

L'ANALISI

DIBATTITO
IL FUTURO DEL TRASPORTO PUBBLICO E DI TRENORD AL CENTRO DI UN CONVEGNO

LA CRISI DEL SISTEMA
SECONDO ERNESTO ARTUSO LA RICHIESTA DI TRASPORTI È CRESCIUTA DEL 6% IN UN ANNO

«Trasporti, un sistema al collasso»



*«Tutti i nodi sono venuti al pettine»
L'efficienza delle ferrovie peggiorata di sei volte rispetto al 2017
il 46% dei convogli ha oltre 30 anni*

di ALESSANDRO CRISAFULLI

-DESIO-

«TUTTI I NODI adesso sono arrivati al pettine...». Lunedì sera, presso la sede della Pro Desio, si è svolto il convegno intitolato «Trasporti in Brianza. Il futuro del trasporto pubblico e di Trenord», promosso dal Partito Democratico di Desio. Con protagonisti il consigliere regionale brianzolo Gigi Ponti, l'esperto di temi ferroviari Ernesto Artuso, il presidente dell'Agenzia TPL Umberto Regalia e il consigliere provinciale con delega ai Trasporti Marco Cappelletti. Se non sono emerse delle sostanziali novità rispetto a quanto è in programma per risolvere le evidenti crisi del sistema in Brianza - dal biglietto unico, alle nuove gare, all'integrazione tra ferro e gomma - sono spuntati dei

dati interessanti. Che sottolineano ulteriormente «un sistema al collasso, dove tutti i nodi sono venuti al pettine», ha detto Ponti. Quali? Ad esempio, secondo

GIGI PONTI

Il problema non è solo la qualità e quantità dei treni ma anche delle infrastrutture vecchie e insufficienti. Mai fatti interventi necessari

quanto dichiarato da Artuso, l'efficienza del trasporto delle ferrovie nel 2018 (rappresentata su diversi parametri, tra i quali la puntualità) è peggiorata sei volte tanto rispetto all'anno precedente. Anche per-

ché, il 46 per cento dei convogli in circolazione ha oltre 30 anni di vita. Problemi strutturali e infrastrutturali che cozzano contro «una richiesta enorme di trasporto pubblico locale, che cresce ormai da dieci anni - ha detto Regalia -, pensiamo che lo scorso anno nel nostro bacino territoriale il numero delle persone trasportate è cresciuto del 6 per cento, che è tanto». Lo stesso manager ha anche voluto sottolineare come «i pullman trasportano utenti quattro volte tanto rispetto ai treni, ma i passeggeri si notano meno e non se li fila nessuno. Invece, c'è bisogno di investire di più, sia sui treni che sui bus». Regalia ha fatto un focus sulla nuova tariffa unica per il prossimo anno, già presentata di recente all'Assemblea dei Sindaci della Brianza. Un nuo-

vo sistema che prevede in primo luogo l'integrazione tariffaria, ovvero la possibilità di utilizzare qualsiasi mezzo pubblico (bus, treno, metropolitana, tram) con un

UMBERTO REGALIA

Con la nuova tariffa unica per il prossimo anno sarà possibile utilizzare qualsiasi mezzo pubblico con un solo biglietto

unico biglietto anche attraverso un criterio univoco ed oggettivo di determinazione della tariffa nel bacino di competenza. Si parte dal principio di superare la frammentazione e favorire l'inter-

modalità e l'interscambio passando dall'attuale frazionamento in zone e fasce-km all'accorpamento in corone circolari uniformi gomma-ferro che garantiranno l'integrazione e il coordinamento generalizzato dei servizi. Sono inoltre previste agevolazioni quali la gratuità per i ragazzi fino a 14 anni, sconti fino a 26 anni e oltre i 65 anni e una attenzione particolare alla fascia di reddito fino a 6mila euro. «Le ferrovie sono collassate - ha detto Ponti - perché negli anni non sono stati fatti gli investimenti necessari. Il problema non è solo la qualità e quantità dei treni ma anche le infrastrutture che sono vecchie e insufficienti. C'è bisogno che la Regione faccia da regia e si arrivi davvero a un sistema integrato ferro gomma».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MONZA IL CAPOGRUPPO DI FI IN COMMISSIONE BILANCIO ANDREA MANDELLI

Subemendamento alla Finanziaria per realizzare il prolungamento del metrò

-MONZA-

«L'EFFICIENZA dei collegamenti è una leva di sviluppo. Per questo ho depositato un subemendamento alla legge di bilancio che prevede lo stanziamento di 900 milioni, ossia 300 milioni annui dal 2019 al 2021, per realizzare il prolungamento della linea metropolitana M5 fino al 'Polo istituzionale' di Monza».

QUESTO IL CONTRIBUTO del deputato monzese e capogruppo di Forza Italia in Commissione Bilancio Andrea Mandelli per promuovere il progetto di prolungamento della M5 verso Monza. L'allegato votato dalle Giunte dei Comuni di Monza, Cinisello, Sesto e Milano, dà mandato al comune meneghino di inviare al Ministero la proposta entro il 31 dicembre.

IL MINISTERO DOVREBBE attingere da un Fondo di 2 miliardi e 500 milioni per metropolitane e metropolitane, stanziato dal precedente governo Gentil-

ni, da distribuire su tutta Italia. Il dubbio è che non bastino per tutti. A fine anno scade il bando e tutti i concorrenti presenteranno i progetti, poi valutati da un'apposita commissione.

INTANTO MANDELLI percorre un'altra strada, attraverso la Finanziaria. «Si tratta di una battaglia che Forza Italia porta avanti sin dalla scorsa legislatura - ricorda Mandelli - e la cui attualità è stata confermata dalle amministrazioni locali interessate dal tracciato che in un Consiglio congiunto hanno approvato lo studio di fattibilità. Quella tra Monza e Milano è la settima area più densamente abitata d'Italia e primo asse industriale italiano, per questo il prolungamento della M5 va considerato strategico sotto diversi punti di vista, compreso quello ambientale, visto che alleggerirebbe il traffico veicolare in una delle aree per cui l'Italia rischia di pagare due infrazioni europee per inquinamento. Spetta allo Stato sostenere l'opera e ci auguriamo che il governo voglia farlo», conclude Mandelli.



I FONDI il prolungamento della M5 va considerato strategico. Spetta allo Stato sostenere l'opera di importanza fondamentale

ECONOMIA

IL GIORNO MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 2018

MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 2018 IL GIORNO

2.600

I DIPENDENTI CHE LAVORANO
NELLE 12 FABBRICHE
E NEGLI UFFICI PRESENTI NEL MONDO

658

IL FATTURATO IN MILIONI DI EURO
IL 90 PER CENTO
È REALIZZATO ALL'ESTERO

Gruppo Agrati, salta la quotazione

Veduggio, incertezza sui mercati: sfuma l'operazione per il debutto nei listini

in Borsa

del bullonificio

di FABIO LOMBARDI

-VEDUGGIO CON COLZANO-

NIENTE Borsa per la Agrati. Almeno per il momento. Si è interrotto infatti il percorso, ufficialmente avviato a fine ottobre, che avrebbe dovuto portare a Piazza Affari il gruppo brianzolo leader mondiale nella produzione di bulloni, viti e dadi. Ma cosa è successo? Lo sbarco in Borsa sarebbe dovuto arrivare tramite un'operazio-

ne finanziaria complessa con la formazione di una nuova società (nata dalla fusione per incorporazione in IDEaMI). Una sorta di "società momentanea" (in termini tecnici Spac) creata proprio per traghettare la bulloneria a Piazza Affari. Ma lunedì «a seguito del mancato raggiungimento del quorum - spiega una nota diffusa dall'azienda - da parte dell'assemblea straordinaria di IDEaMI, chiamata a deliberare in merito alla business combination tra IDEaMI e Agrati» l'operazione si è interrotta e l'apertura del capitale è rinviata a un momento di mercato più favorevole.

I MOTIVI

Non è il momento giusto
Il mercato azionario italiano da maggio ha perso il 20%

ne finanziaria complessa con la formazione di una nuova società (nata dalla fusione per incorporazione in IDEaMI). Una sorta di "società momentanea" (in termini tecnici Spac) creata proprio per traghettare la bulloneria a Piazza Affari. Ma lunedì «a seguito del mancato raggiungimento del quorum - spiega una nota diffusa dall'azienda - da parte dell'assemblea straordinaria di IDEaMI, chiamata a deliberare in merito alla business combination tra IDEaMI e Agrati» l'operazione si è interrotta e l'apertura del capitale è rinviata a un momento di mercato più favorevole.

LO STOP non è infatti dovuto a problemi della Agrati, ma alla situazione del Mercato, alle prospettive dell'economia italiana che avrebbero "spaventato gli investitori". «Tale esito - aggiunge la nota dell'azienda - è stato determinato da situazioni oggettive e del tutto indipendenti dall'andamento dei risultati economici del Gruppo Agrati, quali la forte volatilità

del mercato azionario italiano (da maggio a oggi, ha perso circa il 20%) e la situazione economica attuale e prospettica, che non hanno consentito la formazione del consenso tra gli attuali investitori di IDEaMI».

IL GRUPPO Agrati, nato nel 1939, è oggi uno dei principali produttori mondiali di sistemi di fissaggio per l'industria automobilistica. Nel 2017 ha realizzato un fatturato di 658 milioni di euro (52 milioni di utile netto). Con più di 2.600 dipendenti in tutto il mondo, conta 12 siti produttivi, 12 sedi di uffici, e 5 centri logistici dislocati in Europa, Stati Uniti e Cina. Il Gruppo acquista ogni anno circa 160.000 tonnellate di acciaio e produce circa 8 miliardi di pezzi (bulloni, viti speciali, dadi). Numeri che avevano inizialmente convinto IDEaMI ma che

LA REAZIONE

«Porteremo comunque avanti i nostri progetti di sviluppo cogliendo varie opportunità»

si sono dovuti scontrare con la situazione dei mercati. E ora? Che accadrà? Come si potranno realizzare i progetti di sviluppo che Agrati aveva pianificato con i 175 milioni attesi dalla Borsa? «Il Gruppo continuerà il proprio percorso di crescita e di sviluppo con i mezzi, la capacità, l'esperienza e la professionalità sinora maturati, con l'obiettivo di cogliere tutte le ulteriori opportunità che il mercato e/o l'evoluzione tecnologica (inclusiva dello sviluppo dell'auto elettrica) saranno in grado di offrire nel prossimo futuro», fanno sapere dalla Agrati.

Colpo di scena

