

GIUSSANO

Rimadesio compra l'ex Feg

Acquistati all'asta i capannoni in liquidazione

di STEFANIA TOTARO

-GIUSSANO-

RIMADESIO ha comprato per 14,1 milioni di euro i capannoni della Feg, azienda che aveva lasciato a casa 105 dipendenti dopo una lunga crisi. La vendita è avvenuta all'asta giudiziaria fissata dalla sezione fallimentare del Tribunale di Monza per la storica e famosa azienda di arredi di Giusano, che si trova in concordato preventivo in vista della liquidazione. Per soddisfare i creditori, gli immobili della Feg (che aveva anche rilevato la Salvarani, noto brand famoso in tutto il mondo per la produzione di cucine e complementi d'arredo) sono stati messi in vendita ad una base d'asta di 13 milioni di euro e sono stati aggiudicati dalla Malberti Holding, che gestisce il patrimonio immobiliare e il marchio della Rimadesio, leader nella realizzazione di porte, librerie, cabine armadio. I capannoni della Feg, ormai vuoti, distano poche centinaia di metri dalla sede della Rimadesio.

La **FEG Industria Mobili sas** aveva ottenuto dal Tribunale di Monza il concordato preventivo nel luglio del 2012 e nel settembre dello stesso anno si era dato l'ok alla vendita senza incanto degli immobili della società, che aveva sede legale in via superstrada Valassina. Ma solo dopo molte aste andate deserte e 6 anni di tentativi e di trattative avviate con diversi gruppi internazionali e nazionali, l'acquisto è andato in porto. La Feg, messa in ginocchio da un accordo di ristrutturazione societaria con le banche non andato a buon fine, era arrivata al concordato preventivo per evitare il fallimento dopo un tentativo di affitto di azienda, anche quello alla fine naufragato. Nel 2014 la Terragni fabbricamobili di Padermo Dugnano aveva preso in affitto per un anno,

sulla base di un accordo con il Tribunale fallimentare di Monza, la Feg Salvarani allo scopo di acquisirne poi il marchio. Con questa procedura si era riaperta una luce all'orizzonte della storica azienda di mobili della Brianza, i cui problemi finanziari erano iniziati nella primavera del 2011.

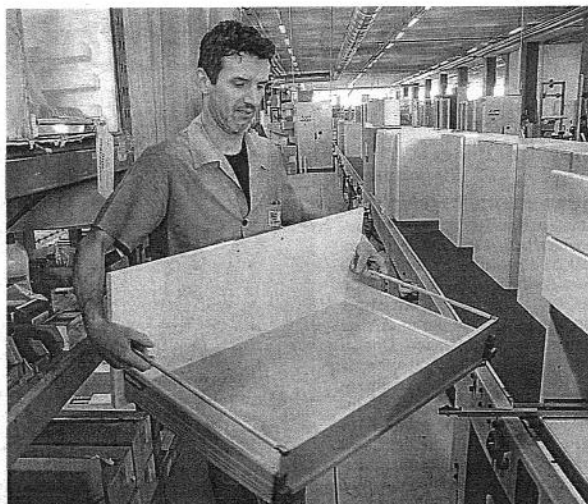
L'ESERCIZIO provvisorio voluto dal Tribunale aveva permesso che la produzione proseguisse almeno per evadere le commesse stipulate prima del crac societario. La Terragni Fabbricamobili di Padermo Dugnano, società di artigianato evoluto di altissima qualità, con sede lungo la Milano-Meda in via Cuneo 1, voleva mantenere in vita i due marchi storici dell'arredo made in Italy, Feg e Salvarani. Per i 105 lavoratori era stata definita la procedura di mobilità. Dopo i due anni di cassa integrazione, per i dipendenti del noto brand brianzolo erano scattati i licenziamenti nel maggio del 2013. Una trentina di dipendenti, però, tra produzione, uffici e vendita avevano continuato a lavorare.

ORA, dopo la cessione dei capannoni a Rimadesio, resterebbero ancora altre proprietà immobiliari della Feg da vendere all'asta giudiziaria. Secondo la proposta di concordato preventivo presentata ai giudici monzesi dalla Feg nel 2012, la società si è impegnata al pagamento integrale dei creditori privilegiati per complessivi quasi 24 milioni di euro, contando su un patrimonio «costituito da un attivo sociale pari a 50 milioni di euro, a cui vanno aggiunti i patrimoni personali delle socie». I giudici hanno disposto la vendita di quattro lotti: oltre al lotto principale composto dall'immobile in via Prealpi a Giusano (superfici di vendita, magazzini e uffici) ci sono un immobile in Verano Brianza affittato a palestra, un terreno edificabile residenziale in via Garibaldi a Giusano e due appartamenti a Marilleva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA STORIA
L'AZIENDA IN CRISI
ERA STATA MESSA
IN CONCORDATO NEL 2012

LE VENDITE
GLI IMMOBILI VENGONO
BATTUTI PER RIPAGARE
I CREDITORI PRIVILEGIATI



RICORDO Una fase di produzione nei capannoni, ormai vuoti, della Feg di Giusano e l'asta interna organizzata anni fa per aiutare i dipendenti (Brianza)

14,1

I milioni di euro
spesi per acquistare
i capannoni da Malberti
Holding che gestisce
il patrimonio
immobiliare e il marchio
Rimadesio



GREEN ECONOMY UN CICLO DI INCONTRI CON GLI ESPERTI DEL SETTORE A CONCOREZZO E MONZA

L'industria che costruirà un futuro migliore

-MONZA-

PROMUOVERE una società e un'industria green è possibile. Anche in Brianza. Mezzi e competenze ci sono: l'importante è farle conoscere. Questo l'obiettivo del ciclo di eventi «Ambiente e città: sviluppo sostenibile, ricerca e formazione» promosso dalle associazioni Minerva e MonzAttiva e che vede Il Giorno media partner. In programma tre incontri (uno a Concorezzo e due a Monza) con addetti ai lavori che spiegheranno al grande pubblico, con un linguaggio semplice, le potenzialità di quella green economy di cui tanto si parla.

Si inizierà mercoledì 13 febbraio alle 21 nel Centro civico di Concorezzo con Edoardo Ronchi (ex ministro dell'Ambiente e presidente della Fondazione Sviluppo Sostenibile) che parlerà di agricoltura, bioarchitettura e mobilità, le risposte della green economy. Seguiranno il 20 marzo alle 20.45 al Binario 7 l'incontro dal titolo «Tetti verdi, camici bianchi per un'aria e un'acqua più pulite» con



gli interventi di architetti e di esperti del Politecnico, del Cnr, dell'Università Milano Bicocca; infine il 10 aprile alle 20.45 sempre al Binario 7 si parlerà di futuro e di futuri professionisti con una conferenza dal titolo «Istituti tecnici superiori per i tecnici dell'impresa 4.0». L'ingresso agli

incontri è libero. «L'obiettivo è offrire spunti di riflessione su temi di natura socio economica nota e meno nota ma che toccano la vita quotidiana guardando al futuro - spiegano gli organizzatori -. Guardando anche al locale e alla possibilità di declinarle nel nostro territorio». Tanti gli spunti di riflessione: le opportunità della green eco-

nomia coniugata con le prospettive di un'agricoltura più smart; l'importanza della ricerca per la definizione di nuove tecniche di architettura urbana; l'arrivo sul mercato di nuove professioni (e quindi di nuove possibilità di lavoro) che però necessitano una formazione molto professionalizzata che oggi viene garantita dagli Istituti tecnici superiori.

«ANCHE sul territorio di Monza e Brianza ci sono queste opportunità - spiegano -. Oltre il 90 per cento di coloro che intraprendono questo tipo di percorso trovano un lavoro. Tra i settori più richiesti l'informatica, la chimica, il settore energetico, l'edilizia sostenibile e la sicurezza sui posti di lavoro». Un progetto nel quale Minerva e MonzAttiva credono profondamente. «Questo ciclo di incontri è l'espressione della volontà di due associazioni di lavorare proficuamente insieme facendo rete su argomenti sui quali si trovano punti di incontro - commenta Carlo Abbà, fondatore di MonzAttiva.

Barbara Apicella

Calendario

13 febbraio

Al Centro civico di Concorezzo Edoardo Ronchi (ex ministro dell'Ambiente) parlerà di agricoltura, mobilità e bioarchitettura della green economy

20 marzo

Alle 20.45 al Binario 7 «Tetti verdi, camici bianchi per un'aria e un'acqua più pulite» con gli interventi di architetti e di esperti del Politecnico, del Cnr della Bicocca

10 aprile

Alle 20.45 sempre al Binario 7 si parlerà di futuro e di futuri professionisti nella conferenza «Istituti tecnici superiori per i tecnici dell'impresa 4.0»

L'INCHIESTA

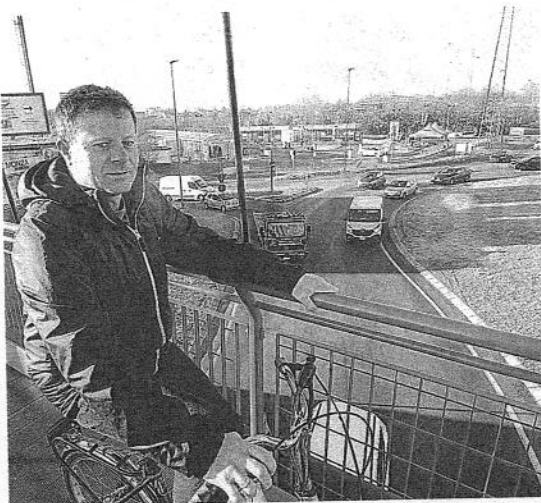
Monza è malata di mal d'aria

Anche chi sceglie il Parco non può respirare a pieni polmoni

di ALESSANDRO GALLI

- MONZA -

UN'ODISSEA tra traffico e smog. I cittadini della Brianza sono ormai abituati a incolonnamenti e traffico in congestione nelle arterie di Monza. Dal centro città alle periferie, nelle ore di punta è diventato difficile circolare. A risentire dell'impatto del traffico, anche chi va a correre e passeggiare nel Parco di Monza. Entrare nel capoluogo brianzolo richiede impegno e a pazienza. Soprattutto se si è al volante di una vettura. Nelle ore di traffico intenso, incolonnamenti e gas di scarico sono diventati una costante. A partire dall'ingresso del Parco dalla Porta Villasanta fino al viale delle Industrie, il serpente di veicoli incolonnati è aumentato negli anni. Una problematica che ha ricevuto particolare attenzione dopo i dati pubblicati da Legambiente nel dossier "Mal'aria 2019". Ma oltre a smog e polveri sottili, il disagio per cittadini e lavoratori ha pesato sul benessere della città.



FOCUS

Tempi variabili

Con traffico scarso, il percorso lungo viale Cavriga per attraversare il Parco servono 4 minuti per percorrere in auto i circa 2 chilometri. Lo stesso tratto percorso in orari di traffico potrebbe servire quasi 30 minuti.



RINUNCIA OBBLIGATA

Sul tratto asfaltato che collega Villasanta a Monza è impossibile correre tra smog e auto

do code e disagi. Disservizi di cui soffrono non solo gli automobilisti, ma anche i cittadini monzesi che si recano al Parco per camminare e correre alle prime luci della alba.

«NON PASSO MAI da viale Cavriga - commenta Giuseppe Borali, corridore che ogni mattina percorre 15 chilometri tra le strade del Parco - non capisco chi corre lungo quella strada». Riguardo il tratto asfaltato che collega Villasanta a Monza, Borali spiega come sia «impossibile correre tra smog e veicoli in transito». Della stessa opinione è anche Roberto Frigerio che insieme a Borali si reca tutte le mattine nella cornice verde monzese. «Oltre al traffico ci sono le macchine che vanno verso la Scuola Agraria i divieti di accesso alle strade del Parco non vengono sempre rispettati».

OLTRE AI PODISTI, il Parco è animato alla mattina da chi porta i propri amici a quattro zampe a fare una passeggiata. «Le auto non sono il massimo - sottolinea Stefania Tressoldi mentre è a spasso con il suo doberman - soprattutto per chi come me non cerca lo smog di Milano». Per chi non ha la fortuna di passare la mattina tra il verde del Parco, «il traffico diventa un'abitudine». Camillo Sala, al volante tra le strade di Monza, ha spiegato come «dopo 15 anni di coda sulle tangenziali» abbia imparato a usare i tempi di incolonnamento per «pensare al lavoro e fare le chiamate di rito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL DOTTORE A PAGARE UN PREZZO SEMPRE PIÙ PESANTE È SOPRATTUTTO LA SALUTE DEI CITTADINI

«Aumentate le patologie legate all'inquinamento»

- MONZA -

OLTRE A TRAFFICO e lunghe code, lo smog è ormai diventato pericoloso per la salute dei cittadini monzesi. Le prescrizioni di medicinali per patologie legate all'inquinamento dell'aria sono aumentate. Mentre, le Ats sul territorio hanno cercato di proporre iniziative mirate alla lotta dei problemi causati dallo smog. Oltre a dati statistici e tabelle con numeri negativi in aumento, i medici di base hanno visto di persona il numero di pazienti a cui lo smog ha creato diverse problematiche.

«NEL LAVORO giornaliero mi accorgo dell'impatto dell'inquinamento - spiega Pasquale Marina-

ro, medico di base da quasi 30 anni a Monza - soprattutto aumentano tanto le prescrizioni legate a queste patologie». Nella maggior parte dei casi, tra queste malattie figurano asma, allergie respiratorie e problemi cardiovascolari. Secondo il medico monzese, alle problematiche legate allo smog si è aggiunto il cambiamento della stagionalità.

«LE PERSONE ormai sono molto esposte a virus che vanno oltre le stagioni - spiega Marinaro - e questo complica la faccenda». Per evitare l'insorgere di una degenerazione, il medico ha spiegato come l'Ats brianzola stia cercando di arginare la situazione. «Dal punto di vista medico, si cer-

ASMA E ALLERGIE

Serve un'azione congiunta per comunicare ai cittadini la gravità degli effetti dello smog sulla salute

ca di contrastare le complicazioni dovute allo smog - commenta Marinaro - Ats ha allargato la copertura antinfluenzale delle vaccinazioni».

Oltre a questo, in diversi comuni della Brianza è stato offerto un Piano delle Sane Abitudini e la possibilità per i cittadini di unirsi a gruppi di cammino e palestre

all'aperto. Infatti, secondo il Dottor. Marinaro, l'attività fisica è fondamentale per combattere le malattie che possono essere dovute all'inquinamento dell'aria.

ANCHE DAL PUNTO di vista educativo, il medico di Monza ha sottolineato l'importanza di un'informazione più diffusa. «Alcuni pazienti non si rendono conto della causa di certe patologie», ha sottolineato Marinaro riguardo il pensiero comune più diffuso. «A livello educativo siamo ancora molto lontani - conclude il medico di Monza - è necessaria un'azione congiunta per comunicare efficacemente ai cittadini la gravità degli effetti dello smog sulla salute di tutti».

HANNO DETTO



Roberto FRIGERIO

Oltre al traffico ci sono le auto che vanno verso la Scuola Agraria e i divieti di accesso alle strade del Parco non vengono rispettati



Stefania TRESSOLDI

Le automobili non sono il massimo soprattutto per chi come me non cerca l'inquinamento di Milano



Giuseppe BORALI

Non passo mai da viale Cavriga: non capisco chi corre lungo quella strada



Camillo SALA

Dopo 15 anni di coda sulle tangenziali usiamo i tempi di "morti" per pensare al lavoro e fare le chiamate di rito



Pasquale MARINARO

Dal punto di vista medico si cerca di contrastare le complicazioni: Ats ha allargato la copertura antinfluenzale delle vaccinazioni

L'ARPA

ANCHE SE NEL 2018 I LIVELLI MASSIMI DI PM10 HANNO SFORATO I GIORNI CONCESSI PER LEGGE IL MIGLIORAMENTO LASCIA SPERARE IN BENE

SCELTA CONSAPEVOLE
L'UTILIZZO DELLE BICICLETTE
È SEMPRE D'AUTO
ALLA RIDUZIONE DEI VELENI

GUIDO LANZANI

«AGIRE SULLE EMISSIONI DI OSSIDI DI AZOTO CHE PROVENGONO DA MOTORI DIESEL E PROCESSI PRODUTTIVI INDUSTRIALI»



CONTROLLI E PROTESTE
Una manifestazione di Legambiente a favore delle politiche reali contro l'inquinamento e tecnici dell'Arpa impegnati in test



RIMEDI ISCRIVERSI AI GRUPPI DI CAMMINO

Problemi cardiovascolari? Fai una passeggiata nel verde

-MONZA-

UNA PASSEGGIATA nel verde per combattere le patologie legate allo smog. Con i livelli alti di inquinamento e la maggiore possibilità di soffrire di malattie cardiovascolari, uno dei consigli dei medici brianzoli è di mettersi in marcia per una camminata. Dalle colline della Brianza fino al Parco di Monza, l'importante è stare lontani dallo smog. Uno dei rimedi per combattere le possibili patologie legate allo smog non richiede medicinali ed esami in ambulatorio. In molti comuni della provincia, sono stati organizzati ormai da tempo i Gruppi di Cammino. Un'iniziativa che ha unito l'utile al dilettevole. Per partecipa-

re è necessario solamente recarsi in uno dei punti di ritrovo dei gruppi di cammino. Al resto, ci penserà il Walking Leader, o anche la Guida di cammino, che accompagnerà i partecipanti in un percorso di circa un'ora.

LE GUIDE DEI DIVERSI gruppi hanno ricevuto negli anni una formazione apposita da Ats e sono state incaricate di selezionare percorsi, accogliere i partecipanti e organizzare il calendario delle uscite. Oltre ad esercizio fisico e movimento, i gruppi di cammino sono stati un'occasione per lasciare la propria vettura in garage e contribuire alla diminuzione delle polveri sottili nel cielo della Brianza.

Camera a gas ma smog giù

Migliorano i dati però i livelli superati troppo spesso

di ALESSANDRO GALLI

-MONZA-

UN SEGNALE di miglioramento per lo smog in Brianza. Dopo i massimi di polveri sottili raggiunti quasi dieci anni fa, si vedono i primi risultati delle azioni intraprese da Amministrazioni locali e governo regionale. Secondo Arpa, lo smog «è una partita che si può vincere». Nel Primo Bilancio della qualità dell'aria del 2018, i dati registrati dall'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (Arpa) lasciano sperare per un futuro migliore. Anche se durante l'ultimo anno i livelli massimi di PM10 hanno sfiorato il numero massimo di giorni imposto dal limite di legge, il miglioramento generale lascia sperare in bene.

NELLE STAZIONI di rilevamento di via Macchiavelli e di via Mirabellino, sono stati contati 51 giorni in cui i PM10 erano oltre il limite dettato dalla normativa. Un dato ridotto di molto rispetto a quello registrato nel 2017. Nell'anno precedente, il capoluogo della Brianza aveva registrato 86 giorni oltre la soglia. Mentre nel 2006, erano state 145 le giornate in cui il livello di PM10 era andato oltre la media giornaliera consentita di 50 microgrammi per metro cubo.

«**POSSO DIRE** che durante lo scorso anno è stato possibile capitalizzare - commenta Guido Lanzani, Responsabile Qualità dell'Aria di Arpa - soprattutto abbiamo visto il frutto della riduzione

ne delle emissioni». Risultato positivo anche per la quantità di PM2.5 rilevata nell'aria. A Monza, il valore limite di 25 microgrammi per metro cubo non è stato superato nella stazione di via Macchiavelli né in quella in via Mirabellino.

UN DISCORSO DIVERSO per quanto riguarda l'Ozono. La provincia di Monza e Brianza ha visto i livelli massimi di Ozono oltre la media per 89 giorni durante il 2018. Un numero preoccupante che merita una considerazione particolare. «L'ozono è una sostanza che si crea con l'aiuto della radiazione solare - spiega Lanzani - dunque è difficile fare interventi locali per risolvere il problema». Riguardo questa sostanza, il Responsabile della Qualità dell'Aria di Arpa ha sottolineato che «non c'è un vero e proprio limite per l'ozono, piuttosto un obiettivo a cui le città dovrebbe puntare».

INFATTI, SECONDO Lanzani, «sarebbe opportuno agire sulle emissioni di ossidi di azoto che provengono da motori diesel e processi produttivi industriali». Una speranza di miglioramenti anche in futuro. I livelli ancora alti di inquinanti e smog non hanno demoralizzato l'esperto di Arpa. «Molta strada è stata fatta - commenta Lanzani - ma ancora molta è da fare». Secondo il Responsabile di Arpa, «con un impegno collettivo di Regione e Comuni, la partita contro l'inquinamento si può vincere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ESPERTO GIORGIO BRAMBILLA DI PIEVE IN BICI

Pedalare invece di guidare ma le piste ciclabili sono poche

-MONZA-

SCENDERE dall'aut per scegliere un mezzo meno inquinante. Oltre a camminare e corse nel polmone verde di Monza, tanti brianzoli hanno deciso di salire in sella e pedalare per andare al lavoro o passare un fine settimana diverso dal solito.

Traffico e gas di scarico sono tra i maggiori responsabili degli alti livelli di polveri sottili in Brianza. Un fenomeno che ha portato nei primi anni 2000 a un aumento esponenziale degli inquinanti e a un conseguente peggioramento della qualità dell'aria. Ora un ritorno di moda delle due ruote a pedali ha permesso a tanti entusiasti di dare un taglio alle emissioni. In particolare, a Monza l'esten-

sione del Parco ha permesso a molte famiglie di passare un fine settimana all'aperto senza usare l'auto per una gita fuori porta. Prospettiva differente per i cittadini che abitano lontani dal capoluogo brianzolo. Sulla questione delle piste ciclabili, Giorgio Brambilla, organizzatore della dodicesima edizione di Pieve in Bici, ha espresso il suo parere negativo

«**GLI INTERVENTI** dei Comuni per implementare le ciclabili sono stati pochi negli ultimi anni - sottolinea Brambilla - per tanti percorsi basterebbe la segnaletica orizzontale». Se alle volte i percorsi per le due ruote possono essere di difficile percorrenza, l'utilizzo delle biciclette è sempre d'aiuto alla riduzione dello smog.



BICI Monza adatta alle due ruote ma i rischi per i ciclisti sono tanti

TRASPORTI PUBBLICI Mentre i sindaci invitano Invernizzi a una manovra distensiva fra Milano e Regione



Fondi bloccati, autobus a rischio

di Monica Bonalumi

■ Promuovono l'introduzione della tariffa unica integrata sui mezzi pubblici, auspicano una «sua rapida attuazione», sono «consapevoli e informati dell'esigenza del Comune di Milano di aumentare urgentemente» il biglietto, ma temono l'apertura di un contenzioso tra la Regione e l'Agenzia del trasporto pubblico locale.

La richiesta

È la posizione di quattordici primi cittadini di diversi schieramenti, perlopiù del vimeratese, che hanno firmato un documento presentato martedì all'assemblea dei sindaci. Nel testo, illustrato dal concorzese Riccardo Borgonovo, invitano il presidente brianzolo Roberto Invernizzi a riflettere sul voto da esprimere nel corso dell'assemblea dell'Agenzia che nella seconda metà di febbraio deciderà

In alto le foto dell'assemblea dei sindaci in Provincia con il presidente Invernizzi e l'amministratore delegato di Trenord Marco Piu. Foto Radaelli

se e come avviare l'applicazione del nuovo sistema senza l'accordo del Pirellone. Gli amministratori chiedono, in sostanza, di posticipare il provvedimento di qualche mese, come domandato dall'assessore lombardo alle Infrastrutture Claudia Maria Terzi.

Sulle teste dei pendolari potrebbe, intanto, abbattersi un altro pesantissimo taglio del servizio dato che il Governo ha bloccato i 300 milioni di euro destinati per il 2019 al finanziamento dei trasporti locali. Se la decisione sarà confermata in Lombardia non arriveranno i 50 milioni previsti dalla manovra finanziaria. La questione, afferma la Terzi, sarà affrontata dalla conferenza Stato-Regioni «in un dialogo molto concreto con Roma».

La decurtazione, anticipa, non sarebbe sostenibile: «Sono fiduciosa - commenta - circa il fatto che l'interlocuzione con il Governo porti a una rivalutazio-

ne di questo congelamento, che ora ci impedisce di erogare i finanziamenti alle Agenzie del tpl. Non vogliamo prendere in consi-



La Regione al lavoro per liberare i finanziamenti statali. «Senza quei soldi solo le corse degli studenti»

TARIFFA UNICA

Regalia: ogni rinvio costa e pagano tutto i pendolari

■ «Fino a dicembre abbiamo lavorato insieme al piano di bacino che comprende gli elementi essenziali della tariffazione tra cui l'aumento di 50 centesimi dei biglietti urbani di Milano. I problemi sono emersi quando la discussione si è spostata dal piano tecnico a quello politico», parola del presidente dell'Agenzia dei trasporti, Umberto Regalia, che avverte: «Io attuerò le decisioni dell'assemblea, ma ricordo che ogni rinvio corrisponde a un posticipo dei risparmi introdotti sugli abbonamenti dei pendolari».

Tutti a piedi

Nel bacino che comprende la Brianza, la Città metropolitana, il pavese e il lodigiano la decurtazione potrebbe aggirarsi attorno ai 10 milioni: «Senza quelle risorse - anticipa il presidente dell'Agenzia Umberto Regalia - non potremmo più garantire molte corse. Riusciremmo a mantenere solo gli autobus utilizzati dagli studenti ma dovremmo fermarli nei giorni festivi e in estate lasciando a piedi migliaia di passeggeri». Nel frattempo auspica una soluzione condivisa sulle modalità di introduzione della tariffa unica: «Né io né la Regione - assicura - intendiamo arrivare a un contenzioso».

VIABILITÀ Disagi in vista dal 18 febbraio a causa dello stop forzato per sistemare la struttura che sostiene la massicciata



Lavori sul ponte Il sottopassaggio di via Toniolo chiude un mese

■ Da lunedì 18 febbraio Monza sarà una città divisa in due a causa della chiusura del sottopassaggio ferroviario di via Toniolo: per circa un mese la strada che collega San Rocco a San Giuseppe non sarà percorribile da auto e moto a causa dei lavori di consolidamento del tunnel, programmati da tempo, che saranno effettuati da Rete ferroviaria italiana, proprietaria del manufatto.

«Rfi - spiega il vicesindaco Simone Villa - ci ha comunicato che è necessario intervenire sulla struttura che sostiene la massicciata ferroviaria delle linee Milano-Chiasso e Milano-Carnate/Molteni-Lecco a causa dello stato d'usura delle travi di soste-

gno». Comune e società hanno optato per il blocco completo della circolazione in modo da velocizzare la conclusione dell'intervento: «L'alternativa - prosegue l'amministratore - sarebbe stato il senso unico alternato che, però, avrebbe comportato un consistente aumento dei tempi dei lavori, che si sarebbero protratti per oltre quattro mesi, a causa della necessità di smontare e rimontare le paratie di cantiere». Durante la chiusura ai veicoli sarà, comunque, concesso il transito dei pedoni e garantito l'accesso ai pullman di Autoguidovie Italiane che hanno un deposito nelle vicinanze del sottopassaggio. Lo sbarramento di via Toniolo ri-

schia di mandare in tilt la viabilità nei due quartieri e, soprattutto nei primi giorni, di provocare lunghe code dal ponte di via Aquileia fino a viale delle Industrie e, per chi proviene dalla parte opposta, da corso Milano fino al termine di via Borgazzi. I percorsi alternativi a disposizione di chi deve superare via Borgazzi non sono molti e, come suggeriscono dal Comune, vedono nelle vie Aquileia e Monte Santo due tappe quasi obbligate. La situazione della viabilità, annunciano da piazza Trento e Trieste, sarà «monitorata con la massima attenzione per mettere in campo, se necessario, immediati interventi correttivi».

L'INDAGINE Trenord para il colpo: «Raccolta di dati senza alcuna base né rappresentatività statistica»

Treni, Roma è meglio di Milano Lo dice il dossier di Altroconsumo

di Davide Perego

«Vita dura per i viaggiatori pendolari in Italia che non prendono l'auto: quattro treni su dieci in ritardo, spesso di oltre 10 minuti. La situazione, dal 2015 a oggi, è peggiorata. Ritardi cronici e cancellazioni funestano la vita quotidiana di chi va al lavoro scegliendo il trasporto su rotaia». Lo riferisce un'indagine condotta da Altroconsumo.

«C'è poi il treno fantasma: il Luino-Milano Garibaldi, non è mai arrivato sei giorni su dieci»

sumo e pubblicata a inizio settimana. Dove si evince che, in termini di puntualità del servizio, Milano perde la sfida addirittura con la bi-strettata Roma di Atac e si contende la maglia nera con Napoli.

Nell'indagine emerge come più di 250 treni in dieci giorni sono arrivati in ritardo anche di 20, 30, 40, 50, fino a 100 minuti. Quadro è peg-

giato rispetto alla precedente inchiesta di Altroconsumo del 2015: i treni non puntuali sono aumentati del 6%. Oppure la corsa si è volatizzata: cancellazioni per il 2% dei treni - 46 corse - su oltre 2.500 presi in considerazione. La fotografia che emerge dall'indagine di Altroconsumo sui treni locali in nove stazioni di Milano (Centrale, Garibaldi e Cadorna), Roma (Termini, Tiburtina, Tiburtina est) e Napoli (Centrale e Piazza Garibaldi).

«Il caso Trenord è esemplificativo nella carenza cronica di puntualità di servizio - scrive Altroconsumo - alcuni treni hanno fatto l'en plein: sono sette, tutti per Milano, sempre in ritardo ben oltre i 10 minuti. C'è poi il treno fantasma: il Luino-Milano Garibaldi, non è mai arrivato sei giorni su dieci. Abbiamo incontrato Trenord e Regione Lombardia per segnalare le criticità del piano: capillarità del servizio, tempi di percorrenza più lunghi, rischi di minore puntualità. Nei prossimi mesi l'organizzazione di consumatori, che ha già vinto

La (scarsa) puntualità di 2.576 treni

Monitorati gli arrivi dei treni locali a Milano (Centrale, Garibaldi, Garibaldi sotterranea e Cadorna), Roma (Termini, Tiburtina, Tiburtina est) e Napoli (Centrale e Piazza Garibaldi).

+6%

I treni in ritardo nel 2018 rispetto al 2015



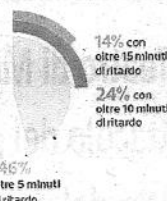
MILANO: TRENTALIA/TRENORD
Monitorati 1.290 treni in quattro stazioni. Di questi 31 sono stati cancellati (2%).



ROMA: ATAC
Monitorati 836 treni in tre stazioni. 9 le corse cancellate nella Capitale (1%). Quanto a ritardi ha i risultati migliori.



NAPOLI: TRENTALIA E EAV
Monitorati 448 treni; 6 i treni cancellati (1%), tutti Trentitalia, che ha anche più ritardi oltre i 10 minuti.



una class action contro Trenord per i disservizi emergenziali cronici del dicembre 2012, seguirà il monitoraggio sull'efficienza del servizio chiedendo garanzie per gli utenti coinvolti».

«Spiace che Altroconsumo abbia perso tempo per una raccolta di dati senza alcuna base né rappresentatività statistica - ha replicato Trenord in una nota - I dati diffusi da Altroconsumo - raccolti per due ore nei soli giorni dal 5 al 9 e dal 12 al 16 novembre 2018, basandosi semplicemente su una raccolta manuale delle informazioni sui tabelloni in stazione - non possono restituire uno stato concreto e veritiero del servizio. Le performance si valutano su numeri assoluti e reali: per il 2018 si parla di 2200 treni al giorno; l'80% è arrivato a destinazione puntuale. Risultati da migliorare: infatti Trenord ha messo in campo da dicembre 2018 un piano per rendere più efficace il servizio e fluidificare il sistema, sostituendo con bus 139 corse che trasportano meno di 50 passeggeri in orari a domanda debole. Tale piano, studiato con Regione, ha portato in poco più di un mese a una riduzione delle soppressioni dal 5% all'1,2% e a un miglioramento della puntualità, che oggi è dell'83%».

L'INCONTRO
MARCO PIURI
IN PROVINCIA

La grafica realizzata da Altroconsumo per presentare i dati

L'ad di Trenord ai sindaci «Offerta sui flussi reali, per tre anni cambierà poco»

di Monica Bonalumi

Sindaci e pendolari sono avvertiti: Trenord non intende ripristinare i treni della tratta Seregno-Carnate soppressi a partire dal 9 dicembre. Lo ha affermato martedì, al termine di un confronto serrato, l'amministratore delegato della società Marco Piuri all'assemblea dei primi cittadini.

«Ripensare l'offerta»

La proposta che porterà a Regione, ha anticipato, non corrisponderà all'orario in vigore fino a due mesi fa. «Dobbiamo ripensare l'offerta - ha spiegato - in relazione ai flussi reali». I treni, ha precisato, andrebbero potenziati dove maggiore è il numero dei passeggeri ovvero sulle linee che dai capoluoghi si dirigono a Mila-

no mentre altrove il servizio andrebbe ricalibrato tramite l'utilizzo degli autobus. Il taglio dei convogli a livello regionale, ha proseguito, ha penalizzato 6.800 persone delle 800.000 che ogni giorno utilizzano la ferrovia e i disagi dei circa 500 pendolari della Seregno-Carnate sono bilanciati dal miglioramento del servizio fornito ad altri 50.000 viaggiatori del territorio.

La decisione, ha aggiunto, ha consentito di alleggerire la pressione sull'intera rete, di ridurre il numero dei convogli in ritardo e delle soppressioni passate dalle 120 al giorno a una media di 35.

Tre anni identici

Nei prossimi tre anni, ha chiarito, la situazione non muterà di molto e i treni che dovrebbero essere attivati entro la fine del 2019 non

migliorerà - ha concesso - potremo fare altri ragionamenti».

Le reazioni

Le sue parole hanno irritato parecchi sindaci che, tra l'altro, hanno ricordato il sovraffollamento dei vagoni negli orari di punta e l'inadeguatezza di alcuni scali. Per tutta risposta Piuri li ha invitati a «essere meno disponi-

«Ai primi cittadini: «Siate meno disponibile a fare da megafono a veri o finti comitati pendolari»

LE PEGGIORI IN RITARDO NEL 100% DEI CASI

Sono tutti gestiti da Trenord i treni arrivati sempre in ritardo, di almeno 5 minuti ma spesso di molto di più: in tre casi su sette partivano da Como. Nella tabella per centuali, dal peggiore al "migliore".

Treno	L'arrivo previsto	Tratta	% di arrivi in ritardo di oltre 10 min	% di arrivi in ritardo di oltre 15 min
RE 25203	8:18	COMO S.G.-MILANO CENTRALE	60%	40%
S 25025	8:21	COMO SG-CANTÙ-MILANO GARIBALDI	60%	30%
RE 2056	8:35	BRESCIA-TREVIGLIO-MILANO CENTRALE	50%	44%
RE 5305	8:28	VARESE-GALLARATE-MILANO GARIBALDI	50%	44%
R 25509	7:50	COMO S.G.-MILANO CENTRALE	50%	0%
R 24917	8:35	MALPENSA-SARONNO-MILANO CENTRALE	40%	0%
S 23105	7:53	PAVIA-MILANO GARIBALDI PASSANTE	30%	30%

dovrebbero consentire margini di manovra molto ampi per cambiare la proposta fatta a dicembre. «Se dal 2020-2021 la flotta

billi a fare da megafono a veri o finti comitati dei pendolari». Ora gli amministratori locali e il presidente della Provincia Roberto Invernizzi inviteranno la Regione Lombardia a tenere in considerazione «le esigenze dei territori».

MUNICIPIO La pianta organica di piazza Trento si prepara a crescere dopo il minimo storico di personale

Il Comune assume Quasi sessanta dipendenti soltanto nel 2019

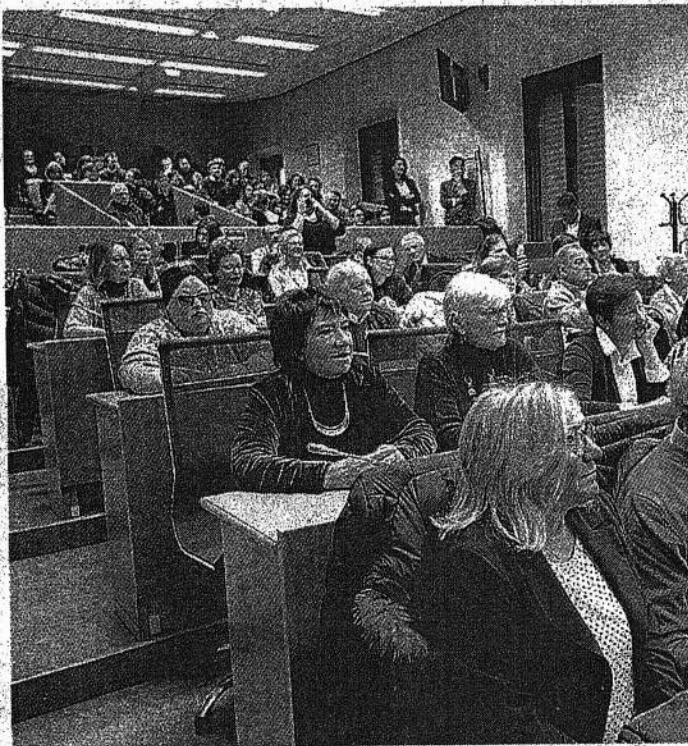
di **Monica Bonatumi**

Impiegati, contabili, informatici, tecnici disegnatori, educatrici d'infanzia ma anche messi e bibliotecari possono aspirare a ottenere un posto in Comune con contratto a tempo indeterminato: nel 2019, come prevede il piano del fabbisogno del personale approvato dalla giunta Allevi, piazza Trento e Trieste conta di assumere 57 dipendenti a cui si sommeranno 6 ausiliari del traffico, 4 agenti della Polizia locale e due commissari aggiunti.

L'amministrazione si prepara, così, a rimpolpare la pianta organica che a fine 2018 ha raggiunto il suo minimo storico: il 31 dicembre nei diversi settori del municipio lavoravano 849 persone a fronte

delle 998 del 2010. La pesante cura dimagrante, in corso da parecchi anni, è stata dettata dai vincoli imposti dagli ultimi governi che insieme alle assunzioni hanno bloccato anche le sostituzioni di chi è andato in pensione. Il maggiore margine di manovra concesso ora da Roma dovrebbe consentire di colmare, almeno in parte, il divario tra le necessità dell'ente e le reali forze in campo.

L'amministrazione ha stanziato per i nuovi ingressi programmati nel 2019 1.695.426 euro e le procedure di selezione, spalmate durante l'anno, seguiranno canali diversi: qualche dipendente arriverà da altri comuni attraverso la mobilità, qualcuno dovrà superare un concorso mentre una minima parte potrà sperare in una progressio-



ne di carriera. Il piano di reclutamento dovrebbe rallentare nel 2020 quando dovrebbero approdare in piazza Trento e Trieste 22 addetti di cui 13 agenti e un perito agrario, e nel 2021 quando, se le previsioni saranno confermate, gli arrivi dovrebbero scendere a 7: tra

**Il tradizionale
saluto
ai dipendenti
comunali andati
in pensione
nell'ultimo anno,
lo scorso
dicembre**
Foto Radaelli

loro dovrebbero esserci uno specialista di turismo e un esperto di statistica.

Le scelte della giunta sono contestate dal Pd: niente da dire, ha affermato Egidio Longoni lunedì durante il dibattito per l'approvazione del bilancio, sull'assunzione di 12 vigili in quanto il comando monzese è sottodimensionato rispetto a quelli di città, come Bergamo, con una popolazione simile. Il democratico ha, però, criticato il reclutamento di 29 amministrativi: si tratta, ha commentato, di una strategia «improvvida» in quanto i carichi di lavoro richiesti agli uffici potrebbero essere smaltiti attraverso gli investimenti sull'automazione effettuati negli anni passati.

«Sarebbe stato meglio - ha proseguito - continuare a puntare sui tecnici come dimostra la lentezza nel completare parecchi progetti già finanziati dalla Regione anche attraverso i fondi europei». ■

L'INTERVISTA M5 e non solo, Andrea Dell'Orto fa il punto sulla richiesta di infrastrutture locali «Metro e Pedemontana: facciamole»

Il presidente del Presidio territoriale di Monza e Brianza di Assolombarda rilancia anche la nuova autostrada «un itinerario alternativo fondamentale per il trasporto merci»

Metropolitana prolungata a Monza, il secondo tratto della Pedemontana lombarda, le grandi opere come la Tav. Il dibattito sul tema trasporti è quanto mai vivace e coinvolge direttamente gli interessi della Brianza, delle sue imprese e dei suoi lavoratori. Ne parla Andrea Dell'Orto, presidente del presidio territoriale di Monza e Brianza di Assolombarda oltre che vicepresidente della stessa associazione, che riunisce gli industriali milanesi, brianzoli e lodigiani.



Andrea Dell'Orto

Il prolungamento della Metropolitana 5 sembra essere tornato in discussione: il sindaco di Milano Sala sostiene che non si può fare senza il comunque discusso aumento dei biglietti dell'Atm. Un ostacolo superabile? Quanto conta questa opera per la Brianza e cosa significa per imprese e territorio? Preferisco guardare ai fatti. Lo stanziamento da parte del Governo dei 900 milioni di euro per realizzare la metropolitana e il protocollo d'intesa sottoscritto da Regione Lombardia, Comuni di Milano, Monza, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo, Provincia di Monza e Brianza e Città Metropolitana di Milano per finanziare i 350 milioni mancanti rappresentano un'occasione storica per far compiere un significativo passo in avanti alla mobilità del nostro territorio. Sono la testimonianza di come, grazie alla volontà di tutti i soggetti coinvolti, i risultati si possono ottenere. Ma le infrastrutture da sole non bastano, occorrono servizi di mobilità che siano sempre più integrati tra loro e maggiormente fruibili dai cittadini e dai lavoratori se vogliamo davvero favorire la mobilità sostenibile. Da questo punto di vista voglio sottolineare come le imprese hanno investito e stanno investendo per migliorare gli spostamenti casa-lavoro dei propri collaboratori in una logica di welfare aziendale e a tal fine Assolombarda, già dallo scorso anno, ha favorito il dialogo tra le imprese di Monza e

Brianza e l'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale. D'altra parte le imprese e i lavoratori devono fare sempre più i conti con divieti di circolazione, sempre più stringenti, attuati dalle pubbliche amministrazioni per contrastare l'inquinamento atmosferico. Pertanto credo che il percorso verso la mobilità sostenibile nel nostro territorio sia un processo irreversibile che deve passare necessariamente anche dal miglioramento del trasporto pubblico locale.

Dal punto di vista delle infrastrutture è ancora da definire anche il futuro di Pedemontana. Anche qui sembra ripetersi in proporzione il dibattito sulla Tav: la Brianza può

«
Occorrono anche servizi di mobilità sempre più integrati e fruibili se vogliamo favorire la mobilità sostenibile

«
Welfare aziendale: le imprese investono per migliorare gli spostamenti casa-lavoro dei collaboratori

rinunciare a questa nuova via di collegamento? Il progetto deve andare avanti?

La Pedemontana Lombarda è un'opera che le imprese e i cittadini brianzoli aspettano da almeno 60 anni perché utile a decongestionare le strade locali oggi invase da auto e mezzi pesanti e a migliorare i collegamenti tra l'est e l'ovest della Regione. Inoltre permette di raggiungere più velocemente gli aeroporti di Malpensa e Origo al Serio, rendendo così più accessibile e attrattiva la Brianza. Non da meno voglio sottolineare come il completamento della Pedemontana Lombarda potrà contribuire a creare un itinerario alternativo fondamentale

per il trasporto delle merci che oggi si trovano a dover fare i conti con limitazioni di ogni genere per la vetustà di ponti e viadotti, si veda ad esempio l'ultimo caso che ha riguardato la chiusura del ponte di Paderno d'Adda. Tali limitazioni hanno ripercussioni negative non solo per l'aumento dei costi logistici ma anche per la competitività stessa delle nostre imprese che pagano ingenti penali per i ritardi nelle consegne o, peggio, perdono delle commesse perché non sono in grado di garantire il trasporto eccezionale dei propri manufatti. Mi auguro quindi che il 2019 possa essere un anno di svolta per riaprire il prima possibile i cantieri dell'opera.

Al di là delle infrastrutture locali, relative comunque a una zona come la Brianza che rappresenta uno dei motori dell'economia italiana, resta sul tavolo il tema più ampio delle grandi opere che oggettivamente in Italia sono ferme. Perché è necessaria la riapertura dei grandi cantieri? Il saldo costi-benefici è in positivo?

Completare le grandi opere, a partire dalla Tav, dal Terzo Valico dei Giovi e dall'alta velocità Brescia-Verona, per citare solo quelle di più nostro interesse, è fondamentale non solo per l'impatto diretto dei cantieri sull'economia reale, ma anche in una logica di competitività dell'Italia. Anche nel nostro territorio un rafforzamento del trasporto merci su rotaia è molto utile per la competitività delle imprese che possono movimentare le loro merci verso nodi di scambio strategici. Dunque il rischio che corriamo se non completiamo le tratte italiane dei corridoi europei è che i grandi flussi di merci e persone passino al di sopra delle Alpi, con ricadute negative per le nostre imprese che faticheranno a raggiungere i mercati di sbocco e soffriranno maggiormente la concorrenza di quelle estere. Inoltre ricordo che le grandi opere sono un volano per lo sviluppo di tutto un settore tecnologico e ingegneristico su cui l'Italia è all'avanguardia nel mondo. ■

«
Tav, Terzo Valico Giovi e alta velocità Brescia-Verona importanti per la competitività dell'Italia

«
Metropolitana: 900 milioni del Governo, 350 da Regione e Comuni, serve la volontà di tutti