



ASSOLOMBARDA

16 novembre 2020

RASSEGNA STAMPA

Focus: territorio della Provincia di Pavia e aziende locali



Sede di Pavia

Uffici di Pavia – Via Bernardino da Feltre 6 – Tel. 0382 37521 – Fax 0382 539008 – pavia@assolombarda.it
Ufficio di Vigevano – Giuseppe Mazzini 34 – Tel. 0381 697811 – Fax 0381 83904
Ufficio di Voghera – Via Emilia 166 – Tel. 0383 34311 – Fax 0383 343144



**Convocato per oggi un tavolo con Regioni e Unioncamere
per scongiurare la fusione con Cremona e Mantova**

Camera commercio vertice col ministro per conservare l'autonomia di Pavia

PAVIA

Un tavolo tra Ministero, Regioni, Unioncamere sulla questione fusione delle Camere di commercio. A cinque anni dalla riforma che imponeva sul territorio nazionale un numero massimo di 60 enti, obbligando Pavia a fondersi con Cremona e Mantova, i giochi restano aperti. Nel decreto Agosto il governo, che aveva in un primo tempo fissato il termine nel 14 ottobre, ha fatto poi slittare la data al 30 novembre, accogliendo l'emendamento presentato dal senatore Pd Alan Ferrari. E oggi, alle 17, si terrà l'incontro istituzionale che dovrà, entro fine mese, risolvere il problema in modo definitivo. Decidendo di modificare o meno la legge Madia del 2015 che portava da 105 a 60 il numero di Camere sul territorio nazionale. Un iter inceppatosi nella rete di ricorsi al Tar e alla Corte Costituzionale per la resistenza di parecchi enti.

i dubbi

Se Pavia non riteneva opportuno accorparsi a Mantova e Cremona, dubbi restano anche sulla fusione tra Parma, Piacenza e Reggio Emilia e su quella tra Terni e Perugia. E così il nuovo volto del sistema camerale ha iniziato a prendere forma tra mille difficoltà, con il numero, al momento, sceso a 82: 44 hanno già portato a termine la riforma, 38 devono ancora farlo. Tra queste Via Mentana che, all'unione, aveva sempre opposto alcune criticità. Il senatore dem, nei giorni scorsi, durante il question time in Senato, era di nuovo intervenuto interrogando il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli sulle ultime decisioni del ministero. Ministero che aveva fatto sapere della volontà di convocare un tavolo istituzionale. «Esiste la necessità di tutelare un importante patrimonio fatto di tradizioni, di storia delle imprese pavesi, di competenze - sottolinea Ferrari -. La Camera di commercio di Pavia ha sempre dato dimostrazione di ottima gestione finanziaria, con un bilancio sostenibile. Tutti fattori di cui si spera si tenga conto in questo tavolo istituzionale che dovrà prendere una decisione definitiva entro pochi giorni, tenendo conto del parere degli enti seduti al tavolo: dalle Regioni ad Unioncamere, fino alle associazioni di categoria, come artigiani e agricoltori». Poi l'appello a Palazzo Lombardia perché porti all'incontro le richieste del territorio pavese. «È importante che la Regione valorizzi al meglio il protagonismo e la storia dell'ente di via Mentana e faccia proprie le istanze di Pavia che chiede di rimanere autonoma - sostiene il senatore -. La riforma va completata presto, ma soprattutto va completata bene, correggendo alcune anomalie, come quelle che riguardano il nostro ente camerale, costretto ad accorparsi a Cremona e Mantova che non sono neppure confinanti. È fondamentale che la politica svolga il suo compito di accompagnamento istituzionale, senza sostituirsi ai singoli enti». E se proprio accorpamento dovrà essere, con l'obbligo di fusione per quelli che non raggiungono la soglia delle 70mila imprese, in molti chiedono al governo di riaprire il dibattito, tenendo conto di una propensione, per Pavia, di unirsi alla vicina Milano. «La Camera di commercio di Pavia - conclude Ferrari - ha l'esclusiva facoltà di scegliere il proprio destino». Camera che ora è senza presidente e ancora senza commissario.



ASSOLOMBARDA

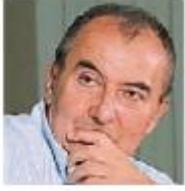
IL RISCHIO

In via Mentana resterebbe solo un ufficio locale

La Camera di commercio di Pavia si dovrebbe accorpere a Cremona e Mantova. Resterà come sede secondaria per garantire un presidio del territorio. Lo scopo della riforma Madia era quello di ottenere un risparmio di 50 milioni all'anno. Minori spese anche con la riduzione delle aziende speciali già scese da 98 a 77, con l'obiettivo di arrivare a 58.



La sede della Camera di Commercio di Pavia in via Mentana



GIORGIO BOATTI

CHI PONTIFICA NON PENSA ALLA BECCA

Tra "pontificare" e fare ponti corre qualche differenza ma ce ne siamo dimenticati. Eppure basterebbe consultare un dizionario: pontificare è l'«assumere toni o atteggiamenti di solenne superiorità, spesso immotivati, anche nell'ambito di una effettiva posizione direttiva». In concreto il solo che dovrebbe pontificare, perché sta sul confine che divide e unisce sacro e umano, sarebbe il pontefice.

Infatti era il "pontifex" che, nella civiltà latina, presiedeva anche alla sfida intrepida di gettare "ponti" sui fiumi. Poi "pontifex" fu il pontefice. Dunque chi, come papa Francesco, indica come andare oltre le divisioni che feriscono l'umanità. Gli altri che "pontificano" sono imitatori velleitari. Pontificano ma non fanno ponti. Né simbolici né reali. Perché, tra il dire e il fare, c'è di mezzo il mare. Un mare di chiacchiere, di burocrazia, di palleggi tra soggetti istituzionali diversi. Tutti quanto mai gelosi delle proprie prerogative. E quanto mai distratti quando si chiede loro di assumere responsabilità.

Veniamo al dunque. Ai ponti da fare. Come il nuovo ponte della Becca, per esempio. Un'opera da realizzare al più presto se non si vuole che l'economia dei nostri territori muoia. Strangolata a poco a poco, come hanno sottolineato, negli ultimi anni tante voci, dalla palese inadeguatezza, e dal rischio crescente, rappresentato dal vecchio, ultracentenario ponte ancora in funzione. Il ponte nuovo sulla Becca è urgente e vitale - lo ha sottolineato ancora recentemente **Nicola de Cardenas di Assolombarda Pavia**. Lo dicono da tempo i territori del Pavese, dell'Oltrepò, della Lomellina. Lo ribadiscono le comunità, soprattutto quelle che avranno il profilo di questa fondamentale costruzione sotto i loro occhi nei prossimi decenni. Comunità - mi sembra lo abbia ricordato in una lettera a questo giornale Fabrizio Gnocchi, "consigliere di Vaccarizza", località dove Po e Ticino si sposano - che in una cultura di "progettazione partecipata" avrebbero anche diritto a dire la loro. Perlomeno su come inserire armoniosamente la nuova infrastruttura in un ambiente naturale pregiato.

Ma il ponte nuovo, collegando aree tra le più dinamiche di quella Lombardia considerata la "locomotiva d'Italia", si staglia su scenari ancora più ampi. Non può fare da fanalino di coda nella lista delle infrastrutture da far sorgere lungo la penisola italiana. Eppure, nonostante la palese - e assai costosa - inadeguatezza del vecchio ponte, il progetto della Becca avanza col ritmo di un carro dalle ruote quadrate. Siamo ancora, dopo una ventina di anni che se ne parla, e se ne "pontifica", al bando dell'amministrazione provinciale per il progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Ma il Pfte - così in burocratese - è solo la prima fase. E, se non ci si dà una mossa, prima di adempiere a tutte le fasi successive, passeranno non gli anni ma le generazioni. Ce lo possiamo permettere? Tra l'altro chi rappresenta oggi i territori non ha più alibi. Visto che questa è una provincia, per legittima decisione della maggioranza degli elettori, ormai massicciamente colorata, quanto a governo dei Comuni, dal verde della Lega. La stessa Lega che - non da oggi ma da un quarto di secolo - è anche al timone della Regione Lombardia. Quindi o si "pontifica", spendendo ancora parole inutili dall'alto dei scranni occupati ormai da anni, oppure i ponti si costruiscono davvero. Come riuscirono a fare i nostri bisnonni. Quando - in due anni - costruirono il ponte della Becca, in servizio da oltre un secolo. In due anni.



Pavia

Ponte della Becca «Un commissario per il cantiere»

Zanette nelle Cronache

Pavia

Nuovo ponte della Becca «Bisogna accelerare»

Zanette all'interno



Un commissario per il cantiere

Assemblea pubblica del Comitato Ponte Becca:
chiesta al governo un'accelerazione nell'opera

PAVIA

di **Stefano Zanette**

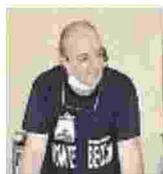
Un commissario straordinario per accelerare i tempi del nuovo ponte della Becca. Per ora sembra quasi una missione impossibile, ma il Comitato Ponte Becca chiama a raccolta i politici pavesi impegnati a tutti i livelli istituzionali. Sabato sera si è tenuta la 4ª edizione dell'assemblea pubblica organizzata dal Comitato Ponte Becca, la prima realizzata in streaming. Oltre ai membri del direttivo, presieduto da Fabrizio Cavaldonati, hanno accolto l'invito on-line 3 parlamentari: Valentina Barzotti (M5s), Elena Lucchini (Lega) e Alessandro Cattaneo (Forza Italia), insieme al presidente della Provincia di Pavia, Vittorio Po-

ma, e ai 3 sindaci di Linarolo (Paolo Frascini), Mezzanino (Adriano Piras) e Campospinoso (Olga Volpin). Collegato anche Francesco Caracciolo, direttore di Pavia di Assolombarda, che nel suo intervento ha ricordato le recenti dichiarazioni dei presidenti di Assolombarda, Alessandro Spada, e di Confindustria Lombardia, Marco Bonometti.

«**Siamo preoccupati** per i tempi - conferma Caracciolo - ma credo che le parole dei nostri vertici siano importanti per dare peso politico a quest'opera». «Il nuovo ponte di Genova non può essere un termine di paragone - ha chiarito Poma - perché per il crollo del Morandi si sono create condizioni irripetibili». La Provincia, proprio la scorsa settimana, ha pubblicato il bando di gara per il primo degli step progettuali, il progetto di

fattibilità tecnica economica e Poma ha delineato i tempi: a fine anno chiusura della gara, un paio di mesi per l'affidamento dell'incarico che durerà poi 150 giorni, con consegna tra luglio e agosto. «Per la seconda metà 2021 - aggiunge Poma - Anas dovrà provvedere al progetto definitivo/esecutivo, che è la fase più complessa». La speranza è quella di arrivare a fine 2022 col progetto cantierabile, per una durata di circa altri 5 anni. Per accorciare i tempi, la deputata leghista Elena Lucchini ha più volte provato a proporre emendamenti che prevedano la nomina di un commissario straordinario per l'opera, ma dall'opposizione le possibilità sono nulle. E il Comitato rilancia il "Patto per il ponte" ai rappresentanti della maggioranza al Governo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'APPELLO

Hanno risposto
tre parlamentari
il presidente
della Provincia
e i sindaci



LE IDEE

NON SI TORNA AL CENTRALISMO MA LE REGIONI NON BASTANO

FABIO RUGGE

Si parla di nuovo di Titolo V della Costituzione, cioè dei poteri e delle funzioni dei soggetti costitutivi della Repubblica: comuni, province, città metropolitane, regioni e stato. Ce ne danno spunto le tensioni nei rapporti inter-istituzionali emerse dalla risposta al Coronavirus. In realtà, già da tempo alcune forze mostrano intenzione di modificare a favore dello Stato il regime di quei rapporti. Andava in questo senso la riforma costituzionale respinta col referendum del 2016. Però, gli attriti nati dalla congiuntura emergenziale non dovrebbe essere un buon motivo per ritornare al vecchio centralismo.

Senonché, a sollecitare un nuovo assetto delle istituzioni territoriali e delle loro funzioni è, ben prima che la politica, lo sviluppo reale del Paese. Prendiamo l'area lombardo-emiliana. Ormai da anni sulla quell'area gravita Novara (Piemonte). Frattanto, Milano e Bologna si sono straordinariamente avvicinate grazie all'alta velocità. Nell'area si sono addensati centri di ricerca di livello mondiale: HumanTechnopole (Mi), Cnao (Pv), Big Data Technopole (Bo). E le rinnovate sensibilità ambientali impongono che un grandioso bene comune come il Po venga amministrato da una governance multilivello e trans-regionale. È chiaro, insomma, che, in tendenza, tutta la infrastruttura di governo dei territori andrà rivisitata. Sarebbe meglio farlo prima che il non-governo di taluni processi produca danni. In Lombardia, a esempio, bisognerebbe impedire che le province intermedie tra Milano e Bologna siano mortificate dall'avvicinamento 'ferroviario' dei due capoluoghi. Ma come agire? Ricorrere a leggi, magari di rango costituzionale, è via lunga e costosa. Si pensi alla vicenda delle città metropolitane. Create dalla legge nel 1990, sono - in parte - divenute realtà nel 2014: un quarto di secolo dopo! Eppoi, è difficile fissare in strumenti legislativi dinamiche così fluide.

Qualche risultato potrebbe invece scaturire da un impegno coordinato delle esistenti istituzioni, pubbliche e private. Se si mostrassero capaci di progettualità e cooperazione, potrebbero prendere atto dei mutamenti dei territori e cercare risposte strategiche alla loro domanda di governo. Parlo dei cosiddetti enti esponenziali (dalle Regioni ai Comuni), ma anche delle Camere di commercio, delle autorità di bacino dei fiumi e di quelle portuali, e poi delle **imprese industriali singole e associate (Confindustria)**, in particolare delle aziende di servizi (energia e trasporti), nonché di centri di ricerca, enti ospedalieri, università, fondazioni di origine bancaria, sindacati. Si tratterebbe di sottrarsi a due tirannie mentali: quella del presente (che non ci fa pensare oltre la pandemia, oltre la prossima finanziaria o oltre le prossime elezioni) e quella dello statalismo (che ci impedisce di farci protagonisti del futuro, senza la benedizione di un ministero). Non è impossibile. Di fatto, va in questo senso un'iniziativa finanziata da Espon, la "Rete europea per l'Osservazione della pianificazione spaziale". L'iniziativa si chiama Imagine e ha per scopo di 'immaginare' un territorio integrato tra Milano e Bologna. L'intento è di coinvolgere tutti i soggetti presenti nell'area in uno sforzo di progettazione di nuovi partenariati e di una nuova governance territoriale. L'impresa è guidata di istituzioni accademiche (Politecnico di Milano, in testa) e da think tank (come Globus et Locus). A cosa approderà? È una partita aperta. Potremmo battezzarla "Nuovi territori". E sarebbe buona cosa che venisse giocata a livello nazionale, perché - a ben vedere - la democrazia è anche (o soprattutto) produrre insieme immagini plausibili del futuro. --

**il taglio**

Trasporti, meno corse e utenti I sindacati: tutelare la sicurezza

Pavia

Con le ultime misure del governo e l'inserimento della Lombardia in zona rossa il flusso di utenti del trasporto pubblico locale ha subito un'altra forte diminuzione. Così le aziende hanno deciso uno sfoltoimento del numero di corse che però mette in allarme i sindacati, i quali temono che non venga tutelata a sufficienza la sicurezza, visto che le ultime disposizioni impongono un tasso di riempimento dei mezzi non superiore al 50% della capienza massima. Il discorso in sostanza è: se è vero che l'utenza si è ridotta, con il taglio delle corse si rischia di non rispettare il limite previsto. «La riduzione del servizio non va bene - dice Gaetano Di Capua, segretario provinciale della Fit-Cisl - bisogna tutelare sia il personale, e non dimentichiamoci che sono persone in prima linea in questa emergenza, che chi viaggia sui mezzi pubblici. C'è anche un impatto sugli stipendi perché con il taglio delle corse c'è anche ricorso alla cassa integrazione a rotazione». Tra l'altro la Fit-Cisl, assieme a Uiltrasporti e Ugl, ha in piedi una vertenza con la Stav che riguarda il contratto integrativo scaduto ad agosto. Mercoledì c'è stato uno sciopero di 4 ore che, dice Di Capua, «è andato molto bene: l'adesione è stata alta». Nelle ultime ore comunque si registra qualche segnale positivo: «L'azienda ci ha fatto sapere che dal primo dicembre applicherà il contratto nazionale», quindi non più le norme varate in attesa della firma dell'integrativo oggetto di contestazione da parte del sindacato (che ha negato di averle mai sottoscritte, al contrario dell'azienda). «Visto che era questa la materia del contendere, in linea di massima pensiamo che non ci sia motivo per altre proteste - dice il segretario della Fit - e il 23 ci vedremo per l'integrativo». Sul fronte riduzione delle corse restano però le perplessità del sindacato. Dubbi che riguardano anche Autoguidovie, seppure in misura minore nonostante che pure in questo caso si sia proceduto al taglio delle corse: «C'è stato un incontro a livello regionale nel quale l'azienda ci ha comunque illustrato in maniera dettagliata tutte le azioni che ha previsto per garantire la sicurezza del personale viaggiante e dell'utenza, in qualche caso anche aggiuntive rispetto a quelle obbligatorie. Restiamo però in disaccordo sulla riduzione del servizio». Riduzione che Autoguidovie ha avviato sulla base del calo di utenti: l'azienda fa sapere che viaggia sui bus circa un quarto delle persone che utilizzavano i mezzi nel periodo pre-Covid (il 28% sulle tratte urbane e il 22% su quelle extraurbane). Cancellate le navette scolastiche e i servizi serali Morpheus e Noctibus, visto il coprifuoco, e rimodulati gli orari (alcune corse dell'8 sono state prolungate alla stazione). Quanto all'extraurbano restano in vigore le corse per garantire i laboratori che si svolgono a scuola. È bene comunque consultare il nuovo orario entrato in vigore lunedì per dettagli sulle singole linee. Autoguidovie ricorda poi che viste le norme anti-Covid non è più possibile comprare biglietti a bordo: per gli acquisti si invita a utilizzare la app.

**Sciopero alla Stav
per l'integrativo
Autoguidovie, stop a
servizi serali e scolastici**



I lavori al via domani, cantieri dalle 22 alle 6: sono in programma sensi unici alternati almeno fino a venerdì prossimo

Tangenziale, si riparano i giunti spacca-gomme

VOGHERA

Senso unico alternato e chiusura nelle ore serali e notturne per la tangenziale Casteggio-Voghera da domani a venerdì prossimo per dare il via ai lavori di messa in sicurezza della sede stradale e di alcuni giunti sui cavalcavia che in passato avevano dato segni di criticità. In particolare, per sistemare i giunti danneggiati e per questo responsabili di diverse rotture di pneumatici (oltre ad essere un pericolo per le motociclette).

Lavori per un milione di euro

Dopo le opere eseguite nei primi giorni del mese di agosto che avevano portato alla riasfaltatura dei tratti più ammalorati della tangenziale, in particolare tra Medassino e la rotatoria di via Tortona, la Provincia ha appaltato il secondo lotto di lavori che saranno eseguiti da un raggruppamento di società: Ices di Arena Po, Platti di Borgo San Giovanni (Lodi), Lerta di Fabbrica Curone, Ets di Gossolengo (Piacenza) e Svam di Quarto d'Altino (Venezia).

Si lavora nella notte

La spesa prevista per tutti gli interventi che in vari lotti andranno a mettere in sicurezza la tangenziale supera il milione di euro. Il programma dei cantieri prevede l'istituzione di un senso unico alternato regolamentato da impianto semaforico, dalle ore 20 alle ore 22 da domani a venerdì prossimo inclusi nel tratto compreso tra il km 9 (svincolo intersezione della tangenziale con Sp ex Ss 10-Centro commerciale Decathlon) e il km 18 (rotatoria intersezione tangenziale con Sp ex SS 10-via Tortona). Successivamente si terrà la chiusura totale dalle ore 22 alle ore 6 sui seguenti tratti e nelle seguenti giornate: dal km 15+900 mt (asse principale svincolo A21-Medassino) al Km 18+054 (rotatoria intersezione tangenziale-Sp ex Ss 10) ovvero nelle ore notturne di domani e martedì; dal km 15+560 al km 15+900 (asse principale svincolo A21-Medassino) e dal km 14+230 e km 14+685 (asse principale svincolo via Nenni) nelle ore notturne di martedì e mercoledì; dal km 9(asse principale svincolo Sp ex Ss 10-Centro Commerciale Decathlon) e km 15+650 (asse principale svincolo A21-Medassino) nelle ore notturne tra mercoledì e sabato prossimi. «La Provincia nonostante il periodo difficile - spiega il presidente Poma - continua il proprio impegno per la messa in sicurezza di tutte le strade e da domani parte il secondo lotto dei lavori programmati per eliminare le criticità in particolare dei giunti sui cavalcavia lungo la tangenziale.



Dopo la dichiarazione del vigevanese Ceffa anche i primi cittadini di Mortara, Parona e Abbiategrasso in campo

Raddoppio ferroviario I sindaci provano a far pressione su Rfi

VIGEVANO

Raddoppio ferroviario, il territorio fa squadra. Dopo la dichiarazione del sindaco Andrea Ceffa, anche i sindaci di Abbiategrasso, Parona e Mortara si dicono pronti a sottoscrivere e condividere una delibera di consiglio per chiedere la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara.

i sindaci

«Ho parlato con il sindaco Andrea Ceffa - dice Cesare Nai, sindaco di Abbiategrasso - divideremo sicuramente la delibera per chiedere conto della realizzazione del raddoppio, affinché Regione Lombardia abbia più forza nei confronti di Rfi». Aggiunge Marco Facchinotti, sindaco di Mortara: «Noi abbiamo il consiglio il 26 novembre con la discussione e l'approvazione degli equilibri di bilancio e, per regolamento, non sono previste mozioni o interpellanze, ma, se fosse possibile, porteremo subito un ordine del giorno per chiedere la realizzazione del raddoppio. Diversamente ne parleremo nel consiglio comunale di dicembre. Fatto questo, si potrebbe poi anche iniziare il ragionamento sulla S9, ma ripeto, la priorità è il raddoppio». «Proprio ieri (venerdì per chi legge, ndr) - conclude Marco Lorena, sindaco di Parona - ho sentito il sindaco di Vigevano per promuovere un'azione comune, la più efficace possibile che porti alla realizzazione di un'opera indispensabile a migliorare la qualità di vita sia in termini di trasporto pubblico che di ambiente». La necessità di approvare una delibera condivisa nasce proprio dal fatto che Rfi (la Rete ferroviaria italiana) dà la possibilità ai portatori di interesse, tra cui appunto la Regione, di chiedere integrazioni, fare osservazioni e eventuali richieste, non vincolanti, fino al 4 dicembre, al Piano Commerciale della rete, piano in cui, al momento, non c'è alcuna traccia del raddoppio ferroviario Albairate-Mortara. Sulla questione è scesa in campo l'associazione dei pendolari, la MiMoAl capitanata da Franco Aggio, che ha appunto inviato una lettera al governatore Attilio Fontana e ai sindaci di tutti i Comuni interessati sollecitando «Regione Lombardia - scrive Aggio - a chiedere l'inserimento formale dell'opera nella prossima edizione del piano commerciale di RFI prevista per febbraio 2021».



ASSOLOMBARDA

Link utili

Archivio rassegna stampa sede di Pavia

<https://www.assolombarda.it/governance/sede-di-pavia/dicono-di-noi>

Ultimi aggiornamenti

<https://www.assolombarda.it/ultimi-aggiornamenti>

