

LA PROVINCIA
VENERDÌ 29 NOVEMBRE 2019

Its a Como, l'offerta si arricchisce Parte il corso dedicato alla logistica 4.0

Formazione. Un percorso biennale che è frutto di una partnership tra Enaip e ComoNext Stage nelle aziende, esperienze all'estero, "curvatura" su tessile, legno-arredo e meccanica

LOMAZZO

ANDREA QUADRONI

Sul nostro territorio s'aggiunge un altro tassello di quell'offerta formativa specializzata e molto apprezzata dalle aziende rappresentata dagli istituti tecnici superiori. La fondazione Its mobilità sostenibile di Bergamo, in collaborazione con ComoNext, ha dato il via, sul nostro territorio, all'Its per la mobilità delle persone e delle merci dell'Industria 4.0. «Il nostro ruolo è riuscire a rendere trasversale la conoscenza – spiega il presidente di ComoNext Enrico Lironi – nei nostri settori produttivi si avverte la carenza di figure formate, per questo riteniamo sia molto utile dedicare risorse in questo campo per essere attive e propositivi. Oltre ai partner, ringrazio gli studenti iscritti: seguiranno un percorso fuori dagli schemi tradizionali, incontrando una pluralità di articolazioni, dall'aula alle aziende, passando per il parco tecnologico. Un miglioramento formativo per loro e per le aziende che li assumeranno».

I contenuti

Ilenia Brenna, direttrice di Enaip Cantù e componente della fondazione Its, ha sottolineato come il corso, "curvato" sui settori del legno, della meccanica e del tessile, duri due anni, per un totale di duemila ore di lezione, divise fra

il parco tecnologico di Lomazzo e la sede Enaip di Cantù. «Il primo anno si svolgeranno quattrocento ore di stage – aggiunge – con borse di studio finanziate dalla Regione per Barcellona e Valencia». Le lezioni si tengono dal lunedì a venerdì, dalle 14 alle 18, più due mattine la settimana.

Il costo è di cinquecento euro l'anno. Ci si può ancora iscrivere e non ci sono limiti di età; gli allievi, al momento una ventina, arrivano dal Comasco e dalle province limitrofe. Per chi risiede più lontano è possibile usufruire di una foresteria convenzionata Enaip Lodge.

Il titolo di studio rilasciato è un "diploma di tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci", ha valore nazionale ed è riconosciuto in Europa (equivalente a una laurea triennale).

Le metodologie didattiche sono innovative: moduli sulle tecnologie digitali nei laboratori "FabLab", esperienze di lavoro all'estero, certificazioni d'inglese, seminari, laboratori in azienda,

testimonianze d'imprenditori e visite aziendali. È prevista inoltre la possibilità di un inserimento lavorativo anche durante il percorso formativo attraverso contratti di apprendistato in alta formazione. Come sottolineato da Emanuela Donetti, area formazione di ComoNext, le lezioni a Lomazzo riguarderanno soprattutto l'innovazione e l'industria 4.0.

Integrazione con le imprese

«Crediamo molto nella formazione – commenta soddisfatto Mauro Califano, direttore del personale di Rodacciai – crea un movimento circolare che porta ricchezza alle aziende e al territorio». Sulla stessa linea di pensiero Edmondo Caspani, che si occupa di logistica alla Porro: «Sempre più questi ambiti di formazione sono fondamentali. Mi auguro che questo corso sia una base utile per le mansioni del futuro». «Mi sono ricreduto su questo progetto – conclude Giorgio Colato, presidente dell'associazione interprovinciale degli autotrasportatori di Como e Lecco – è la testimonianza di qualcosa d'importante».

Il progetto è realizzato grazie al sostegno di Confindustria Como, Cna del Lario e della Brianza, la Fai di Como e Lecco, l'istituto Mario Remondini, la Da Vinci Ripamonti, Porro, la Bric's, la Rodacciai e l'Academy.



Le lezioni si svolgeranno a ComoNext e nella sede di Enaip Cantù



Enrico Lironi e Ilenia Brenna con i ragazzi del primo corso

■ ■ «Formiamo profili di cui le imprese avvertono la carenza»

Como



OGNI MARTEDÌ
con **La Provincia**
I CAMPIONATI GIOVANILI

REDACZIONE@LAPROVINCIA.IT
Tel. 031 582311 Fax 031 582421

Michele Sada m.sada@laprovincia.it, Stefano Ferrari s.ferrari@laprovincia.it, Paolo Moretti p.moretti@laprovincia.it,
Gisella Roncoroni g.roncoroni@laprovincia.it, Franco Tonghini f.tonghini@laprovincia.it

Treni, che record Ieri in ritardo nove corse su dieci

Il caso. Ancora problemi sulla linea Chiasso-Milano
Da 15 mesi consecutivi il bonus per scarsa affidabilità

ANDREA QUADRONI

«Sarei onorato di pagare il prezzo pieno del "mensile", perché lo sconto fatto non ripaga minimamente i disagi e gli inconvenienti causati da cancellazioni e ritardi». A scriverlo è un pendolare della linea Chiasso-Milano, una delle peggiori di Trenord. Lo testimoniano i dati sullo sconto dell'abbonamento per mancato rispetto dei requisiti minimi d'affidabilità. Negli ultimi quindici mesi, ai viaggiatori della tratta è sempre stato concesso. Farà eccezione dicembre (tarato sui viaggi di settembre) poiché, secondo la compagnia di trasporti, il livello è stato poco sopra l'accettabilità.

Un mese da dimenticare

Novembre, invece, è stato un vero e proprio inferno. «La situazione è a dir poco vergognosa - scrive Giuseppe Nava - per una linea che collega diverse città importanti e che permette oltretutto di superare il confine italiano». Ieri, se paragonata alle precedenti, è stata una giornata felice. In ogni caso, si sono contati ritardi su ritardi, seppur minimi. Nello specifico, consultando l'applicazione di Trenord, ogni treno passato da Como San Giovanni fra le 6.49 e le 8.57 è diretto a Milano non è arrivato a destinazione in ora-

rio. Si tratta di una ventina di convogli e, rispetto al solito, i minuti accumulati non sono stati clamorosi: secondo l'applicazione, al massimo si parla di nove minuti per corsa, sufficienti però per perdere una coincidenza e arrivare tardi a lezione o al lavoro. In ogni caso, se sommati tutti, arriviamo a sfiorare l'ora e quaranta di ritardo.

Guardando al pomeriggio, invece, il "25056" è arrivato

■ Sul ramo ex Nord tutto bloccato per un investimento
Ma i bus sostitutivi non funzionano

con 23 minuti di ritardo perché è stato necessario «prolungare la sosta tecnica a Milano Porta Garibaldi», mentre il 25060 delle 16.39 è partito da Milano con diciotto minuti di ritardo «a causa dell'attesa del treno corrispondente».

Invece, sulla linea Como Lago Cadorna, alle 9 un treno della direttrice ha investito una persona fra le stazioni di Rovello Porro e Saronno. Il primo vettore a riprendere regolarmente la circolazione, secondo le comunicazioni di Trenord, è quello partito da

Como alle 11.16. Inevitabile la ripercussione sulla mobilità dei viaggiatori, viste le numerose cancellazioni e limitazioni. Per questo, sono stati predisposti bus ad hoc.

I guai non finiscono mai

Ma la situazione, anche in questo caso, non è proceduta liscia, come testimonia un nostro lettore, uscito di casa alle 10: «Dopo un ritardo di 29 minuti - scrive Christian Bianco - il treno si ferma a Fino Mornasco. Una voce registrata ci comunica che dobbiamo prendere un bus sostitutivo fino a Saronno. L'autista e il controllore spariscono nell'immediato, veniamo abbandonati fuori dalla stazione, senza informazioni circa l'arrivo del bus, come fare per l'eventuale biglietto e, soprattutto, senza sapere dove prendere il mezzo. Stiamo fuori dalla stazione e, dopo la bellezza di quaranta minuti, finalmente arriva». Mancava, però, la beffa finale: «Dopo aver fatto scendere i passeggeri a bordo, l'autista ci comunica che non effettua più servizio e che arriverà presto un altro bus per prenderci e portarci fino a Saronno». Quindi, nessuno sale e si resta in attesa.

Morale: un viaggio da Como a Milano può anche durare tre ore. Se va bene.



Disagi per i pendolari comaschi che utilizzano i convogli di Trenord BUTTI



Quasi tutti i treni arrivano in ritardo alla stazione San Giovanni

PALAZZO CERNEZZI

De Santis (Fratelli d'Italia) «Il sindaco si faccia sentire»

Sergio De Santis, consigliere comunale di Fratelli d'Italia, chiede l'intervento del sindaco Mario Landriscina sui grossi disagi causati da Trenord. «I pendolari comaschi vivono quotidianamente un fortissimo disagio legato ai continui ritardi, sen-

za parlare delle improvvise soppressioni, dei treni che debbono quotidianamente prendere per raggiungere Milano. Già un anno fa ebbi a dire in consiglio comunale che questa era una situazione intollerabile - commenta - e che doveva essere affrontata subito con assoluta determinazio-

ne, anche da parte dell'attuale amministrazione». E ancora: «Credo che, se già non è stato fatto, il sindaco debba farsi interprete di questo malessere che investe molti cittadini comaschi, e far sentire forte la sua voce con Trenord, con l'assessore regionale ai Trasporti e con il presidente del consi-

glio regionale che, essendo del nostro territorio, ben conosce il disagio che si vive ogni giorno».

Sulla stessa questione era intervenuto anche il Pd sia a Palazzo Cernezzini che in Regione, chiedendo «un richiamo» nei confronti della società di trasporto.

L'INTERVISTA ATTILIO FONTANA.

Presidente della Regione, avvocato, già sindaco di Varese
«I treni sono vecchi e per questo si rompono - afferma - Andrà meglio con l'arrivo dei nuovi convogli, ma non possiamo fare miracoli»

«Disagi inaccettabili La colpa è dello Stato che da anni non investe»

MARILENA LUALDI

I disagi non sono destinati a sparire presto, perché troppo a lungo non si è fatto nulla per migliorare la rete e i mezzi. Una carenza che la Regione Lombardia attribuisce allo Stato e a Rfi: non ha esitazioni a prendere questa posizione il presidente Attilio Fontana. Ribadendo intanto che arriveranno i nuovi treni grazie agli investimenti regionali, destinati a migliorare la situazione, ma non potranno che essere introdotti gradualmente. Quindi i pendolari dovranno armarsi di pazienza.

Dal disastro di domenica

scorsa con le corse speciali saltate per la Città dei Balocchi, arrivando ai ritardi che ancora una volta si sono verificati nei giorni successivi, l'elenco delle sofferenze si allunga per chi viaggia in treno. La Milano-Chiasso ha registrato ritardi e proteste, come pure la Como-Lecco.

Ma ci sono state giornate come quella di mercoledì in cui persino gli abitualmente più puntuali convogli in viaggio per Milano Cadorna hanno dato qualche grattacapo.

Che fare? La Regione ha annunciato i nuovi treni, proprio sottolineando come rappre-

senteranno una svolta importante per la qualità del servizio. L'assessore Claudia Terzi aveva rilevato che la flotta di derivazione statale ha 32 anni di media (e con punte anche fino ai 45 anni), quella invece assegnata dalla Regione nove anni di media. C'entra, perché l'80% dei guasti ai convogli di Trenord (con le conseguenze sui movimenti) riguarderebbe la flotta conferita da Trenitalia.

I disservizi vengono segnalati dai pendolari sempre più infuriati. Che cosa può fare la Regione? Si tratta di salvaguardare i servizi alle persone e anche alle aziende: le ripercussioni sono insomma ampie, sociali ed economiche.



Attilio Fontana, presidente della giunta regionale

L'abbiamo detto già un anno e mezzo fa. L'obiettivo di intervento è duplice sul fronte del servizio ferroviario in Lombardia: da una parte bisogna avere treni nuovi, cosa a cui noi stiamo provvedendo. Dall'altra bisogna poter contare su una rete ferroviaria messa a posto. Sui treni Regione Lombardia ha appunto investito, acquistandone 176 con 1,6 miliardi di euro, come ha spiegato l'assessore Terzi. Per quanto riguarda la rete ferroviaria, Rfi è titolare e deve intervenire. Quando avremo tutto questo, la situazione cambierà.

Ma come si è potuti arrivare a uno stato di cose simile? Di chi è la responsabilità dei ritardi e dei disservizi che si verificano?

Guardi, i treni vecchi si rompono. Questo è un dato di fatto. Come pure un altro: per quarant'anni lo Stato non ha fatto niente. Noi paghiamo questa carenza in Lombardia, ecco il problema con cui abbiamo a che fare. E adesso ci vorrà tempo per arrivare a una soluzione.

Quanto tempo in effetti? Perché questi treni nuovi che risolverebbero in parte il problema sono stati annunciati, ma non potranno arri-

vare tutti insieme, no?

Infatti, ce ne vorrà un po', di tempo. Questi nuovi treni arriveranno nella nostra regione a partire dal prossimo anno, ma la loro introduzione dovrà avvenire gradualmente come è stato già detto.

Si parla di due convogli al mese, in tutte le zone della Lombardia anche se chiaramente in base alle esigenze di ogni area?

Le posso soltanto dire che le cose andranno un po' meglio con l'arrivo dei nuovi treni. I miracoli purtroppo non li può fare nessuno.

Economia

ECONOMIACOMO@LAPROVINCIA.IT

Tel. 031 582311 Fax 031 582421
Enrico Marietta e marietta@laprovincia.it, Mariella Lualdi m.lualdi@laprovincia.it

365 giorni di condominio La formazione di Anaci

L'Anaci di Como organizza il convegno "365 giorni di condominio". L'appuntamento è per oggi, nella Sala Bianca del Teatro Sociale di Como, dalle 8.30 alle 19.



Imprese, la schiarita Gli ordini dall'estero crescono di 4 punti

La congiuntura. Dai dati della Camera di commercio indicatori positivi su industria, artigianato e servizi Galimberti: «Segnali di fiducia, nonostante i dazi»

COMO Segno più di industria, servizi e artigianato. Indicatori negativi sul commercio. Questo in estrema sintesi il contenuto dell'indagine congiunturale della Camera di commercio Como-Lecco relativa al terzo trimestre dell'anno. Quanto al settore industriale la provincia di Como continua ad evidenziare dati tendenzialmente positivi per la produzione (+2,1%, contro il +0,9% lombardo); tornano con il segno più gli ordini (+2,9%), mentre cala il fatturato, -1,1% (rispettivamente, +0,3% e +2,4% a livello regionale).

I settori

Tra i principali settori dell'economia locale, il "tessile" e il "legno-mobilità" evidenziano crescita significativa della produzione rispetto al terzo trimestre del 2018 (rispettivamente +3,1% e +3%), mentre la "meccanica" mostra un calo (-3,1%). Rispetto al terzo trimestre del 2018, l'occupazione industriale a Como è calata dell'1,3% (contro il +0,3% della Lombardia).

Nei primi nove mesi del 2019, produzione e fatturato delle aziende industriali comasche registrano variazioni medie positive (rispettivamente +0,4% e +0,1%); viceversa, calano dello 0,2% gli ordini (a livello regionale questi ultimi aumentano dello 0,3% e il fatturato del 2%).

L'occupazione industriale è diminuita dello 0,5% (contro il +0,5% della Lombardia).

La variazione della produzione delle imprese industriali lecchesi, dopo il pesante calo del secondo trimestre (-4,6%), torna positiva: +0,2%. Anche ordini e fatturato invertono la tendenza evidenziata nel periodo aprile-giugno, e mostrano andamenti tendenzialmente positivi (rispettivamente +2% e +3%).

È in crescita il settore "minerali non metalliferi" (+1%), mentre fanno registrare cali pesanti "siderurgia" e "mezzi di trasporto" (rispettivamente -12,6% e -4,5%).

L'artigianato continua ad evidenziare andamenti differenti tra le due province lariane; infatti, mentre a Como restano dati positivi, prosegue il momento poco brillante per Lecco, nonostante la ripresa della produzione nel terzo trimestre (+1,2%); a Como la produzione artigianale registra una variazione tendenziale positiva (+1%; media regionale +1,9%); in crescita anche il fatturato (+1,3%) e gli ordini (+8,6%).

I settori prevalenti per l'economia comasca vedono un incremento della produzione: "meccanica" +3,4%, "tessile" +1,5% e "legno-mobilità" +0,5%.

Calo del volume d'affari per quanto riguarda il commercio (-0,4%) e crescita per quello dei

servizi (+4,5%); la media regionale si è attestata rispettivamente a +0,7% e a +2,9%. Analizzando i primi nove mesi del 2019, le imprese del commercio comasche hanno evidenziato un calo del volume d'affari (-1,1%, contro il +0,1% regionale) e una crescita dell'occupazione (+0,9% contro il +1,2% della Lombardia). Nei servizi il volume d'affari cresce del 1,7% (contro il +2,1% lombardo), mentre l'occupazione resta pressoché stabile (+0,1%, contro il +2,2% regionale).

L'analisi

«Dai dati - dice il presidente della Camera di commercio, Marco Galimberti - emergono segnali complessivamente positivi. Infatti, mentre l'industria comasca continua la sua fase di graduale crescita, quella leccese pare aver invertito la tendenza negativa dei primi 6 mesi. Le imprese industriali lariane si stanno riposizionando sui mercati esteri, nonostante le criticità dello scenario globale con l'escalation dei dazi: gli ordinativi dall'estero crescono di oltre 4 punti percentuali in entrambe le province. In forte aumento anche quelli delle imprese artigiane, che tuttavia destinano la quota preponderante della produzione al mercato interno: tutti i principali indici sono ancora distanti dai valori pre-crisi». **E. Mar.**

L'economia lariana / III trimestre 2019

SETTORE INDUSTRIA	Produzione	ORDINI		FATTURATO	
		Esteri	Totali	Esteri	Totale
COMO	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
LECCO	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
LOMBARDIA	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9

SETTORE ARTIGIANALE	Produzione	ORDINI		FATTURATO	
		Esteri	Totali	Esteri	Totale
COMO	1	15,4	8,6	15,6	1,3
LECCO	1,2	8,1	-2,8	9,1	-2,4
LOMBARDIA	1,9	2,2	-0,3	0,3	0

SETTORE COMMERCIO	Volume d'affari	Occupazione	
		Esteri	Totali
COMO	-0,4	1,2	
LECCO	-0,9	0,7	
LOMBARDIA	0,7	1	

SETTORE SERVIZI	Volume d'affari	Occupazione	
		Esteri	Totali
COMO	4,5	0,3	
LECCO	1,8	1,5	
LOMBARDIA	2,9	1,6	



Ma previsioni ancora critiche per l'ultima parte dell'anno

Segnali positivi ma il contesto resta problematico. Non a caso le previsioni degli imprenditori lariani, per l'ultima parte del 2019, sono poco rosee su industria e artigianato. Viceversa, in deciso miglioramento le attese del terziario (in particolare per il commercio). Per Como i saldi tra imprenditori industriali ottimisti e pessimisti registrano, nell'industria, un peggioramento: per la produzione si passa dal -4,6% dell'indagine precedente a -4,8%. Migliorano in parte le aspettative dell'artigianato: per la produzione



Marco Galimberti

ne si passa dal -12,2% al -7,1%. Aspettative in deciso miglioramento per il commercio: il saldo tra pessimisti e ottimisti passa dal -12,5% al +10,2% per il vo-

lume di affari. «In un momento con luci e ombre come l'attuale - dice Marco Galimberti, presidente della Camera di commercio - rinnoviamo l'impegno a favore dell'economia lariana con servizi mirati, sostegno diretto alle imprese attraverso bandi, iniziative concrete e progetti trasversali, destinando risorse significative sulle leve strategiche dell'innovazione, della formazione e qualificazione del capitale umano, della semplificazione, dello sviluppo sostenibile e dell'attrattività».

Aeroporto di Agno, destino in bilico Referendum contro il salvataggio

Confine

Lo scalo ticinese al centro della bagarre con i Verdi decisi ad andare al voto

Secondo un copione più volte visto negli anni in Ticino (e in Svizzera), anche il destino dell'aeroporto di Agno pare proprio essere legato al volere popolare. Già perché i Verdi hanno intenzione di lanciare

un referendum da cui dipenderanno inevitabilmente le sorti dello scalo luganese, scalo principe per i jet privati (con diversi turisti Vip ospite di hotel e ville extra lusso del Lario) e per diversi manager comaschi o di aziende internazionali che a Como hanno le loro unità produttive.

Dopo il Governo di Bellinzona - che ha detto sì alla ricapitalizzazione della Lugano Airport - a metà settimana anche il Con-

siglio comunale di Lugano ha dato il proprio assenso a larga maggioranza (43 voti a favore, 11 contrari) al credito da quasi 6 milioni di franchi - circa 5 milioni e mezzo di euro - per coprire le perdite della società che è a capo dello scalo. Non è stato semplice strappare l'ok del Consiglio comunale, con Socialisti e Verdi che addirittura chiedevano un rapido disimpegno del Municipio su un tema che da mesi sta tenendo banco

nel vicino Cantone. Da segnalare che il sindaco di Lugano, Marco Borradori, considerato l'uomo del dialogo della Lega dei Ticinesi, è anche presidente del Consiglio di amministrazione di Lugano Airport. Dunque ora bisogna attendere le prossime mosse, con i Verdi intenzionati a raccogliere le firme contro il sostegno all'aeroporto.

Perché è importante questo passaggio? È importante per il fatto che sino al momento in cui

i cittadini non si esprimeranno a favore o contro il credito "salva-Agno", i 6 milioni di franchi non potranno essere utilizzati.

Marco Borradori, politico di lungo corso, sa bene che il momento è delicato e subito dopo il voto del Consiglio comunale (da rimarcare che è passata la proposta Lega-Udc e non quella Plr-Ppd) ha posto l'accento sul fatto che «ora da convincere ci saranno i ticinesi». Di sicuro avere Lega e Udc dalla propria parte rappresenta una solida base di partenza, anche se è evidente che il periodo d'oro dell'aeroporto di Agno è finito da tempo.

Ci sono però posti di lavoro che vanno difesi e uno scalo che comunque garantisce un'auto-

nomia in una materia sensibile in Svizzera - come quella dei trasporti - ad un Cantone che con Berna ha sempre avuto un importante filo diretto. Nel 2018 l'aeroporto di Agno ha totalizzato poco meno di 89 mila passeggeri, il 34% in meno - una percentuale impietosa - rispetto al 2017. A questi numeri si somma il fatto che la Confederazione ha deciso di puntare forte sul trasporto su rotaia e in Ticino di giocare le proprie carte sul tunnel ferroviario del Ceneri, che collegherà Lugano a Bellinzona. Tunnel che rappresenta la seconda tappa di un percorso iniziato nel giugno del 2016 con l'inaugurazione di AlpiTransit, il tunnel ferroviario più lungo del mondo. **M. Pal.**

Bambini maltrattati, 4 anni alla maestra

Cernobbio. Educatrice del nido incastrata dalle telecamere: urla e scapaccioni a piccoli di età tra i 3 e i 18 mesi. Riconosciuto a cinque famiglie il diritto ad ottenere un indennizzo. Il Comune si era costituito parte civile

CERNOBBIO

FRANCO TONGHINI

Lo scorso marzo il clamoroso arresto di una educatrice dell'asilo nido, i cui maltrattamenti contro i bebè erano stati registrati dalle telecamere piazzate dai carabinieri.

Ieri, nove mesi dopo quel caso che aveva avuto grande risonanza anche a livello nazionale, la sentenza di condanna con rito abbreviato a 4 anni della maestra, **Maria Grazia Viganò** (presente in aula), emessa dal giudice per l'udienza preliminare **Masimo Mercaldo**.

Le prove contro di lei sono costituite appunto da quelle immagini inequivocabili e dall'audio registrati all'interno dell'asilo nido Rita Fedrizzi di Cernobbio: urla e scapaccioni all'indirizzo dei bambini, età compresa dai 3 ai 18 mesi, che le famiglie di Cernobbio affidavano alla struttura di via Filzi, pensando che fossero accuditi da mani amorevoli.

Le aggravanti

Maltrattamenti continuati, aggravati dal fatto che la donna è dipendente pubblica e dalla minore età dei soggetti presi di mira, è il capo di imputazione. La Procura di Como (pm **Giuseppe Rose**) sulla base degli accertamenti condotti dai carabinieri, nella relazione allegata al capo

d'accusa scrive di «immotivata veemenza» di «indifferenza al pianto dei bambini» di «condotte violente» avvenute con «abitudine» e, addirittura, con «cadenza quasi giornaliera» ai danni di bambini «poco più che neonati».

«Una condanna si poteva prevenire, benché io abbia chiesto l'assoluzione perché il fatto non sussiste o non costituisce reato - dice il difensore della donna, avvocato **Livia Zanetti** - Ma non di questa misura. Nessuna attenuante è stata concessa, seppure è emerso che l'educatrice attraversava un periodo di stress, nemmeno le generiche. Porremmo sicuramente appello».

I risarcimenti

In aula anche le parti civili, con i legali (tra cui l'avvocato **Simone Dotti**) delle cinque famiglie che si sono viste maltrattare i propri figli sotto gli occhi delle telecamere: hanno ottenuto il riconoscimento a un indennizzo, da determinarsi in sede civile, e una provvisoria, per quattro di esse, che varia, a seconda della gravità dei casi da tre a cinquemila euro. E il diritto a un risarcimento lo ha ottenuto anche il Comune di Cernobbio, pure esso parte civile, con l'avvocato **Edoardo Pacia**: anche in questo caso, l'entità dell'indennizzo dovrà essere stabilito in sede civile.



Un frame delle immagini registrate dai carabinieri nell'asilo nido di Cernobbio

La scheda

Un'inchiesta clamorosa



Treno morto con il caso

La scoperta

La vicenda era venuta allo scoperto alla fine di marzo quando i carabinieri erano intervenuti all'asilo nido di Cernobbio. L'arresto della maestra aveva suscitato molta impressione tra i genitori che non immaginavano nulla. L'inchiesta era in corso da settimane e le telecamere installate dai militari avevano registrato quanto accadeva.

Cintura urbana

La maestra dal giudice: «Ero esaurita»



La difesa

L'educatrice, nel mese di aprile, era comparsa davanti al giudice, chiamata a rispondere del proprio comportamento. Si era giustificata dicendo di essere esaurita e di aver riversato sugli incolpevoli bambini il suo stato di prostrazione legata a vicende familiari. Una situazione che le avrebbe indotto preoccupazione, comportamenti incontrollati e tanto nervosismo.



CISL dei LAGHI

www.cisldeilaghi.it

RASSEGNA STAMPA

4 | CRONACA

Venerdì 29 Novembre 2019 Corriere di Como

Il "sistema Pennestri" e la corruzione per risolvere i guai con il fisco



Nuova tappa ieri mattina nella vicenda delle "mazzette" all'Agenzia delle Entrate

Patteggiano i Taborelli e l'ex direttore dell'Agenzia delle Entrate

Raffica di patteggiamenti ieri mattina nel corso dell'udienza preliminare di fronte al giudice Carlo Cecchetti. Al centro dell'attenzione il fascicolo che aveva indagato sulle "mazzette" che - provenienti da alcuni clienti dello studio Pennestri - giungevano all'ex direttore dell'Agenzia delle Entrate di Como, Roberto Leoni. Quest'ultimo, che era stato anche l'ultimo (dei primi) arrestati a chiedere di parlare con il pm Pasquale Addesso, ieri ha ratificato il patteggiamento a quattro anni più un risarcimento di

30mila euro. Hanno patteggiato un anno e 10 mesi a testa - con un risarcimento di 60mila euro - anche i Taborelli, Ambrogio e Mario Alberto, finiti pure loro nella maxi inchiesta della Procura lariana. Secondo l'accusa, l'ex presidente della Camera di Commercio e degli Industriali della provincia di Como, Ambrogio Taborelli, e il fratello Mario Alberto Taborelli, già parlamentare di Forza Italia, avrebbero ottenuto, tramite i Pennestri, «indebite riduzioni delle pretese erariali e la protezione da future verifiche fiscali»

pagando il "disturbo" 53mila euro di cui 10mila per Leoni e gli altri per la «mediazione corruttiva» dei noti commercialisti. L'inchiesta intanto prosegue: ieri mattina nell'ufficio del pm sono proseguiti gli interrogatori ancora legati a questa indagine. Sono altre infatti le industrie tessili del territorio (e non solo) che - finite nell'occhio della Procura - hanno chiesto, tramite i propri rappresentanti, di essere sentiti dal sostituto procuratore titolare del fascicolo.

M.Pv.

Maltrattava i bambini del nido: 4 anni alla maestra I fatti a Cernobbio. Sei le parti civili costituite: cinque famiglie e il Comune

Quattro anni di condanna con il rito Abbreviato. Più di quanto aveva chiesto la pubblica accusa, 3 anni e 10 mesi. Sei le parti civili costituite, il Comune di Cernobbio e cinque famiglie (rappresentate dai legali Simone Dotti e Vittorio Tusa), anche se la loro posizione è stata rinviata di fronte a un Tribunale Civile, con la sola eccezione di una prima parte di provvisori (fra i 3 e i 5 mila euro) già stabilite per quattro nuclei familiari. Si è conclusa così ieri mattina, dopo una camera di consiglio durata circa mezz'ora, la vicenda che aveva riguardato una maestra dell'asilo comunale di Cernobbio, Maria Grazia Viganò, 58 anni. La donna, difesa dall'avvocato Livia Zanetti, aveva sempre collaborato in fase di indagine ammettendo le proprie responsabilità.

Fin dall'interrogatorio di fronte al giudice delle indagini preliminari già nei giorni successivi all'esecuzione dell'ordinanza di custodia cautelare a suo carico, aveva infatti raccontato al magistrato di «avere esagerato» e di «non cercare scuse».

«Ho avuto due mesi diffici-



li, con un grosso problema in famiglia - rispose la donna - Avrei dovuto fermarmi, mettermi in aspettativa. Ho sbagliato a non farlo ma i miei bambini mi hanno sempre apprezzata». Le indagini della Procura di Como hanno

La sentenza
La sentenza è stata letta ieri mattina. Il rito scelto è stato l'Abbreviato. I carabinieri avevano piazzato telecamere nell'asilo di Cernobbio

permesso di risalire ad almeno cinque famiglie colpite dagli atteggiamenti della maestra, genitori invitati a costituirsi come parte civile che ieri si sono puntualmente presentati di fronte al giudice dell'udienza prelimi-

re Massimo Mercaldo. Con loro, come detto, anche il Municipio di Cernobbio, essendo la struttura dove lavorava la maestra un asilo comunale. Nessun risarcimento è stato previsto, rinviando la quantificazione di un

eventuale danno al tribunale civile. La sentenza - in Abbreviato, quindi con lo sconto di un terzo della pena - è arrivata invece nel primo pomeriggio ed è stata pesante: quattro anni di pena.

L'imputata era finita al domiciliario, al momento dell'esecuzione dell'ordinanza di custodia cautelare che l'aveva riguardata. Poi la misura era stata cambiata nell'obbligo di dimora.

La Procura di Como - pm

Giuseppe Rose - ha accusato la maestra di maltrattamenti ai danni di cinque bambini piccoli del reparto "lattanti" che le erano stati affidati.

La vicenda era esplosa un anno fa. Si trattava di episodi che erano stati ripresi dalle telecamere installate dai carabinieri, che registrarono una sequenza di gesti - almeno una decina in 20 giorni - ai danni dei bambini, «lanciati violentemente nelle culle», «spintonati ripetutamente per farli sdraiare», costretti con la forza a mangiare e, più in generale, vittime di sofferenze fisiche e morali che «spesso sfociavano in piante insopportabili».

Mauro Peverelli

Segnali di ripresa dell'industria lariana

I numeri del terzo trimestre del 2019 diffusi dalla Camera di Commercio

Segnali di ripresa dell'industria lariana nel terzo trimestre del 2019.

Cresce il volume d'affari dei servizi e cala quello del commercio. E quanto emerge dall'analisi congiunturale della Camera di commercio di Como e Lecco. Analizzando i diversi settori, la provincia comasca continua a evidenziare dati positivi per la produzione nel settore industriale, che cresce del 2,1 per cento. Tornano con il segno più gli ordini, mentre cala il fatturato.

Il tessile e il legno-mobiliario registrano le crescite più significative rispetto al terzo trimestre del 2018. L'occupazione industriale a Como è calata dell'1,3 per cento. Dati positivi per l'artigianato: in crescita il fatturato e gli ordini.

Incremento nella produzione in particolare per la

+2,1%

L'AUMENTO

La provincia comasca continua a evidenziare dati positivi per la produzione nel settore industriale, che cresce del 2,1 per cento. Tornano con il segno più gli ordini, mentre cala il fatturato

meccanica, il tessile, il legno-mobiliario e la "gomma-plastica". Decremento, invece, per i comparti "abbigliamento" e "minerali non metalliferi".

Occupazione in crescita dell'1,7 per cento.

Il territorio comasco evidenzia un calo del volume d'affari per il commercio e una crescita nei servizi. Valori positivi per l'occupazione. Gli imprenditori lariani dei comparti industria e artigianato continuano a vedere il futuro con preoccupazione: le previsioni per il prossimo trimestre sono infatti poco promettenti.

Viceversa, in deciso miglioramento le attese del terziario.

Analizzando i primi nove mesi del 2019, i fallimenti a Como scendono da 95 a 54, aumentano le ore di cassa integrazione, sia ordinaria

(+4,3%) che straordinaria (+135,3%). Il saldo tra imprese nate e cessate è nullo. Rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, il numero delle aziende registrate è calato dello 0,2 per cento.

«In un momento con luci e ombre come l'attuale - commenta il presidente della Camera di Commercio di Como e Lecco, Marco Galimberti - l'Ente camerale rinnova il suo impegno a favore dell'economia lariana con servizi mirati, sostegno diretto alle imprese attraverso bandi, iniziative e progetti trasversali, destinando risorse sulle leve strategiche dell'innovazione, dell'internazionalizzazione, della formazione e qualificazione del capitale umano, della semplificazione, dello sviluppo sostenibile e dell'attrattività».

Tra Lomazzo e Cantù

La proposta di ComoNext ed Enaip: un corso sul tema trasporti-logistica

Prende il via a Lomazzo e a Cantù il corso di specializzazione tecnico superiore sul tema trasporti-logistica e gestione della catena di distribuzione. Il progetto viene proposto da Fondazione Its Mobilità Sostenibile in collaborazione con ComoNext e il sostegno di associazioni di categoria, istituti specializzati nel settore e aziende del territorio.

Per chi lo desiderasse, è ancora possibile iscriversi. Si tratta di un corso di due annualità per un numero complessivo di 2.000 ore di lezione che si svolgerà tra Lomazzo e Cantù: il 40% circa della durata totale sarà in esperienze di tirocinio presso aziende leader, con possibilità di trasferte all'estero. Ieri la presentazione nella sede di ComoNext.

Il titolo di studio rilasciato al termine sarà un "Diploma di tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci" con valore nazionale e riconosciuto in Europa, equivalente a



Un momento della presentazione del nuovo corso

una laurea triennale di primo livello. Al corso sono ammessi massimo 30 partecipanti, senza limiti di età; per chi arriva da più lontano è possibile usufruire di una foresteria.

Le metodologie didattiche sono innovative: moduli sulle tecnologie digitali in laboratori di fabbricazione digitale, esperienze lavorative all'estero, certificazioni in lingua inglese, seminari, testimonianze di imprenditori e visite aziendali. È prevista inoltre la possibilità di un inserimento lavorativo anche durante il percorso formativo.

Gli sbocchi occupazionali garantiti dal corso coprono ad ampio raggio gli ambiti delle funzioni di logistica: imprese industriali e commerciali all'interno della direzione logistica, imprese di servizi di trasporto e di logistica integrata, imprese di spedizione, agenzie di trasporti, organismi pubblici con finalità istituzionali relative alla pianificazione e valutazione a livello territoriale nel campo dei sistemi logistici/trasporto merci e persone.

Per altre informazioni il sito è www.itsmobilitasostenibile.it.

PANORAMA

CONTRO LA VIOLENZA

S.Martino, panchina rossa



Una panchina recuperata dall'ex ospedale psichiatrico San Martino e dipinta di rosso è diventata per l'Ats Insubria il simbolo della lotta alla violenza sulle donne. La panchina è stata inaugurata ieri nel parco di via Castelnovo a Como (foto Nassa).

VareseNews

VareseNews

<https://www.varesenews.it>

Chiusura dei Donn' Angelin, i dipendenti sorpresi e senza stipendi

Date : 28 novembre 2019

Lavoravano in quelle pizzerie da diversi anni e si sono trovati senza lavoro da un giorno all'altro. I dipendenti della catena di pizzerie **Donn' Angelin** (facenti capo ad Angelina Group) contattati e che tengono a rimanere anonimi, hanno raccontato che la chiusura della pizzeria è stata improvvisa anche per loro.

<https://www.varesenews.it/2019/11/fallimento-angelina-group-dipendenti-casa-anche-cislago-caronno-pertusella/876832/>

Trovato il ristorante chiuso, i ragazzi hanno chiamato il responsabile per chiedere spiegazioni, ma anche a loro, come a tantissimi clienti (le proteste sulle pagine social della catena sono innumerevoli), è stato detto che la chiusura sarebbe stata solo temporanea per lavori di ristrutturazione, assicurando però che avrebbe da lì a poco riaperto. Stessa risposta a tutti, a chi aveva prenotato una serata come a chi aveva organizzato in uno dei locali del gruppo una festa di compleanno. Pochi giorni dopo invece, è arrivata la brutta notizia: i ristoranti non avevano chiuso per ristrutturazione, ma per fallimento.

In totale i lavoratori erano 140, di cui 14 con un contratto a tempo indeterminato e i restanti con un contratto a tempo determinato da sei mesi, rinnovato di volta in volta con il nome di una società diversa. Un dipendente racconta anche che parte dello stipendio, circa la metà, era pagato "in nero" e che in molti hanno cercato di contattare i proprietari della catena, poiché in molti aspettavano lo stipendio da due mesi, ma i proprietari sono al momento irreperibili.

La catena di pizzerie con sede a Lissone apparteneva all'Angelina Group e nel corso degli anni aveva aperto sedi a Cislago, Bresso, Muggiò e Caronno Pertusella. Le pizzerie avevano fin da subito riscosso un grande successo, soprattutto per i prezzi molto competitivi.

La sfida dell'Ats: promuovere la salute nelle piccole imprese

Date : 29 novembre 2019

A pochi mesi dalla pensione, **Raffaele Pacchetti**, responsabile per l'**Ats Insubria** del programma **Whp** (Workplace Health Promotion), ovvero la **promozione della salute negli ambienti di lavoro**, lancia una nuova sfida: portare il programma all'interno delle **micro e piccole imprese**. I buoni risultati ottenuti in questi anni sono il frutto di una collaborazione attiva dell'Ats con le grandi e medie aziende. Collaborazione più difficile da costruire con le piccole e micro imprese a causa della loro frammentarietà.

Il convegno che si è tenuto **giovedì 28 novembre** nell'Aula Magna dell'università dell'Insubria ha dato ai presenti un quadro preciso di quanto è stato fatto in questi anni in termine di benessere nei luoghi di lavoro. Non un'autocelebrazione, quanto piuttosto un confronto su alcuni temi che contraddistinguono il Whp. I suggerimenti della psicologa **Marinella Vailati**, psicologa dell'Ats Insubria relativi al programma Take 5, cinque passi per stare bene, e della nutrizionista **Maria Antonietta Bianchi**, hanno dato spunti interessanti e soprattutto consigli concreti per mantenere un livello di benessere, mentale e fisico, nella vita quotidiana.

Per vivere bene e in modo equilibrato bisogna saper **conciliare i tempi di vita e quelli di lavoro**. La **Regione Lombardia** assegna un **budget** ad ogni Ats per finanziare tutta una serie di azioni che vanno **dall'armonizzazione degli orari dei servizi pubblici e privati con gli orari di lavoro** all'ottimizzazione dei tempi per **favorire l'uso di mezzi pubblici**, dall'accessibilità delle informazioni e l'ampliamento dell'orario della pubblica amministrazione alla costituzione e promozione di banche del tempo. «I fondi a disposizione per il piano territoriale 2020-2022 ammontano a **514.263 euro** di cui oltre 100mila per azioni di sistema» ha detto **Marco Orsenigo**, del coordinamento territoriale Como Ats Insubria. Per accedere ai finanziamenti bisogna aderire alla rete, entrare a far parte di una alleanza che propone un progetto, definire azioni di conciliazione da realizzare in azienda o sul territorio e contribuire con un **cofinanziamento almeno del 30%**.

Una buona salute sul posto di lavoro coincide anche con un buon livello di relazioni. L'educatrice **Lara Napoli** e la psicologa **Valentina Frigerio** hanno parlato della gestione del conflitto sul luogo di lavoro dando una serie di indicazioni operative alle imprese presenti. Le situazioni di conflitto possono essere generate da situazioni organizzative contrastanti, dalla definizione di ruoli e posizioni e dai carichi di lavoro eccessivi. Possono essere collegate anche ai contenuti della comunicazione o alle stesse relazioni e a contrasti personali. Una **buona organizzazione aziendale**, così come una comunicazione efficace nei contenuti e nelle modalità, può aiutare a prevenirli.

Il convegno si è concluso con l'assegnazione del riconoscimento a quattro nuovi medici competenti naturalmente per il lavoro fatto nelle aziende di appartenenza: **Maurizio Cermesoni** (Lati spa,

azienda di Veduggio Olona), **Paolo Grillo** (Lasi spa, azienda di Gallarate), **Davide Paragoni** (Medilabor di Gallarate) ed **Emanuela Paruccini** (Novartis spa, azienda di Origgio).

Altrettanti attestati per le buone pratiche di **Whp** sono stati assegnati ad aziende, enti e associazioni del territorio che hanno aderito al programma (nella foto i premiati).

Le ferrovie confermano: entro il 2023 otto passaggi a livello soppressi sulla Luino-Sesto

Date : 28 novembre 2019

Trenta milioni di euro, per **eliminare quindici passaggi a livello sulla linea "Alptransit" sull'asse Luino-Laveno-Sesto Calende**.

La **conferma dell'impegno** - con molti interventi da completare tra 2022 e 2023 - è arrivata da **Maurizio Gentile**, numero 1 di Rfi, la società Fs che si occupa delle infrastrutture, di binari e stazioni.

Gentile ha presentato i progetti in occasione di **una audizione al Pirellone a Milano** (dove si è parlato anche del [potenziamento della Rho-Gallarate](#)).

Andando da Sud verso Nord, da Sesto Calende verso Luino e il confine, questi sono gli interventi e le tempistiche previste.

La situazione dei passaggi a livello di **Taino-Angera** è quella più "indietro", dal momento che si deve ancora firmare la convenzione attuativa. I questo caso è previsto un cavalcavia, che sarebbe sostitutivo di tre passaggi a livello, con una spesa di 6,3 milioni di euro.

<https://www.varesenews.it/2017/02/alptransit-passaggio-livello-barza-ispra/595852/>

A **Ispira**, dopo la convenzione, la Provincia ha già consegnato il progetto definitivo, da **7 milioni di euro**, sono in corso gli espropri e - secondo Rfi - si procederà a parte dal secondo semestre del 2020 e all'**attivazione entro il 2022**. Qui è prevista l'**eliminazione di tre passaggi a livello** (su cinque esistenti) in via Brugherasca, via Sales e via Fermi, sostituiti da un unico nuovo cavalcavia (SP69-SP36).

A **Sangiano** interverrà sempre la Provincia: si aspetta il progetto, con prospettiva di andare a gara nel secondo semestre 2021. Per ora **non c'è una data per l'eliminazione effettiva dei passaggi a livello** (tre: due su via Vittorio Veneto, uno su via Matteotti). Il costo è preventivato in **5,2 milioni di euro**.

Sempre in capo alla Provincia è l'intervento a ridosso della stazione di **Laveno**, anche qui con prospettiva di **completare il tutto entro il 2022**. Prevista l'eliminazione di due passaggi a livello, quello di via Labiena e quello di via Cavour, sostituiti da sottopasso, per un costo di 7 milioni.

<https://www.varesenews.it/2019/01/alptransit-linizio-dei-lavori-slitta-al-2020/789525/>

A **Luino** invece interverrà non la Provincia ma direttamente **Rfi**: si passerà da un appalto integrato,

con gara nel 2020 e completamento in un anno e mezzo, con completamento anche in questo caso entro il 2022. Qui si interviene per eliminare **due passaggi a livello**, quello su via Cairoli-Da Vinci-Voldomino e quello più avanti in via San Pietro. Costo complessivo 3,5 milioni di euro.

<https://www.varesenews.it/2017/03/alpransit-3-milioni-e-mezzo-per-i-passaggi-a-livello/604178/>

Infine, l'intervento più a Nord, a **Maccagno**: qui RFI sta ancora preparando il progetto definitivo, si prevede di andare a gara d'appalto tra fine giugno 2021 e gennaio 2022. Si arriverà così ad attivazione nel 2023. Il sottopasso, sostitutivo del **passaggio a livello di via Verbanò**, costerà 1,3 milioni di euro.

«Abbiamo avuto rassicurazioni sullo stato delle opere – commenta il consigliere regionale del Pd **Samuele Astuti** - e va riconosciuto lo sforzo importante dell'azienda e del Governo». Astuti ha anche chiesto al dottor Gentile «una particolare attenzione su AlpTransit, che interessa un territorio fragile e dove mancano ancora risposte sulla sicurezza, sulle compensazioni ambientali e sulle barriere fonoassorbenti». A questo tema si aggiunge anche quello della sicurezza: «Credo che sia corretto che i piani di emergenza, considerata l'importanza dell'opera, siano a carico di Rfi e non dei Comuni».



CISL dei LAGHI

www.cisldeilaghi.it

RASSEGNA STAMPA

34

VENERDÌ 29 NOVEMBRE 2019 **PREALPINA**

LEGNANO LEGNANESE

Pensata per i pendolari

Tra gli obiettivi dichiarati del progetto di potenziamento della rete ferroviaria, c'è quello di specializzare la tratta Rho-Parabiago "sul traffico suburbano". Il che in parole povere significa mettere più treni a dispo-

sizione dei pendolari che ogni giorno per ragioni di studio e di lavoro si muovono tra Milano e la provincia, spesso viaggiando in condizioni disagiate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ONORANZE FUNEBRI

SALMOIRAGHI

 NUMERO VERDE
800 911 074

a Legnano da sempre

2024

● L'OBIETTIVO

L'obiettivo di Rete Ferroviaria Italiana è quello di far partire i lavori tra un anno, per completarli entro settembre 2024

31,5 Km

● LA TRATTA

Complessivamente, la tratta misura 31,5 chilometri. Sul tracciato sarà possibile una velocità massima di 150 chilometri orari



Oggi i sindaci dei comuni attraversati dai binari della tratta ferroviaria Rho-Gallarate saranno a Roma per partecipare alla riunione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. All'ordine del giorno, la presentazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana del progetto definitivo del quarto binario che sarà posato tra Rho e Parabiago e del raccordo a Y che nella bughiera permetterà di collegare la rete di Rfi con quella delle Ferrovie Nord. Ieri, però, l'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile ha anticipato il progetto alla Commissione trasporti di Regione Lombardia.

Servono più soldi

L'investimento complessivo per posare il quarto binario e completare il collegamento a Y sarà di 827,7 milioni di euro, cioè cento in più di quelli che erano stati previsti nel 2013, quando era stato elaborato il progetto definitivo che poi nel 2015 era stato bloccato dal parere negativo del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Due anni per integrare il documento e risolvere le criticità che erano state evidenziate dagli esperti (una su tutte, l'incompatibilità del tracciato ferroviario con quello del fiume Olona), e domani



Maurizio Gentile, ad di Rfi: in alto, pendolari alla stazione di Legnano

ni il nuovo progetto definitivo riveduto e corretto sarà presentato ai sindaci. Poi avanti spediti, con l'obiettivo di concludere l'iter organizzativo entro il prossimo giugno, bandire subito la gara d'appalto e aprire i cantieri entro il dicembre 2020, così da

inaugurare i 31,5 chilometri della tratta e il raccordo nel settembre 2024. Il progetto fa naturalmente parte di un piano molto più vasto, che entro il 2025 prevede per la sola Lombardia la posa di un

totale di 400 chilometri di binari. «Con questi investimenti - ha affermato il consigliere regionale del Pd Samuele Astuti al termine dell'audizione di Gentile -, la Lombardia avrà un servizio ferroviario certamente più effi-

ciente di quanto non sia quello odierno». «Il quadruplicamento da Rho a Gallarate è un intervento importante e atteso - ha aggiunto -, ma è fondamentale che al più presto si realizzi anche la tratta da Parabiago a Gallarate,

senza la quale anche la prima non può dare i risultati sperati». Nel progetto di Rfi, il quadruplicamento comporterà un incremento del traffico dagli attuali 10 treni all'ora a 24 treni all'ora per ogni direzione: il che in pratica si-

gnifica un treno ogni due minuti e mezzo. Il progetto prevede inoltre la realizzazione della stazione di Nerviano, la messa a norma della stazione di Parabiago e il declassamento di quelle di Legnano e Vanzago in fermate. Arriveranno le barriere fonosorbenti: se i due binari esterni saranno usati per il traffico veloce, i due interni saranno dedicati al traffico lento. Sono inoltre previsti ponti più larghi sull'Olona e sul Villorosi, così da superare le criticità evidenziate con la bocciatura del 2015.

Le perplessità

Alla vigilia della riunione al Consiglio superiore, il sindaco di Vanzago Guido Sangiovanni non nasconde le sue perplessità: «Dal punto di vista tecnico ci rimettiamo alla valutazione degli esperti - diceva ieri -, da quello procedurale non capiamo più nulla. Che iter è stato seguito per arrivare a questo progetto? Stiamo ancora ragionando nell'ambito di una legge obbiettivo, strumento che tra l'altro oggi non esiste più?». L'ipotesi che dopo la giornata di oggi siano annunciati nuovi ricorsi si fa sempre più concreta.

Luigi Crespi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ferrovia, ecco il piano

TRASPORTI Rfi investirà 827 milioni di euro sulla Rho-Gallarate

LE TAPPE

Cinquant'anni fa il primo annuncio

- 1972** Per la prima volta viene annunciata la volontà di potenziare la tratta ferroviaria Rho - Gallarate
- 2003** Rfi presenta il progetto preliminare per la posa del terzo binario tra Rho e Gallarate
- 2005** Il Comitato interministeriale per la programmazione economica approva il progetto preliminare
- 2009** Il progetto definitivo prevede quattro binari tra Rho e Parabiago e tre tra Parabiago e Gallarate, più il raccordo a Y
- 2010** Il Cipe approva il progetto definitivo, ma solo per la tratta Rho Parabiago e il raccordo a Y a nord di Busto Arsizio
- 2011** Concluso l'iter autorizzativo sono bandite le gare d'appalto per identificare le società che realizzeranno i lavori
- 2012** Il Tar e il Consiglio di Stato accolgono il ricorso del Comitato e bloccano la procedura
- 2013** Nuova Valutazione di impatto ambientale e nuovo progetto definitivo sul quadruplicamento e sul raccordo a Y
- 2015** Il Consiglio dà parere negativo sul nuovo progetto

«Il nostro territorio non può più aspettare»

Da un lato le esigenze del territorio, che ha bisogno di collegamenti ferroviari efficienti da e per Milano, ma dall'altro anche quelle di chi vive lungo la linea. Il progetto del quarto binario tra Rho e Parabiago continua a dividere. A tentare di fare una sintesi è il Movimento 5 Stelle, che ha mobilitato i suoi referenti per la zona, gli onorevoli Riccardo Olgiati e Nicolò Invidia insieme al consigliere regionale Massimo De Rosa. «Stiamo seguendo - dicono i tre pentastellati - con grande attenzione questo progetto che impatterà in modo importante sul nostro territorio e che aumenterebbe la capacità trasportistica pendolare, assolutamente necessaria viste le attuali condizioni della linea testimoniate anche dalla protesta di pochi giorni fa degli utenti alla stazione Cadorna di Milano. Al termine della precedente audizione avevamo chiesto fortemente che questo progetto fosse perfetto perché siamo favorevoli ad un'opera che finalmente dopo vent'anni di parole inutili potrebbe portare non solo gli attuali pendolari della tratta a un miglioramento della qualità della loro vita, ma

anche a incentivare chi oggi ancora utilizza l'auto per raggiungere Milano a passare a un trasporto pubblico che però deve essere efficiente per rappresentare una vera alternativa. Ma questo», secondo Olgiati, Invidia e De Rosa, «non avrebbe giustificato l'ok a un progetto ancora lacunoso come quello analizzato in estate con il rischio di ulteriori perdite di soldi già quantificabili in circa 20 milioni per la progettazione sino ad oggi». Considerato che si tratta della linea pendolare più utilizzata della Lombardia (e quindi tra le più importanti di Italia), e l'aumento previsto dell'utenza pendolare per i prossimi anni anche in relazione all'intensificazione dell'utilizzo del sito fieristico di Rho e dell'area Expo nella quale è previsto il nuovo Milano Innovation District, Olgiati Invidia e De Rosa sono concordi nell'affermare che «il territorio non può più aspettare»: «Ma - aggiungono - dovremmo anche essere bravi a tutelare nel migliore modo possibile i cittadini che purtroppo da questo progetto saranno fortemente penalizzati perché residenti lungo la linea, con particolare riferimento al

Comune di Vanzago che sarà quello più colpito».

Il potenziamento infrastrutturale non è tuttavia solo quello che serve alla linea: «Sarà necessario anche che Regione Lombardia investa in materiale rotabile implementando al più presto le flotte di treni e infine servirà anche l'impegno ad investire in tecnologia come quella Ertms, un particolare sistema che permette maggiore sicurezza e migliore distribuzione del trasporto sulle linee. Tale tecnologia, prevista sulla Rho-Gallarate entro il 2023, aiuterà ulteriormente il potenziamento del servizio, ma non sarà sufficiente da sola a risolvere i problemi di una linea derivanti in primis dalla presenza di treni con diverse tempistiche di percorrenza. Saremo attenti anche in questo caso a quanto succederà nella commissione sperando di essere finalmente giunti all'epilogo di un percorso troppo importante per il territorio, per i pendolari e per l'idea di trasporto che come M5S stiamo portando avanti fin da quando ci siamo insediati al Governo».

Luca Nazzari

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CISL dei LAGHI

www.cisldeilaghi.it

RASSEGNA STAMPA

20

PROVINCIA & VALLI

VENERDÌ 29 NOVEMBRE 2019 **PREALPINA**

LA VECCHIA FERROVIA

Da Mendrisio a Castellanza, passando per Cantello, Malnate, Castiglione, Torba, Cairate e Fagnano Olona: un itinerario da ritorno al futuro



I SOSTENITORI

Il sindaco spinge con forza il progetto «Pensiamo allo sviluppo del territorio»

CAIRATE - (p.m.) «Siamo abituati a fare gestione e non sviluppo. Ma noi, amministratori, e in generale la politica, abbiamo il compito di dare prospettive, creare appunto sviluppo. E con questo progetto non dobbiamo inventare nulla, dobbiamo ripristinare il tracciato». Maurizio Mazzucchi, sindaco di Cairate, ci crede. E chiama tutti a raccolta per sostenere il ritorno della ferrovia della Valmorea, in chiave ov-

viamente turistica. «Dobbiamo credere nelle potenzialità di questo piano. Per carità, io non voglio imporre nulla. Se c'è qualcuno contrario, lo dica. Ma spieghi anche perché». E le risorse? «Si trovano. I Comuni della Valle Olona hanno fermi più di 50 milioni. Se potessimo utilizzarli, pagheremmo questo progetto col boncomat...». Avanti tutta. L'obiettivo: «Corse nel 2025».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il treno fischierà ancora

La sfida è lanciata: ripristino della linea della Valmorea

10

● MILIONI

Il costo stimato dalla Liuc per ripristinare la linea della Valmorea, comprese le opere di sistemazione e sostituzione del sedime, soprattutto nel tratto da Castiglione a Castellanza

38,5

● CHILOMETRI

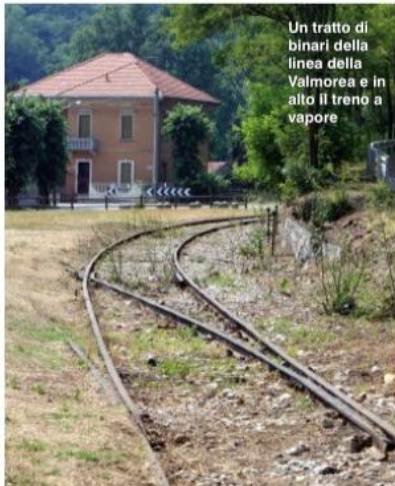
La lunghezza del tracciato nella sua massima estensione. La linea, nella versione primordiale, collegava Castellanza al Canton Ticino, e funzionò a pieno regime fino agli anni '70

2025

● ANNO

I sostenitori del recupero della linea hanno fissato questo traguardo temporale. Tra il dire e il fare, ci sono la progettazione, i lavori e ancora prima il reperimento delle risorse necessarie

MALNATE - Su quei binari, in parte agibili e per il tratto da Castiglione Olona a Castellanza da rifare, viaggiano sogni e speranze di rilancio del turismo. Se ne parla da tempo. Da anni. Ma adesso: un recente incontro pubblico e, soprattutto, la spinta che arriva da alcuni sindaci, fanno pensare a una svolta. Benvenuti sul treno della Valmorea, una linea che dal Canton Ticino, Mendrisio, scende fino a Castellanza, senza grandi intoppi, senza gallerie. Nacque all'inizio del secolo scorso come alternativa per il commercio e i collegamenti oltre confine; macinò buffi, di vapore, fino agli anni '70, quando venne dismessa ma non "radiata" dall'albo dei binari, salvo poi riprendere qualche corsa, a tratte sporadiche, per finalità turistiche di giornata. Ebbene, l'idea di rimetterla in funzione torna di prepotenza. Perché andrebbe a creare un sistema di valorizzazione ambientale e turistica dagli effetti (potenzialmente) enormi. Lo dicono i sindaci, quelli a favore ovviamente, ma anche la Liuc, università di Castellanza, che già condusse un accurato studio su vantaggi e costi di questa ferrovia di valle. Due dati per fare luce: nella sua massima estensione, coprirebbe 38,5 chilometri, correndo, più a sud, parallela alla pista ciclopeditale. Le tappe lungo il tragitto



Un tratto di binari della linea della Valmorea e in alto il treno a vapore

Recupero del vecchio tracciato, su binario unico, con servizio nei fine settimana, primavera-estate

sono affascinanti: Cantello (Valmorea), Malnate (dove si potrebbe innestare poi un servizio navetta verso Varese), Castiglione Olona (che vanta la perla turistica della Collegiata), Torba (col monastero del Fai), Cairate (col monastero benedettino e l'area ex Mayer da rivitalizzare), Gorla e Fagnano Olona e infine Castellanza (qui poi il collegamento con Milano). È quasi banale osservare che si tratta di un

viaggio dai forti connotati appunto turistici, dove le mete da visitare sono tante. «Potrebbe funzionare da aprile a ottobre, nei fine settimana o su richiesta di gruppi anche in settimana, associando il biglietto ad un pacchetto per visitare la Collegiata, Torba e tutte le altre meraviglie» osserva il sindaco di Cairate, Mazzucchi, uno dei più convinti del rilancio della ferrovia della Valmorea. Il treno sarebbe a

vapore. Fascino su fascino. È bene ricordare che si stanno battendo per questa prospettiva anche le associazioni, in primis quella degli Amici della Valmorea. Una spinta, decisiva, arriva poi da una normativa, datata 2017, che disciplina (e quindi incoraggia) a livello nazionale il recupero «dei sedimi ferroviari ad uso turistico». Non c'è più il problema, insomma, di darle una connotazione giuridica nell'ambito dei trasporti su binari.

Ma tra il dire e il fare, c'è di mezzo un cantiere. Si perché l'opera - ripristinare in funzionalità e sicurezza l'intera linea - comporta progettazione, cabina di regia, intesa fra enti, lunghi lavori e investimenti. E qui, sorgono i problemi. Secondo le stime della Liuc, che ha diviso il programma in lotti, corrispondenti alle tratte da sistemare, servono quasi dieci milioni, 9 milioni e 690mila euro per la precisione. La linea andrebbe a rispettare il tracciato storico, quindi a binario unico, con andamento sinuoso e aderente alle caratteristiche naturali del territorio. Il sasso è gettato. La sfida (ri)lanciata. Ora tocca agli enti locali, alle istituzioni nazionali, alle fondazioni e alle Ferrovie raccogliarla. Per poter dire un giorno: fischia il treno, signori in carrozza.

Pasquale Martinoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVENTO

Potenzialità turistiche arte e tempo libero

di FLAVIO VANETTI

Potenzialità turistiche, ma anche arte, cultura, commercio, sport e tempo libero: c'è tutto questo in quell'asse verticale, da Mendrisio a Castellanza (o all'incontrario, se preferite), che si lega allo storico percorso della Ferrovia della Valmorea. Quella che leggerete in questa pagina è allora una proposta "globale" per ridare piena vitalità alla bellissima vallata dell'Olona, che oggi campeggia di iniziative locali - più o meno efficaci - ma che difficilmente sarà valorizzata se non si esce dalla logica di una realtà a macchia di leopardo.

Ripristinare del tutto la linea ferroviaria, affidandole una missione meramente turistica (come in fondo è già avvenuto in questi anni di parziale riapertura), è assolutamente centrale. I circa 38 km di linea ferata sono la colonna vertebrale di un possibile progetto, nemmeno poi tanto costoso dicono studi e analisi, che può riunire tante realtà all'insegna di semplici parole: efficienza, trasversalità, inventiva, amore per le radici.

Prendete una carta geografica e seguite, tappa per tappa, il percorso del treno che fu. Scendendo da Mendrisio - punto di partenza della ferrovia che sarebbe da innestare alla luce della novità della linea Arcisate-Stabio - si incontrano realtà commerciali, bellezze del paesaggio e della natura, i complessi artistici di Castiglione Olona, Torba e Cairate, ma anche il patrimonio Unesco di Castelseprio, l'area della ex Cartiera Mayer che potrebbe avere presto avere nuova vita all'insegna del relax e di tante altre attività, l'eco-parco dell'Olona, la connessione con la linea che porta a Milano. E a Malnate ci sarebbe pure un facile interscambio con Varese.

Il treno come rivitalizzatore di un'area, senza sminuire la realtà e il ruolo di una pista ciclabile già esistente e ben frequentata che nel piano sarebbe non un ostacolo ma un valore aggiunto: perché non farlo? In America non avrebbero già esitato a muoversi in questa direzione, ma noi italiani (mi verrebbe da dire varesini, in verità...) siamo specialisti a non mettere alla luce i tesori che abbiamo in casa. Ora però basta. È giunto il momento di una svolta, per intercettare flussi turistici in aumento (da queste parti passa pure la via Franciscana del Lucomagno e già si ha evidenza di un numero non trascurabile di appassionati di questo nuovo modo di muoversi) e per non distruggere per sempre una storia e i suoi ricordi. Di solito il presente si unisce al passato. Qui si tratta invece di fare l'opposto e di innestare il passato (la ferrovia sospesa e mai dismessa) sul presente. Occorre farlo con coraggio, parola purtroppo mai usata per troppi anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CISL dei LAGHI

www.cisldeilaghi.it

RASSEGNA STAMPA

8

VENERDÌ 29 NOVEMBRE 2019 PREALPINA

ECONOMIA & FINANZA

Plastic free? «Slogan che danneggia l'Italia»

«Plastic free è uno slogan che danneggia il Paese, il lavoro e i consumatori come qualunque tassa priva di una concreta etica ambientale»: così ha detto il presidente di Unionplast-Federazione Gommoplastica Luca

lazzolino, intervenuto alcuni giorni fa a un convegno a Lucca. «La sostenibilità della plastica fa i conti con la disinformazione», ha aggiunto, sottolineando che «dobbiamo difendere il progresso che essa ha consentito».

alberto
ACCONCIATURE UNISEX

Si riceve su appuntamento

VIA REPUBBLICA, 15 - CARNAGO (VA) TEL. 0331 993414

CELL. 340 2886237 albertoaconciature@hotmail.it



1861

LE ORIGINI

Tra il 1861 e il 1862 l'inglese Alexander Parkes sviluppa gli studi sul nitrato di cellulosa, isola e breveta il primo materiale plastico semisintetico, che battezza Parkesine (più nota poi come Xylonite). Si tratta di un primo tipo di celluloido, utilizzato per la produzione di manici e scatole, ma anche di manufatti flessibili come i polsini e i colletti delle camicie. La prima vera affermazione del nuovo materiale avviene nel 1870, quando i fratelli americani Hyatt brevettano la formula della celluloido, avendo l'obiettivo di sostituire il costoso e raro avorio nella produzione delle palle da biliardo. Poi, nel Novecento, il boom

VARESE - Un mondo senza plastica per la provincia di Varese vorrebbe dire anche trovare un altro posto di lavoro per 10.500 persone e perdere un fatturato di 2,8 miliardi di euro e un utile di 110 milioni di euro l'anno, comprendo anche la parente stretta della gomma. Insomma, a parole il "plastic free" sarà anche bello quanto la pace nel mondo e limitarne il consumo esagerato è un bene. Tuttavia la riconversione completa del settore è impossibile, almeno nel breve periodo. Perché la plastica, anche se talvolta non si vede, è utilizzata dappertutto.

Nel Varesotto, ad esempio, uno dei settori al top, tanto da essere il secondo distretto a livello nazionale, riguarda la produzione di occhiali. Grazie a una trentina di imprese e a 500 addetti, che crescono a quasi 1.500 se l'analisi del comparto si allarga anche all'ambito della commercializzazione dei prodotti, concentrando con Milano i due terzi delle aziende lombarde, vale il 28% dell'intera produzione italiana. Basterebbe questo per vedere il settore con occhi (e occhiali) nuovi. Non solo: nell'occhiale, come in molte altre aree produttive, spinte anche dalle richieste del mercato e del consumatore, si sta puntando su materiali bio, compostabili, riciclabili.

Plastica sconosciuta

Provincia di Varese leader in Italia: fatturato da 2,8 miliardi



In alto, l'interno di due aziende leader nel settore della plastica: la Bandera di Busto Arsizio e, qui sopra, la Tecnosac di Gazzada Schianno

Lo aveva già sottolineato alcuni mesi fa Giovanni Orsi Mazzucchelli, presidente del settore per Univa, prima che esplodesse la moda del plastic free: «Da tempo la plastica ha intrapreso la strada della ricerca e dell'innovazione, sia per una innata propensione dell'imprenditorialità del nostro territorio a sviluppare nuovi e migliori prodotti, sia per diminuire l'im-

patto ambientale che le produzioni possono creare, a vantaggio della comunità e con buona pace di chi spesso addita il settore, non sempre a ragione, come elemento non in armonia

con l'ambiente. Ciò non solo con lo sviluppo di nuovi materiali, ma anche con l'introduzione di migliori tecniche del ciclo produttivo e con il riposizionamento su nuovi e innovativi

fronti della produzione». A confermare la poliedricità della plastica varesina, questo materiale è chiaramente il re del packaging, soprattutto per quanto riguarda le pellicole, con cui

si imballano i prodotti finiti provenienti dai numerosi altri settori presenti sul territorio, o si usa in applicazioni legate all'automotive, che vede coinvolte imprese italiane, ma anche le case automobilistiche tedesche. E poi la plastica "veste" anche il tessile, l'abbigliamento e la pelletteria, ma anche il settore medicale, dai blister alle lenze oftalmiche, così come altre due produzioni storiche delle Prealpi: aerospaziale ed elettrodomestici.

Insomma, andrà anche benissimo una maggiore consapevolezza a un utilizzo più intelligente della plastica ma a oggi, questo materiale, con le produzioni, i posti di lavoro e la ricchezza che produce, sono così poliedrici da essere indispensabili. Quindi fra le imprese c'è preoccupazione per il rischio di una tassa: «Va bene sensibilizzare sui problemi ambientali», commenta Davide Galli, presidente di Confartigianato, «ma di fronte alle scelte del Governo viene il sospetto che queste tasse non abbiano alcun scopo. Sono preoccupato quando penso che le imprese italiane sono esportatrici di plastica e le tassiamo. Poi, invece, continuiamo a buttare risorse in Alitalia. Risorse veramente buttate».

Nicola Antonello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE ESPORTAZIONI

Germania e Francia clienti fedeli

VARESE - Ecco i numeri più recenti sul settore della gomma-plastica in provincia di Varese, a partire dalla conferma come la terza "potenza" in Italia per addetti, quinta per imprese e quarta per export. Sul territorio vi operano circa 499 imprese per un totale di 10.439 addetti e il comparto esporta per una quota pari a 871 milioni di euro, in costante crescita negli ultimi dieci anni (nel 2008 il valore dei prodotti esportati era di 717 milioni di euro).

Secondo i numeri di Univa, i Paesi che comprano nel Varesotto sono Germania (129 milioni), Francia (121 milioni) e Spagna (69 milioni). Tra i pro-

dotti più richiesti ci sono componenti per l'industria calzaturiera, per elettrodomestici, imballaggi, articoli per l'edilizia, lastre, fogli, tubi, profilati, pneumatici e camere d'aria. Nell'ultimo anno il settore ha migliorato il suo fatturato complessivo arrivando a 2.835 milioni di euro (+1,5%) e l'utile 110,4 milioni (+4,9%).

Tra le aziende leader del settore ci sono: Latì Termoplastici di Veduggio (147,7 milioni di fatturato (+15,1%), D.I.R. di Gorla Minore con 143,5 milioni (+15,5%) e Vibram di Albizzate con 135,9 milioni (+9,4%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ESEMPLI INDUSTRIALI VIRTUOSI

BANDERA Le macchine che creano i bio-polimeri

BUSTO ARSIZIO - Un'azienda leader mondiale nella costruzione di macchine in grado di lavorare la plastica, ma anche di riciclarla: è la Costruzioni Meccaniche Luigi Bandera, nei cui capannoni si modellano apparecchiature in grado di lavorare la plastica tradizionale ma, sempre di più, anche bio-polimeri e riciclare le materie plastiche. Una rivoluzione per la filiera della plastica, chiamata a rispettare la direttiva Ue che imporrà dal 2021 lo stop agli articoli in plastica monouso.

«I settant'anni di esperienza di Bandera», spiega Matteo Calloni, responsabile della ricerca e sviluppo, «hanno permesso di essere versatili anche con la nuova ondata di "plastic free". Tanto che siamo riusciti ad adattare i nostri macchinari alla lavorazione di bio-polimeri in grado di realizzare vaschette, capsule del caffè, vassoi, piatti e bicchieri». In quanto al comparto del riciclo, a Busto si ideano, producono e ven-

dono le macchine che permettono alla plastica di avere una nuova vita. «Quando si fa la raccolta differenziata a casa», aggiunge l'ingegnere, «la plastica viene portata in un centro di smistamento e, a seconda dei polimeri, viene suddivisa. A questo punto ogni polimero viene lavato, sminuzzato, selezionato e questa materia di seconda mano viene rivenduta ad altri utilizzatori. Chiaramente il riciclato non ha la stessa qualità del prodotto vergine ma, con le nostre macchine stiamo alzando il livello di qualità, così che il materiale possa essere utilizzato in più settori. Nel PET siamo leader mondiali, ma stiamo continuando a investire in diverse linee presso la nostra sede, per testare sul campo i materiali e prodotti, così da avere un approccio molto più diretto e veloce a questi problemi che, ogni giorno, sono diversi».

N.Ant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel 2021 in Europa ci sarà lo stop agli articoli in plastica monouso

TECNOSAC Cercansi materiali da riciclare

GAZZADA SCHIANNO - «Utilizzare materiali riciclabili? Benissimo. Il problema è che faticiamo a trovarli sul mercato. Li richiedono tutti. E poi costano: il prodotto finito arriva a un prezzo anche tre e quattro volte tanto quello di quello in plastica e, così, dopo i preventivi, molti clienti declinano». Lo dice Cristiano De Carli, imprenditore della Nuova Tecnosac di Gazzada Schianno, uno dei tanti imprenditori varesini del settore, impegnati nella riconversione della plastica. Ad esempio, qui si sono inventati anche il sacchettino trasparente totalmente riciclabile. Ed è proprio sulla riciclabilità dei polimeri che De Carli mette l'accento: «Secondo me la questione della plastica viene eccessivamente demonizzata», afferma, «perché se il materiale è completamente riciclabile, allora il problema riguarda i comporta-

menti umani: chi inquina e chi butta la plastica nell'ambiente. Andrebbero punite queste persone e non gli imprenditori». Dal punto di vista della strategia industriale, De Carli sottolinea una certa schizofrenia: «Due anni fa lo Stato ci ha chiesto di innovare, sostenendoci economicamente nel rinnovamento e cambiamento di alcuni macchinari. Ora vogliono tassare queste produzioni. Non ha senso. Senza contare che il cittadino paga già due tasse: il contributo Conai e la tassa di smaltimento dei rifiuti. Infine vi è da considerare che, ormai si fatica anche a trovare la materia prima per produrre in modo compostabile tanto che noi, pur con tutto l'impegno, siamo riusciti a trasformare solo il 5-10% della produzione».

N.Ant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CISL dei LAGHI

www.cisldeilaghi.it

RASSEGNA STAMPA

32

VENERDÌ 29 NOVEMBRE 2019 • PREALPINA

SARONNO
SARONNESE

Dieci anni di abbandono

Spaccio, microcrimine e approdo per clandestini: all'ex Isotta Fraschini di via Milano questi episodi hanno caratterizzato l'ultimo decennio, quando l'area è stata definitivamente abbandonata. Molti gli interventi di carabinieri e poli-

zia locale, con sgomberi di improvvisati dormitori e, peggio, arresti e denunce per lo smercio di droga. Altro particolare, il ritrovamento fra i vecchi capannoni di refettoria, in particolare resti di velcoli rubati.

enricocantù
ASSICURAZIONI
www.enricocantuassicurazioni.it
info@generalisaronno.it



Colpo di scena per l'ex Isotta Fraschini: dopo cinque aste andate a vuoto nell'arco di due anni, senza che nessuno mai si fosse fatto avanti, ecco la sorpresa. Nelle scorse ore si è venuti a sapere che la grande area dismessa che si trova giusto al di là della stazione ferroviaria centrale ha finalmente un compratore. Top secret la sua identità, di certo ha preso accordi con la banca che vanta i maggiori interessi nel fallimento della società immobiliare che era originariamente proprietaria del complesso industriale, e con il curatore che era stato nominato dal Tribunale gestire il fallimento, vendere i cespiti immobiliari e cercare di recuperare quanto più possibile da ripartire tra i creditori.

Mistero sul prezzo

Non sono per il momento noti sia l'identità dell'acquirente che la cifra offerta per acquisire l'ex Isotta. Si era fermi ai 3,3 milioni di euro che costituivano la base d'asta del quinto tentativo di vendita, quello andato in scena la scorsa settimana nel salone della Cooperativa Adjuvanti di Busto Arsizio. Per l'ennesima volta si era ripetuto il medesimo copione: il curatore non aveva potuto fare altro che prendere atto della mancanza di persone o società interessate a comprarla, a dispetto del fortissimo sconto rispetto al valore stimato di 20 milioni di euro. A fare paura sono

Isotta Fraschini, la svolta

Operatore si fa carico del fallimento della storica azienda



L'ingresso dell'area dismessa della ex Isotta Fraschini

sempre stati i costi di bonifica, che devono ancora essere quantificati.

Gli atti ufficiali

In base a indiscrezioni comunque confermate da chi ha seguito da vicino la procedura di acquisto, si sarebbe proceduto tramite un privato che ha rilevato il credito dell'istituto

bancario che aveva richiesto la messa all'asta dell'ex Isotta. Il tutto dovrà ora passare dal definitivo benestare da parte del competente Tribunale di Busto Arsizio, ma a questo punto la strada dovrebbe essere in discesa considerando che sinora nessuno si era mai fatto avanti per comprarla. Cosa accadrà

IL PUNTO
Adesso si aspetta il progetto

(ro.ban.) - Ora che è arrivato il "misterioso" compratore, che ne sarà dell'ex Isotta Fraschini dove un tempo si fabbricavano auto e motori? Tante le ipotesi, ma al momento non risulta esista un concreto piano di intervento anche se negli ultimi anni ne sono stati abbozzati dei più vari e suggestivi. Dalla classica e fin troppo banale idea per nuova area residenziale (ma con un ampio parco) a un riuso che presupponesse anche spazi per aziende innovative e tecnologiche. A farsi avanti con alcuni potenziali investitori russi era stato anche il regista e produttore Luciano Silighini Garagnani che voleva realizzare un parco giochi e che su questo tema era tornato alla carica in diverse occasioni. C'è pure chi pensa, a dispetto di una location un po' troppo centrale che non si presta molto allo scopo, al colosso dei mobili svedesi Ikea che è ancora in cerca di spazi nella zona dopo che è sfumato il progetto di aprire un punto vendita prima a Rescaldina poi a Cerro Maggiore e quindi ad Arese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

piessivamente poco meno di 117 mila metri quadrati, protetti da un cancello in ferro e da un muro come recinzione. Dentro, un grande stabile che una volta ospitava gli uffici, ed attorno capannoni che erano ad uso magazzini e officine. Ora c'è anche tanto verde, un vero e proprio bosco urbano nato spontaneamente fra i caseggiati. Vi nidificano pure falchi e civette, caso più unico che raro nel contesto del centro saronnese.

Il comitato

A seguire passo a passo le travagliate vicende della vendita dell'ex Isotta Fraschini è da tempo un gruppo di cittadini, riuniti sotto la bandiera di "Obiettivo Isotta." Hanno partecipato da spettatori a tutte le aste ed hanno sinora contribuito ad informare i concittadini di tutti i passaggi nella consapevolezza che, ancorché di proprietà privata, dall'ex Isotta passa una parte del futuro di Saronno. Per dimensioni si tratta infatti di un intero quartiere fra centro storico e periferia. L'area era stata scelta negli anni Trenta del secolo scorso per ospitare fabbrica e poi uffici dell'allora milanese Isotta Fraschini (automobili di lusso) per la sua vicinanza alla linea ferroviaria Saronno-Milano. Poi la specializzazione in motori, il passaggio a Fincantieri e la chiusura nel 1980.

Roberto Banfi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Il prezzo dell'area feste non è giusto»

(ro.ban.) - Il prezzo pagato per i terreni che il Comune ha comprato per il progetto della futura area feste è stato giusto? È il quesito contenuto in un esposto alla Corte dei Conti, che vigila sulla regolarità amministrativa degli atti comunali, che ha messo d'accordo praticamente tutte le forze di opposizione. È stato infatti sottoscritto da Nicola Gilardoni, Francesco Banfi, Franco Casali, Francesco Licata, Ilaria Pagani, Paolo Riva e Davide Vanzulli, che rappresentano Pd, Tu@Saronno, Movimento 5 stelle, Unione italiana e consiglieri indipendenti; e ha avuto la benedizione anche di Alberto Paleardi di Italia Viva. Hanno chiesto alla Corte dei conti, che ha sede a Milano, di verificare la regolarità dell'acquisizione, da privati, dei campi agricoli che si trovano nei pressi di viale Europa e dello svincolo di Origgio-Uboldo

al quartiere Matteotti dove l'amministrazione del sindaco leghista Alessandro Fagioli vorrebbe realizzare l'area feste di Saronno.

Secondo gli estensori dell'esposto vi sarebbe un potenziale danno erariale di 268.556,20 euro, se per valutare i terreni «si dovesse prendere a riferimento il valore di mercato corrente». Il tutto perché «deducendo 150mila e 75 euro pari a 10mila e 5 metri quadri acquistati a 15 euro al metro dal l'importo complessivo pagato dal Comune di Saronno di 356mila e 200 si ottiene una differenza di 206mila e 125 euro, che risultano essere stati pagati in eccesso rispetto a quanto a nostro avviso dovuto». Come sono arrivate le minoranze a questa conclusione? Al vaglio hanno posto tre delibere, una del 2017 e due del 2018, per l'acquisto dei tre terreni. Secondo le oppo-

sizioni il valore medio per terreni agricoli in città è di 15 euro al metro quadro, e il Comune invece li ha pagati molto di più, fra i 30 ed i 39 euro al metro. Sempre secondo le opposizioni mancherebbe la richiesta di attestazione di congruità del prezzo all'Agenzia del demanio e il sovrapprezzo riconosciuto ai privati farebbe riferimento a «volumi virtuali inesistenti».

In sostanza, dicono le opposizioni, trattandosi di espropri di terreni "Atp" (area a trasformazione perequata) essi non generano volumetria e perciò vanno trattati come terreni agricoli, e questo determinerebbe il «danno erariale». Se la tesi delle minoranze fosse accolta dalla Corte, chi ha approvato le delibere rischierebbe di doverci mettere la differenza di tasca propria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CISL dei LAGHI

www.cisldeilaghi.it

RASSEGNA STAMPA

PREALPINA VENERDI 29 NOVEMBRE 2019

VARESE 15



La colletta alimentare della Fondazione Banco Alimentare si svolge domani. Nella zona Varese nord è coordinata da Nonsolopane onlus che ha sede in via Monte Santo. Gli alimenti consigliati da donare sono quelli per l'infanzia, tonno in scatola, riso, olio, legumi, sughi e pelati, biscotti.



Si può sostenere la colletta alimentare anche con un sms al numero 45582, attivo fino al 10 dicembre. L'iniziativa funziona grazie all'aiuto di enti e associazioni. Nell'area varesina grande apporto è dato dalla sezione Alpini di Varese, dalla Croce Rossa, dalla Protezione civile, dall'Opera San Vincenzo De Paoli, da Caritas e molti altri enti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2.200

VOLONTARI

Un esercito è stato arruolato da Nonsolopane per la Colletta alimentare di domani. Alla giornata ci si può aggregare anche all'ultimo istante e donare un'ora del proprio tempo



1.942

PERSONE ASSISTITE

Soltanto Nonsolopane onlus, che coordina la Colletta per la Fondazione Banco Alimentare, assiste 1.942 persone in città e nella zona e 548 famiglie di cui 284 di origine straniera



91

PUNTI VENDITA

La Colletta alimentare coinvolge nella zona di Varese nord 91 punti vendita. Per tutto il giorno si possono trovare i volontari con le pettorine gialle all'uscita dei supermercati. Sono 53 gli enti caritativi cui vengono destinati gli alimenti sul territorio nel corso dell'anno



4.486 + 7.330

CHILOGRAMMI

Sono i chili di cibo raccolti a Varese lo scorso anno nelle scuole e nelle aziende dagli emittenti della Fondazione Banco Alimentare: soprattutto pane, frutta e frutta, poi ridistribuita sul territorio.

17.005

PORZIONI

I piatti da portare in tavola raccolti nelle aziende e in alcune scuole della città per essere impiegati sul territorio, a beneficio dei bisognosi. Si tratta di circa 10mila primi piatti, seguiti da secondi e contorni

Fate bene. Fate la spesa

COLLETTA ALIMENTARE Domani l'iniziativa a sostegno dei poveri

Esistono anche le buone notizie. Dopo oltre vent'anni, un esercito della solidarietà cresce e coinvolge oltre duemila volontari e migliaia di cittadini che domani, 30 novembre, andranno a fare la spesa, troveranno gli amici del Banco Alimentare con la pettorina gialla e potranno lasciare un sacchetto con i prodotti da distribuire a 53 enti caritativi. Per aiutare i poveri e le famiglie che faticano ad arrivare a fine mese. «La cosa diversa è che la Colletta alimentare c'è sempre», commenta Andrea Benzioni, presidente di Nonsolopane, la onlus cittadina che è braccio operativo e organizzativo, sul territorio, della Fondazione Banco Alimentare. Aumentano le persone coinvolte, sono 2.200 ragazzi e adulti, aumentano i punti vendita dove chiunque può fare la spesa e donarla, saliti a 91. «Lo scorso anno abbiamo raccolto 125mila chili di cibo, domani puntiamo a superarli grazie alla solidarietà di tutti».

A lavorare, fianco a fianco per un giorno, ci sarà il mondo senza etichetta e senza casacca della solidarietà. L'iniziativa, nata nell'ambito di Comunione e liberazione, ha perduto negli anni - siamo alla 23esima edizione nazionale - i connotati iniziali, anzi si è arricchita abbattendo le barriere di chi era diffidente e coinvolgendo tutti i cittadini in un progetto comune. Aiutare chi ha bisogno di cibo, sostenere

centinaia di famiglie ed enti che distribuiscono alimenti.

A partecipare vi sono personaggi di ogni credo religioso, provenienza sociale e culturale.

Dal dipendente delle Poste in pensione da quasi due lustri, che ha cominciato anni fa guidando un mezzo di Poste Italiane e che continua ancora l'impegno nella giornata di volontariato (35 i mezzi coinvolti per trasportare tutto il cibo, nel magazzino di Avignone da dove poi viene distribuito su tutto il territorio), alla comunità islamica di Varese, solo per fare qualche esempio. Vi saranno anche scolaresche con i loro insegnanti, a fare la spesa solidale, e bambini con i genitori, ad aiutare nella raccolta.

Coinvolti anche una settantina di volontari della sezione varesina della Croce Rossa e un nutrito gruppo di alpini della sezione di Varese (impegnati anche nell'alto Milanese e nel Saronnese, nella Colletta, come ha spiegato Ferdinando Vanoli). Fuori dai supermercati si potranno trovare anche consiglieri comunali e assessori. Ieri sera l'appello di Nonsolopane nel Salone Estense, in occasione del consiglio comunale. «Io ci sarò», ha detto l'assessore ai Servizi sociali Roberto Molinari. «L'iniziativa ricorda a tutti quanto essere solidali faccia del bene, anche a chi lo fa».

Barbara Zanetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CHI È

Con Nonsolopane amore che cresce da vent'anni



Andrea Benzioni coordina la onlus braccio operativo della raccolta di cibo sul territorio

Andrea Benzioni è il presidente del Banco Nonsolopane dalla sua fondazione, avvenuta 20 anni fa. Ha 57 anni, è grafico di professione e ha una famiglia davvero unica ai tempi d'oggi: 7 figli.

«Abbiamo cominciato in uno scantinato in via San Pedrino, poi c'è stata offerta in comodato la sede attuale di via Monte Santo». Dinamico, concreto e uomo di parole utilizzate solo quando necessarie, coordina un "impero" della solidarietà. «Abbiamo un direttivo molto attivo e tanti volontari, altrimenti nulla sarebbe possibile». Domani, lo si può trovare a trasportare scatole con gli altri volontari nel magazzino di Avignone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Banco, una rete di aiuti capillare

La colletta alimentare è inserita nell'attività di una rete italiana. La Fondazione Banco Alimentare onlus coordina 21 organizzazioni sul territorio. Quella lombarda (con sede a Muggiò) è la più estesa e capillare. Basti pensare che lo scorso anno sono state raccolte 8.226 tonnellate di alimenti in tutta Italia di cui oltre 2mila e 200 in Lombardia e solo nella zona di Varese ben 125mila chili di cibo. La onlus Nonsolopane opera all'interno della rete della zona di Varese del Banco Alimentare ed è la struttura più grossa in provincia che fa parte del Banco regionale, ma non la sola.

Nonsolopane è responsabile della colletta alimentare e ritira da anni latticini e frutta da supermercati, ogni giorno. L'associazione Gulliver di via Albani provvede invece al ritiro dei cibi cotti e cucinati in due aziende e in alcune scuole, di pane e frutta da altre 7 scuole e di ortofrutta e latticini da un supermercato. Inoltre Gulliver preleva le eccedenze dal ristorante self service dell'ospedale di Circolo. Tra le altre iniziative, il ritiro sette giorni su sette, di pane focacce, pizze e ortofrutta

in un supermercato da parte di Caritas, associazione Farsi prossimo, associazione Tutela alla persona, Villaggio del fanciullo di Moroloso, Chiesa Evangelica Nuova Gerusalemme. Coinvolta anche la Fondazione Rainoldi (e la Caritas sotto varie forme) che ritira pane e frutta dalle scuole elementari e medie di Travaredona e di Sumirago. Il referente della zona di Varese del Banco Alimentare regionale è Riccardo Garzonio.

Suo il compito di contattare supermercati e attività che possono donare e di metterli in contatto con enti e associazioni benefiche che provvedono a distribuire il cibo sul territorio. Solo in Varese città, nel corso dello scorso anno, sono stati trasportati 4.486 chili di pane e frutta dalle mense delle scuole da parte del Banco Alimentare che fa capo alla fondazione lombarda, e 7.330 chili di pane, frutta, verdura e altri alimenti nelle aziende. Sia dalle mense delle aziende sia da alcune scuole sono state donate e rimesse in circolo ben 17.006 porzioni di cibo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'assessore ai Servizi sociali: «Siate generosi, è fondamentale» Anche a Busto volontari in 18 market

Torna anche a Busto la Colletta alimentare, col patrocinio del Comune. L'appuntamento è stato presentato dall'assessore ai Servizi sociali, Osvaldo Attolini, che invita i cittadini a «dare il proprio contributo, piccolo o grande che sia: è utile anche donare un pacco di pasta o una scatola di pelati». In ognuno dei diciotto supermercati che hanno aderito, sarà ben visibile il gruppetto di volontari a cui consegnare il cibo (tra loro anche alcuni studenti). Sono consigliati quegli alimenti di cui necessitano le strutture caritative a cui

viene destinata la colletta, ovvero alimenti per l'infanzia (particolarmente utili), riso, olio, legumi, biscotti, pasta, pelati, tonno in scatola, olio d'oliva. «Il cibo - fa sapere Dario Mazzucchelli (responsabile di zona del Banco) - viene in scatola a seconda della tipologia, trasportato in furgone nel magazzino più vicino e poi distribuito agli enti di carità convenzionati, a sostegno degli indigenti residenti in città. «Un processo interamente tracciabile - sottolinea l'assessore Attolini - in modo che ogni cittadino possa essere

certo che la donazione vada a buon fine». Qualche numero riferito all'edizione scorsa rende l'idea dell'utilità dell'iniziativa. Il 24 novembre 2018, a Busto Arsizio, grazie all'impegno di 250 volontari, sono stati raccolti 14.148 chili di alimenti. Sarà possibile regalare la spesa ai poveri in tre Carrefour, due Coop, Dpù, Eurospin, Ld, due Lidl, Penny, Salvarisampio, Sigma, Simply, i due Tigros, i due Unes. Si può diventare volontario iscrivendosi sul sito dell'iniziativa.

Francesco Inguscio

© RIPRODUZIONE RISERVATA