



## Scuola, graduatorie di istituto Decisa l'apertura nel 2014

Novità in arrivo per gli insegnanti privi di contratto a tempo indeterminato. Scuola trentina allineata al resto d'Italia. Le graduatorie di istituto verranno aperte l'anno prossimo. Con una modifica di legge è stata prevista un'apertura triennale anziché biennale. È stato

**Insegnamento: cambia la legge**  
Il sistema trentino viene allineato a quello nazionale  
Punti aggiornati

infatti approvato l'emendamento alla normativa provinciale. Con questa modifica - promossa da Sara Ferrari (Pd) - **nella foto** - e votata dalla maggioranza, con la contrarietà di Franca Penasa (Lega Nord) e l'astensione di Rodolfo Borgia (Pdl) - si prevede

anche l'aggiornamento del punteggio della graduatoria. Questo intervento sulla normativa vigente potrebbe essere visto con favore da una fetta dei docenti precari. Probabilmente non saranno soddisfatti quelli del Tfa, il Tirocinio formativo attivo, che sostituisce il sistema di abilitazione della Ssis (Scuola di specializzazione all'insegnamento). Nei giorni scorsi i tirocinanti - che hanno dovuto affrontare un percorso ad ostacoli per poter accedere

ai posti del tirocinio - hanno parlato con l'assessore provinciale Marta Dalmaso. L'allineamento dell'apertura delle graduatorie di istituto a quelle del resto d'Italia (maggio 2014, secondo le previsioni) - avevano detto - si tradurrebbe in un anno di attesa prima di poter iniziare a lavorare. Non li convince il ragionamento - che viene fatto in Provincia (e ora tradotto in legge), peraltro condiviso dai sindacati - per cui è meglio l'apertura «ritardata» di quella in vigore finora.

### MOBILITÀ

In giunta comunale i tecnici hanno illustrato il prolungamento della Trento-Malé su binari «leggeri» con sottopasso

# In «metro» fino al Not, c'è il progetto

LAURA GALASSI

Un aggiornamento sulle soluzioni viabilistiche di trasporto pubblico lungo l'asse Nord-Sud della città. **Ieri in giunta i tecnici della Provincia e di Trentino Trasporti hanno dato il loro via libera al prolungamento della Trento-Malé fino al Not.** In sostanza, le domande alle quali gli esperti dovevano rispondere riguardavano la sostenibilità del progetto di valorizzazione del tracciato esistente. «Potenziare il collegamento esistente è economicamente sostenibile, competitivo e comodo per gli utenti?», era la domanda alla quale il tavolo di tecnici doveva rispondere. Oggi in seno all'amministrazione si sta parlando di una declinazione più attuale del Piano urbano della mobilità. Nel Pum, approvato alla fine del 2010 quando ancora i bilanci non dovevano temere i tagli causati dalla crisi e si poteva ancora cullare l'idea di una metropolitana di superficie senza conduttore - la Val -, sono inserite delle proposte paragonabili alla fantascienza.



Il rendering del nuovo ospedale, collegato a Trento Nord via rotaia

«Ridimensionare il progetto non significa rinunciare ai principi guida che avevano illuminato il Pum, ma semplicemente pensare in modo più concreto rimanendo fedeli agli obiettivi approvati dal Consiglio comunale», ha commentato l'as-

sessore comunale all'ambiente **Michelangelo Marchesi**. Se sulle questioni economiche la giunta preferisce non sbilanciarsi, limitandosi a parlare di una sostenibilità finanziaria assicurata, ci sono invece indicazioni più precise su come fun-



Un treno della Trento-Malé in arrivo alla stazione di Trento

zionerà la «nuova» Trento-Malé. **Il prolungamento della tratta, che al momento si interrompe nella stazione del capoluogo, avverrà sempre con dei binari a scartamento ridotto che correranno paralleli al tracciato ferroviario del Brennero fi-**

**no al Not, il nuovo ospedale.** Questa prima aggiunta si otterrà sfruttando lo spazio vicino ai binari esistenti e affidandosi a un sottopasso per congiungere la tratta Nord della Trento-Malé che corre a destra della ferrovia a quella Sud che do-

vrà per forza essere realizzata a sinistra. «Per viaggiare da Lavis fino al nuovo ospedale senza scali dovremo trasferirci sull'altro lato della ferrovia del Brennero. Lo faremo con un passante da costruire a Nord della stazione», ha spiegato l'assessore Marchesi. Ieri in giunta i tecnici si sono soffermati anche su alcune criticità del tracciato: **in alcuni tratti non si riesce a realizzare il secondo binario che permetterebbe una maggiore frequenza delle corse.** «Se le strotzature sono inferiori ai 300 metri, possiamo rimediare al problema con un preciso cadenzamento degli orari», ha evidenziato Marchesi. Gli esperti hanno anche rassicurato sulla compatibilità dei convogli aggiunti rispetto all'attuale traffico sulla tratta di Trenitalia. «La nostra idea è di operare con gradualità, per compartimenti. L'esigenza principale al momento è il collegamento con il Not e sarà il primo ad essere realizzato. Ciò non esclude che poi si prosegua più a Sud o che si pensi a raddoppiare i binari», ha concluso l'assessore all'Ambiente