel progetto.

Preso atto che «la promessa di completare il progetto definitivo entro il dicembre 2019 non è stata mantenuta», spiega una nota di Hq Monza, secondo un «cronoprogramma fantasma» che circola in ambienti tecnici la nuova previsione indicherebbe luglio 2021 per il progetto «poi ci vorranno almeno 8 mesi per la procedura di approvazione, un meccanismo burocratico molto lento perché questa opera non è tra quelle classificate come urgenti. Arriveremo così al marzo 2022, quando dovrebbe essere lanciata la gara d'appalto europea. Ricorsi e contestazioni a parte, chi avrà l'incarico avrà bisogno di mesi per stendere il complicato progetto esecutivo finale, poi potrà iniziare i lavori. Ricordiamo che solo per le gallerie grezze 20 metri sottoterra, le talpe avranno bisogno di almeno 5 anni di tempo (e questo è certo)».

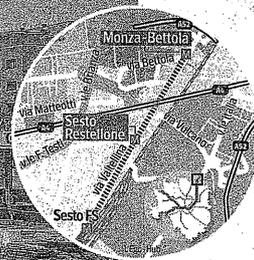
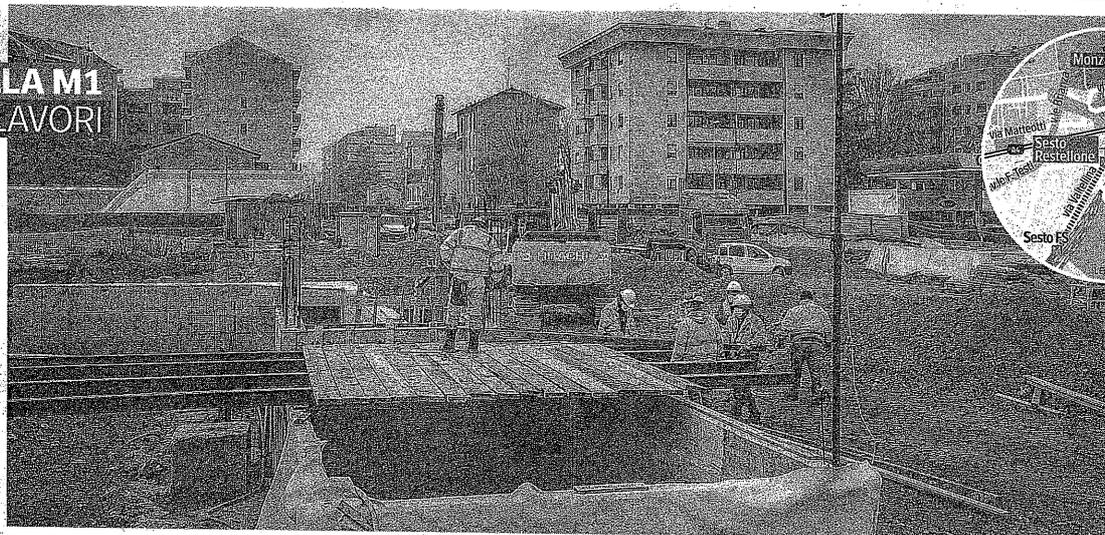
M.Ag.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INTESA SULLA M1 RIPARTONO I LAVORI

di Pierpaolo Lio

Ancora una manciata di mesi, e saranno dieci anni dalla prima picconata. Il prolungamento del metrò 1 verso nord prova a ripartire. Per l'ennesima volta. Prima di spalancare le porte ai pendolari dalla Brianza ci vorranno



Gli scavi
La firma sull'accordo di programma per la M1 Sesto-Monza è del 2009, il via agli scavi nel luglio 2011. All'epoca si pensava di inaugurare la nuova tratta per l'Expo 2015

Il cantiere infinito del metrò rosso: la tratta Sesto-Monza slitta al 2024

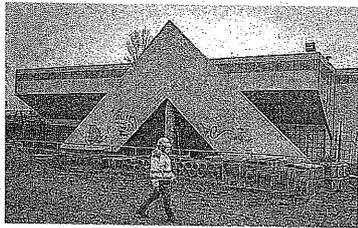
Dodici anni per realizzare due stazioni e 1,8 chilometri di tunnel. «Nuova M5, rinvio al 2029»

però altri due anni. «Apriamo a fine 2023, inizio 2024», dice l'assessore milanese alla Mobilità, Marco Granelli, durante la visita ieri ai cantieri di Sesto San Giovanni. Il ritmo di avanzamento è da record (negativo): sei anni a chilometro, sempre che le nuove previsioni siano rispettate. È un biglietto da visita preoccupante per la vera sfida anti traffico che aspetta la Milano del futuro: la scommessa di portare i treni della M5 fin dentro Monza. L'obiettivo era farsi trovare pronti per l'appuntamento olimpico del 2026. Ma già oggi quel sogno s'è infranto. «Lo scenario è averla nel 2029», ammette Granelli, confermando così i recenti timori dei comitati monzesi.

Dopo la battaglia a colpi di diffide e post, le amministrazioni di Milano e Sesto San Giovanni ieri si sono ritrovate fianco a fianco sul campo, al cantiere della fermata di Sesto Restellone, tappa intermedia del nuovo tratto della rossa. Qua i lavori sono appena ripartiti. La nuova impresa che ha ereditato i lavori si è messa all'opera il 25 gennaio. «Lo scavo è già finito, proseguono le sistemazioni», spiega Granelli. Sono nove tappe, 258 giorni di interventi in superficie che si concluderanno a ottobre. È una boccata d'ossigeno per un quartiere «soffocato per dieci anni» che già in estate, con la riapertura al traffico di viale Gramsci, «potrà tornare a vivere», commenta soddisfatto l'assessore sestese ai Trasporti Antonio Lambranda.

Due stazioni, 1,8 chilometri di gallerie, una storia infinita. Dopo discussioni lunghe decenni, la firma dell'accordo di programma del 2009, quindi il primo via agli scavi a luglio del 2011. All'epoca si pensava di inaugurare la nuova tratta in tempo per Expo 2015. È stato invece un rosario di ritardi, inciampi, sfortune, lungaggini burocratiche, rincorsa ai fondi che ha fatto slittare anno dopo anno la fine.

A dettare l'ultimo lungo stop sono state le inadempienze delle aziende vincitrici degli appalti, poi il Covid che ha costretto alla cassa integrazione le imprese subentrate. Nel frattempo il costo totale s'è acciampato a 167 milioni di



Operai c'è l'accordo tra Mm, appaltatori e Immobiliare europea

dal governo, il resto sulle spalle di Regione e Comuni. Resta ancora in sospeso il maxi hub di Cinisello-Monza. Granelli prova a fare il punto: «Stiamo lavorando per l'accordo con Mm, l'impresa costruttrice e la società Immobiliare Europea». Sarà quest'ultima a realizzare il centro commerciale che ospiterà lo snodo della mobilità pubblica a nord del capoluogo.

Intanto, la sindrome dei ritardi sembra affliggere anche l'altra opera strategica per intercettare il traffico che si riversa su Milano. Nei piani della giunta Sala, i 13 chilometri che la lilla percorrerà fuori città avrebbero dovuto accogliere i visitatori dei Giochi invernali 2026. Le risorse ci sono. Ma la definizione del tracciato (sono undici stazioni) ha preso più tempo del

167

I milioni
di euro già investiti per realizzare il prolungamento della linea 1 del metrò da Sesto a Monza Bettola

previsto: da Bignami, i treni correranno lungo il Fulvio Testi, faranno una deviazione dentro Cinisello, passeranno dall'hub e poi per il centro di Monza, fino all'ospedale San Gerardo, alla Villa Reale e al Polo istituzionale brianzolo. Inaugurazione: non prima del 2029.

Si sta lavorando sul progetto definitivo, poi si aprirà la valutazione d'impatto ambientale, che da sola porterà via un anno. A renderla necessaria è una delle ultime modifiche: i tunnel si snoderanno anche sotto il parco di Monza per sbucare di fronte alla Reggia. «I finanziamenti sono garantiti — tranquillizza però Granelli —, non c'è rischio di perderli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA