



ASSOLOMBARDA

**16 settembre 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](mailto: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



FERROVIA

# Oltre 7 milioni già spesi ma non ci sono i treni per la Mortara-Casale

MORTARA

Doveva riaprire già alla fine del 2018, poi nel 2019 in seguito nel 2020. Ma la luce in fondo al tunnel per la tratta ferroviaria Mortara-Casale non si vede. La Lombardia aspetta i treni che dovrebbe fornire il Piemonte. Negli ultimi anni Rfi (società del gruppo Ferrovie dello Stato, quindi al 100% del ministero delle Finanze) ha speso 7,3 milioni di euro per la riqualificazione della linea.

«Chiederò a breve un incontro con i sindaci di Candia e Casale per capire la situazione e sbloccare la situazione», spiega il sindaco di Mortara, Marco Facchinotti (Lega).

## L'ACCORDO INTERREGIONALE

La storia recente dell'antica Asti-Casale-Mortara, aperta nel 1857, inizia nel 2012. Già allora la linea era stata ridotta. Si viaggiava solo da Casale Monferrato a Mortara, 28 chilometri di strada ferrata a cavallo tra Lomellina e Monferrato

con in mezzo Candia e il fiume Sesia. Ma otto anni fa sulla linea era arrivata l'ennesima mannaia. «Ramo secco». Una sentenza, linea da chiudere.

Tanto che erano stati rimosse sbarre dei passaggi a livello e svolti altri lavori per disattivare la tratta. Sei anni dopo la chiusura, all'inizio del 2018, però Lombardia, Piemonte e Rfi (con l'ovvio benessere dei Comuni) decidono di riattivare la linea. Un protocollo d'intesa che per metà però resta lettera morta. Rfi ha fatto la sua parte, ovvero sistemare i binari e i passaggi a livello.

## MANCANO I TRENI

Nel dettaglio Rfi ha installato lo Scmt (sistema controllo marcia treno, in buona sostanza un sistema di sicurezza a distanza), ha effettuato interventi tecnologici agli impianti di segnalamento ferroviario e al sistema di distanziamento automatico dei treni, oltre che la manutenzione straordinaria ai binari, agli scambi

e ai 25 passaggi a livello della linea. Il problema è l'assenza di treni disponibili per viaggiare sulla linea che avrà come unica fermata intermedia quella di Candia. Secondo gli uffici dell'assessorato ai Trasporti della Lombardia tocca ai piemontesi fornire i treni.

«Il passaggio della convenzione è chiaro, l'agenzia per la mobilità del Piemonte nella convenzione del 2018 si è impegnata a fornire il materiale rotabile, quindi i treni - evidenziano dagli uffici regionali di Milano -. Una volta arrivati i treni, toccherà poi alla Lombardia, tramite Trenord, fornire il personale per farli viaggiare». I treni, ad oggi, però non ci sono.

L'assessore ai Trasporti del Piemonte, Marco Gabusi ha spiegato al bisettimanale "Il Monferrato" «che per il momento non ci sono novità riguardo alla riapertura». Chissà che l'incontro tra i sindaci non possa rimettere in moto l'accordo interregionale. —

S.BAR.



**Il Comune propone alla Regione uno studio olfattometrico  
e la riduzione dell'ossido di sodio prodotto dall'impianto**

## **Fanghi all'inceneritore Parona chiede controlli con gli "annusatori"**

### PARONA

Il Comune di Parona chiederà l'impiego degli "annusatori" per controllare le emissioni del termovalorizzatore quando l'impianto brucerà i fanghi essiccati. Un modo per capire se con questo nuovo progetto l'inceneritore produrrà cattivi odori e quindi chiedere interventi per ridurre gli effetti collaterali. La richiesta sarà discussa in commissione ambiente nella conferenza di servizi in Regione di sabato. Quella del controllo delle attività inquinanti con un metodo già sperimentato in paese, a carico del comune, è una delle osservazioni che sono arrivate da Parona in vista dell'appuntamento del 19. In questo caso della spesa se ne farebbe carico Lomellina Energia, ovvero la società che gestisce il termovalorizzatore. A Parona i fanghi si possono già essiccare in un impianto a zero dispersione che sorge di fianco al termovalorizzatore, fin dal 2013, ma con la nuova autorizzazione si potranno anche bruciare nel termo. È un progetto che ha già trovato il "no" della commissione ambiente di Parona. I valori alti di polveri sottili e la presenza di diossina, che ha portato a vietare il consumo di uova paronesi, sono alcune delle motivazioni che stanno alla base delle osservazioni che verranno discusse in Regione.

### **Le richieste del Comune**

L'amministrazione regionale è l'unico ente che può dare il permesso di realizzare l'impianto. Le osservazioni presentate possono essere adottate a titolo anche di compensazione da parte della Regione, che chiede a Lomellina Energia di farsene carico e di realizzarle. «Proponiamo alla Regione alcune prescrizioni, al fine di migliorare le prestazioni ambientali della ditta - dice il sindaco di Parona, Marco Lorena. - Innanzitutto chiediamo il mantenimento di 380mila tonnellate all'anno come massima quantità di rifiuti (fanghi compresi) inceneribili nelle linee 1, 2 e nella nuova linea». I fanghi essiccati andranno, infatti, bruciati nel forno del termo già attivo. «Inoltre - continua il sindaco - aggiorneremo il limite per il parametro di emissione in atmosfera della linea 2. Il Nox (cioè l'ossido di sodio) dovrà passare da 200 a 80 milligrammi per nanometro e contemporanea prescrizione di un valore obiettivo di 50. Inoltre richiediamo uno studio olfattometrico da eseguire dopo l'avvio dei primi tre essiccatori, e dopo l'installazione dei 5 essiccatori». Lo studio olfattometrico viene realizzato da persone con specifiche formazione e caratteristiche che annusano l'aria in paese. Le osservazioni presentate dall'amministrazione comunale fanno seguito a quelle delle associazioni ambientaliste e sono nate nella consulta sull'ambiente al quale partecipano le associazioni ecologiste di Parona e dei centri limitrofi.



ASSOLOMBARDA

**la Provincia**

PAVESE

16 settembre 2020

**Il sindaco: «Controlleremo inquinamento acustico e smog legati all'aumento dei mezzi pesanti, poi interverremo»**

## **Pieve Albignola pronta a bloccare i camion dopo il caso Scaldasole**

### PIEVE ALBIGNOLA

Lo stop annunciato dagli amministratori di Scaldasole agli automezzi dal peso superiore ai 75 quintali rilancia il grave problema viabilistico della bassa Lomellina. E presto la situazione potrebbe peggiorare. Il sindaco della vicina Pieve Albignola, Claudio Marini, dopo essersi consultato con la giunta di Scaldasole, promette di mettere in atto una "contromossa" che potrebbe portare, se supportata da dati analitici, al blocco del traffico pesante anche nel suo paese. Una mossa strategica, dal momento che Pieve Albignola sta lottando da tempo per beneficiare di un'infrastruttura di cui si discute da anni: il casello autostradale sulla A7 alla frazione Cascinotto, con una bretella di poco più di un chilometro sino alla cascina Tombone per immettersi sulla provinciale 193bis che porta all'Eni. «Scaldasole si trova sulla provinciale 206 e ha deciso di vietare il transito ai camion per evitare l'inquinamento acustico, accertato dalle analisi di Arpa - avverte Marini. - Non appena lo stop entrerà in vigore, sarà mia premura verificare quanto il traffico aumenterà a Pieve Albignola. Al fine di salvaguardare la salute dei concittadini, chiederò due tipi di verifiche analitiche ad Arpa: sul rumore e sull'inquinamento causato dai camion». E sei i limiti di legge fossero superati come già dimostrato a Scaldasole? «Vieterò il passaggio dei mezzi pesanti in paese». Verrebbe così a verificarsi un effetto-domino sulla viabilità che porta al polo Eni di Sannazzaro, rendendo esplosive le ripercussioni sul trasporto industriale.

### **700 camion al giorno in raffineria**

Sono circa 700 le autobotti che ogni giorno arrivano alla raffineria vuote per poi ripartire cariche di carburanti. «Non tutti i mezzi diretti alla raffineria passano da Pieve Albignola - dice Marini - ma molti verrebbe a gravare sul nostro paese dopo lo stop di Scaldasole. Per questo voglio verificare e poi, eventualmente, intervenire». Il casello autostradale sarebbe una alternativa visto che il ponte della Gerola e l'abitato di Lomello sono già interdetti ai Tir.



**Mezzana Bigli**

## **Ponteggio sospeso per il restauro dei piloni del ponte della Gerola**

MEZZANA BIGLI Un ponteggio metallico sospeso a 30 metri dal pelo d'acqua, agganciato alla parte inferiore dell'impalcato del ponte: è quanto una ditta di Modena sta eseguendo sotto le prime due arcate del ponte della Gerola. Si tratta di un sistema di tavolato di sicurezza che viene posto sotto il piano di scorrimento del viadotto. Il ponteggio riguarda per ora le prime due arcate del lato oltrepadano. Il ponteggio è ancorato alla struttura metallica laterale e superiore del viadotto. Per la posa in opera del ponteggio sono ogni giorno al lavoro sei tecnici, di cui due sospesi in aria, agganciati alle parti metalliche delle arcate. In questo modo si lavorerà al consolidamento del ponte partendo dalla parte sottostante il piano di scorrimento e dai fianchi. Sul tratto superiore, dove scorrono i veicoli, è in azione un semaforo che consente il passaggio dei mezzi a senso unico alternato. Il restauro del ponte costerà oltre 6 milioni di euro; i lavori dovrebbero durare un anno. --

---

### **MEZZANA BIGLI**



**Il ponteggio realizzato per i lavori al ponte della Gerola**



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>

