



ASSOLOMBARDA

26 maggio 2021

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

Il presidente di Assolombarda, Spada al convegno sul futuro dei progetti al Nord
«Indispensabili superstrada e raddoppio della linea da Tortona a Milano»

«Vigevano-Malpensa e ferrovie Scatto in avanti per il rilancio»

Pavia

Ci sono anche il collegamento della super strada Vigevano-Malpensa e la realizzazione del tratto ferroviario Milano-Pavia-Tortona fra le opere in ritardo ma indispensabili perché le infrastrutture del Paese, soprattutto al Nord, non perdano l'ultima occasione per stare al passo con l'Europa.

strade e ferrovie al palo

Lo ha detto il presidente di Assolombarda Alessandro Spada ieri intervenendo al convegno "Il futuro delle infrastrutture per un'Europa più vicina, vent'anni dell'Osservatorio territoriale infrastrutture", dove sono stati presentati i risultati di un monitoraggio su 68 progetti monitorati in tutto il Nord Italia nel 2020. Di questi 23 risultano completamente fermi (pari al 34%); 24 invece (35%) hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e solamente 21 (31%) hanno soddisfatto le aspettative. Molti, invece, neppure sono partiti. Tra le cause, oltre alla pandemia, si riscontra il mancato finanziamento di molti progetti, la burocrazia legata alle procedure e ai processi decisionali, per esempio nelle opere di accessibilità ferroviaria e stradale a Malpensa, il persistere di veti e indecisioni politiche su diversi progetti, come il collegamento stradale Vigevano-Malpensa.

«Questa è una situazione emblematica della condizione di stallo di alcuni snodi chiave dei nostri territori - dice Spada - ma ora vogliamo che questa, che è un'opera strategica, diventi esempio di quanto sia possibile fare se concorrono la volontà politica e la capacità di ascolto delle esigenze del territorio. C'è bisogno di tempi certi e definiti. Con il Pnrr abbiamo occasione di modernizzare il Paese, concentrandoci proprio sulle sue infrastrutture. Abbiamo anche proposto, a partire dal prossimo appuntamento con l'Oti, di dedicare una parte della ricerca alle infrastrutture digitali, altro grave gap con cui, in questi mesi, abbiamo dovuto gioco forza confrontarci». Spada, ricordando nell'intervento il dramma della funivia Stresa-Mottarone, ha aggiunto che «l'investimento nelle infrastrutture deve essere una priorità per lo sviluppo del territorio che, per essere realmente vivibile, competitivo e attrattivo, deve puntare a essere sempre più sicuro e connesso. In questo scenario, il Nord Italia, al centro della grande manifattura europea, gioca un ruolo fondamentale di traino».

burocrazia e tempi della politica

Anche gli altri relatori, fra cui i responsabili di strutture aeroportuali e ferroviarie e i rappresentanti degli industriali di Liguria e Piemonte, si sono ritrovati d'accordo su un aspetto, soprattutto: burocrazia e tempi lunghi, oltre alla mancanza di risposte veloci e certe della politica, rischiano di non farci perdere il treno. Fra questi, la manutenzione della rete stradale esistente, la mobilità «drammatica» del trasporto merci, i lavori di ammodernamento delle autostrade, oltre alle limitazioni al transito su ponti e viadotti che spesso impediscono la possibilità di passare da una Regione all'altra.



OSSERVATORIO TERNA

Boom consumi elettrici per industrie lombarde De Cardenas: un segnale

Pavia



Nicola de Cardenas

Prosegue in Lombardia il recupero dei consumi elettrici e industriali, in netta crescita (+72%) rispetto allo stesso periodo del 2020. Lo dice uno studio di Terna, la società che gestisce la rete elettrica di trasmissione nazionale. Un trend positivo che si segnala anche in provincia di Pavia. «L'indice dei consumi elettrici è un altro dei segnali che certifica la ripartenza della manifattura dei nostri territori», commenta Nicola de Cardenas, presidente della sede di Pavia di Assolombarda. «Quello sui consumi energetici è un indicatore macro che mostra quanto le nostre aziende stiano lavorando, ma che non deve distogliere l'attenzione sulle difficoltà di altre imprese, magari meno energivore ma pur sempre centrali, il turismo e l'indotto della moda con il calzaturiero e il meccano calzaturiero a Vigevano, l'industria della cultura, della ricettività e dei servizi».

Terna ha rilevato una domanda di energia elettrica di 5,4 miliardi di kWh (pari a circa il 22% della domanda nazionale). Questo valore è in crescita del 28% rispetto ad aprile 2020. Nei primi 4 mesi dell'anno la domanda risulta in crescita dell'8% rispetto

al corrispondente periodo del 2020. Le fonti rinnovabili hanno coperto il 22% della domanda elettrica regionale. A livello industriale, l'indice Imcei elaborato da Terna che prende in esame e monitora in maniera diretta i consumi industriali di circa 530 clienti cosiddetti energivori connessi alla rete di trasmissione elettrica nazionale (grandi industrie dei settori "cemento, calce e gesso", siderurgia, chimica, meccanica, mezzi di trasporto, alimentari, cartaria, ceramica e vetraria, metalli non ferrosi) registra in Lombardia una sostanziale crescita rispetto sia ad aprile del 2020 (+72%) sia ad aprile 2019 (+9,4%): fortemente positivi i comparti di siderurgia, meccanica, chimica, metalli non ferrosi, mezzi di trasporto, ceramica e vetraria.

Agrofarmaco

La Oxon sbarca a Cuba aperto un nuovo ufficio di rappresentanza

Pavia



Nadia Gagliardini

Sipcam Oxon, primo gruppo tra quelli di proprietà totalmente italiana e tra i primi 20 nel ranking mondiale del settore dell'agrofarmaco, con sede centrale a Pavia ma con l'impianto più grande a Mezzana Bigli (oltre 460 milioni di euro di fatturato consolidato nel 2020), annuncia l'apertura di un ufficio di rappresentanza all'Avana, la capitale di Cuba. Il Gruppo continua la sua politica di espansione in tutto il mondo: infatti è già presente con sedi commerciali, oltre che nei principali Paesi europei, in tutti continenti: Argentina, Australia, Brasile, Cile, Cina, Egitto, Giappone, Messico, Paraguay, Stati Uniti, Thailandia, e Tunisia. Lo Stato cubano ha concesso, insieme all'apertura dei nuovi uffici, due registrazioni, ossia autorizzazioni alla vendita, intanto Sipcam Oxon ha già

avviato le iniziative per lo sviluppo di altri prodotti in loco. Le prime attività commerciali sono previste nel quarto trimestre di quest'anno. «Questa iniziativa _ spiega Nadia Gagliardini, presidente Sipcam Oxon _ ribadisce la nostra scelta del processo di internazionalizzazione, avviata sin dal 1970. Un'opzione che ci consente di mantenere la nostra indipendenza, di mirare a prospettive di medio e lungo termine senza farsi condizionare dai risultati nel breve, di ottenere risultati importanti in un settore in cui pochi grandi player che controllano oltre il 70% del mercato. Cuba è la conferma di questa strategia, un Paese che si sta incamminando a piccoli passi verso il libero mercato e vuole scommettere su un'agricoltura che, attraverso l'innovazione e la ricerca, guardi al futuro e nell'ottica di una crescente sostenibilità».

Raccolta fondi

Il Gruppo San Donato «Sostenete biobanca»

PAVIA

Il gruppo San Donato, con le sue cliniche in provincia - Città di Pavia e Beato Matteo - raccoglie fondi, attraverso la donazione del 5 per mille, per sostenere progetti nei 18 ospedali del gruppo. In particolare la biobanca del Policlinico San Donato, nata nel 2019, che - spiegano i vertici - «in questi mesi di emergenza Covid ha contribuito significativamente agli studi sugli effetti cardiovascolari del SARS-CoV-2». La banca si chiama BioCor, vi lavorano tre biologi, e durante l'epidemia ha raccolto campioni biologici ottenuti da pazienti colpiti da Covid: 10.000 porzioni dai derivati del sangue, 200 campioni di urine e oltre 100 di tessuto. «Un patrimonio importante per lo sviluppo di progetti di ricerca», conclude il gruppo San Donato.



ASSOLOMBARDA

la Provincia
PAVESE

26 maggio 2021

Il rettore Svelto: «Dal nuovo polo del farmaco al recupero completo di S. Tommaso». Altri lavori nella sede centrale

Ateneo più moderno grazie a 16,5 milioni Via a dieci cantieri per la città campus

Pavia



FRANCESCO SVELTO, 55 ANNI
INGEGNERE ELETTRONICO, È IL RETTORE
DELL'ATENEO PAVESE DAL GIUGNO 2019

«Un risultato
frutto del lavoro
di squadra
del nostro settore
edilizio e di quello
amministrativo»

Mentre il Parco Gerolamo Cardano per l'innovazione sostenibile attira i primi investitori (5/6 realtà nei settori ingegneristico e agro-alimentare si sarebbero già fatte avanti), l'Università di Pavia mette mano al suo patrimonio edilizio, «per una città campus sempre più inclusiva per gli studenti e più spazi per la ricerca di base» spiega il rettore Francesco Svelto. Dieci i cantieri che contribuiranno anche a cambiare in parte la città, tra quelli già aperti e altri che nasceranno: dal recupero del vecchio Mondino a un edificio nuovo con grandi vetrate per il Polo di Scienze del Farmaco, in sostituzione di alcune palazzine ormai fatiscenti in viale Taramelli.

«Abbiamo ottenuto un finanziamento pubblico di 16,5 milioni di euro - spiega Svelto - partecipando a un bando nel gennaio 2020».

Appena prima dello scoppio della pandemia.

«E' stato un grande lavoro di squadra del settore edilizio e di quello amministrativo. In sei mesi, con un colpo di reni, è stato predisposto un progetto dettagliato partendo da zero. Non era così scontato».

Perché?

«A parte le difficoltà oggettive causate dal Covid da marzo in poi, va detto che quello dei fondi per l'edilizia è un problema molto sentito da tutte le università. Con la sola economia di bilancio non si riesce a intervenire e la voce sostegno all'edilizia non è prevista nei finanziamenti ordinari. Per una sede come Pavia, con un patrimonio storico di pregio, manutenzione e rinnovamento costituiscono una responsabilità onerosa». Dieci cantieri, metà dei quali pronti ad essere avviati.

«Alcuni sfruttano un precedente finanziamento di 6,7 milioni, integrato dal nuovo cofinanziamento di 16,5 destinato appunto progetti in fase esecutiva, cioè di cui potevano già essere aperti i cantieri».

Cosa è già partito?

«Sono già in corso i lavori oltre 9 milioni di euro al nuovo Polo del Farmaco in viale Taramelli, destinato alla didattica. Sarà consegnato nel 2023».

E le vicine palazzine di Chimica e Fisica?

«Saranno oggetto di un futuro intervento, come pure gli istituti di via Forlanini. Non subito però. E' invece in fase di progettazione esecutiva la sala studio al primo piano della Mensa Cravino (1.800 metriquadri) e i lavori partiranno entro il 2022».



ASSOLOMBARDA

Nel frattempo dovrebbe essere quindi terminato il campus di Medicina?

«La consegna è prevista per il luglio 2022. Poi mancano gli arredi e la tecnologica».

Il piano comprende anche la sede centrale?

«Sono in corso i lavori di riqualificazione degli spazi ex militari del San Tommaso con il recupero degli oltre 1500 metriquadri delle torrette che si affacciano su via Mantovani e l'estensione della biblioteca unificata di Lettere. In via Luino, invece, si metterà mano a breve all'Aula Weber di Scienze Politi che, con una riqualificazione edilizia, impiantistica e un impianto di videoproiezione dell'aula didattica che può ospitare 300 posti.

Dovrebbe essere pronta per settembre di quest'anno». Gli spazi dell'ex biblioteca Petrarca (Lettere) sono rimasti vuoti... «Vi si dovrebbe stabilire il Fondo Manoscritti che dalla sua fondazione, a opera di Maria Corti, è ancora ulteriormente cresciuto». Cortili, aule, chiostri. Un patrimonio da preservare che ha anche un costo. «Un patrimonio che un'università antica come la nostra può vantare. Ma che richiede anche costanti interventi di manutenzione e conservazione. Un recupero di spazi che siano fruibili dalla comunità accademica ma anche dalla città. Stanno per partire i lavori in alcuni cortili del palazzo centrale e sulla Crociera, come pure alla biblioteca di Storia dell'Arte. Altri 5 milioni complessivi sono stanziati per il restauro del chiostro e l'adeguamento degli spazi esterni di San Felice, sede della facoltà di Economia».



Il progetto del nuovo polo di Scienze del Farmaco in via Taramelli



E' prevista una ristrutturazione dei cortili in sede centrale



A palazzo San Tommaso parte il recupero anche su via Mantovani



Trivolzio, progettisti all'attacco «Niente logistica senza raccordo»

La società: «Presenteremo un nuovo piano a giugno, ma l'infrastruttura stradale è essenziale»

TRIVOLZIO.

È la mancata risoluzione del nodo viabilistico ad aver imposto lo stop al progetto della nuova logistica. La Prologis, società che vuole realizzare l'insediamento, rivedrà il piano e lo presenterà a giugno, ma spiega anche che, senza la bretella stradale, il progetto sarà ritirato. Sandro Innocenti, vice presidente e country manager di Prologis in Italia, spiega le ragioni che hanno indotto la multinazionale americana a ritirare la progettazione che verrà ripresentata a giugno.

LE OSSERVAZIONI

Sulla decisione hanno pesato le osservazioni arrivate dal territorio e la contrarietà del Comune di Torre d'Isola alla bretella per un collegamento diretto tra raccordo autostradale e polo logistico. Infrastruttura invece ritenuta essenziale da Trivolzio e dagli altri Comuni limitrofi. «Prologis ha preso atto delle osservazioni e ha deciso di ritirare il progetto per riformularlo e ripresentarlo in Provincia a giugno - spiega Innocenti -. Le dimensioni resteranno quelle attuali, ma si sta valutando una riduzione dell'altezza. Ci confronteremo con Comune ed ente provinciale, in quanto dobbiamo avere certezza dello scenario che ci attende».

La questione viabilità diventa quindi fondamentale al punto che la società presenterà anche la progettazione preliminare della bretella, «in modo che venga riconosciuta la rilevanza dell'infrastruttura viaria che dovrebbe diventare pubblica», spiega il vicepresidente, sottolineando come, senza quest'opera, salterà anche il progetto di una logistica più ridotta, per accogliere industrie alimentari o farmaceutiche, oltre a quella legata all'e-commerce. «Sono pervenute osservazioni diverse sulla viabilità, con posizioni a volte contraddittorie - spiega Innocenti -. Abbiamo quindi ritenuto opportuno non solo completare l'iter autorizzativo per l'edificio ma contemporaneamente presentare il progetto preliminare relativo alla bretella. Esistono soluzioni studiate per ridurre l'impatto. Sono certo che con il coinvolgimento della Provincia, come arbitro imparziale, si possa giungere a un dialogo costruttivo con le amministrazioni coinvolte, in modo che l'intervento possa rapidamente essere approvato, in linea con i principi urbanistici e normativi. L'alternativa sarebbe l'abbandono da parte nostra del progetto e la rinuncia, da parte delle comunità locali, a centinaia di posti di lavoro e a investimenti rilevanti, sia in ordine allo sviluppo industriale del comparto, sia in ordine alla riqualificazione infrastrutturale».

Torna a ricordare Prologis come quell'area già dal 2010 avesse destinazione produttiva e a magazzinaggio. «Era allora il momento di chiedere che quel terreno restasse agricolo - sottolinea il vicepresidente -. Se ora si è quindi deciso di porre un senso vietato a questa direzione, va detto chiaramente. Il nostro sviluppo porterà benefici al territorio, così come è avvenuto in altre zone d'Italia. Procederemo alla ricerca delle soluzioni necessarie a permetterci l'avvio della realizzazione entro i primi mesi del 2022».

LE FIRME

Restano sul tavolo le 1413 firme raccolte dal Comitato no logistica e consegnate ieri al presidente della Provincia Vittorio Poma da una delegazione costituita da Elisabetta Pelucchi (Fai), Tobia Del Vecchio (in rappresentanza di Bereguardo) e Gabriella Pizzala (Zelata Verde). «La Provincia è sempre attenta ad ascoltare i cittadini - dice Poma -. Si è trattato di un incontro costruttivo che ha anche consentito di chiarire i limiti in cui l'ente è costretto a muoversi». Parla di «confronto utile e interessante» anche la presidente dell'associazione Zelata Verde Gabriella Pizzala. «Prendiamo atto che il vecchio progetto è stato ritirato - aggiunge - ma restiamo contrari a una logistica e al suo carico di traffico. Sono necessarie leggi che impongano a questi insediamenti di collocarsi in aree più idonee, per evitare di consumare suolo e consentire un trasporto intermodale ferro-gomma. Non esiste inoltre nessuna certezza che le assunzioni verranno fatte in zona, perché un accordo di questo tipo è vietato dalla normativa».



ASSOLOMBARDA



Ecco come dovrebbe essere la logistica progettata a Trivolzio dalla multinazionale Prologis

Partenza da Rovereto alle 11.35, arrivo a Stradella tra le 17 e le 17.30
Gli ultimi 30 km caratterizzati dai saliscendi collinari con il Gpm a Castana

Dal Trentino all'Oltrepo la frazione più lunga con i suoi 231 chilometri

STRADELLA

La 18ª tappa del 104° Giro d'Italia, la Rovereto-Stradella, con i suoi 231 chilometri è la più lunga delle ventuno in programma. La partenza sarà data alle 11.35, mentre il nostro territorio sarà interessato dal passaggio della Carovana rosa tra le 16.10 e le 17.30 di domani. La tappa attraversa 4 regioni (Trentino, Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna) e 7 province (Trento, Verona, Brescia, Mantova, Cremona, Piacenza, Pavia).

Dal Trentino all'Oltrepo

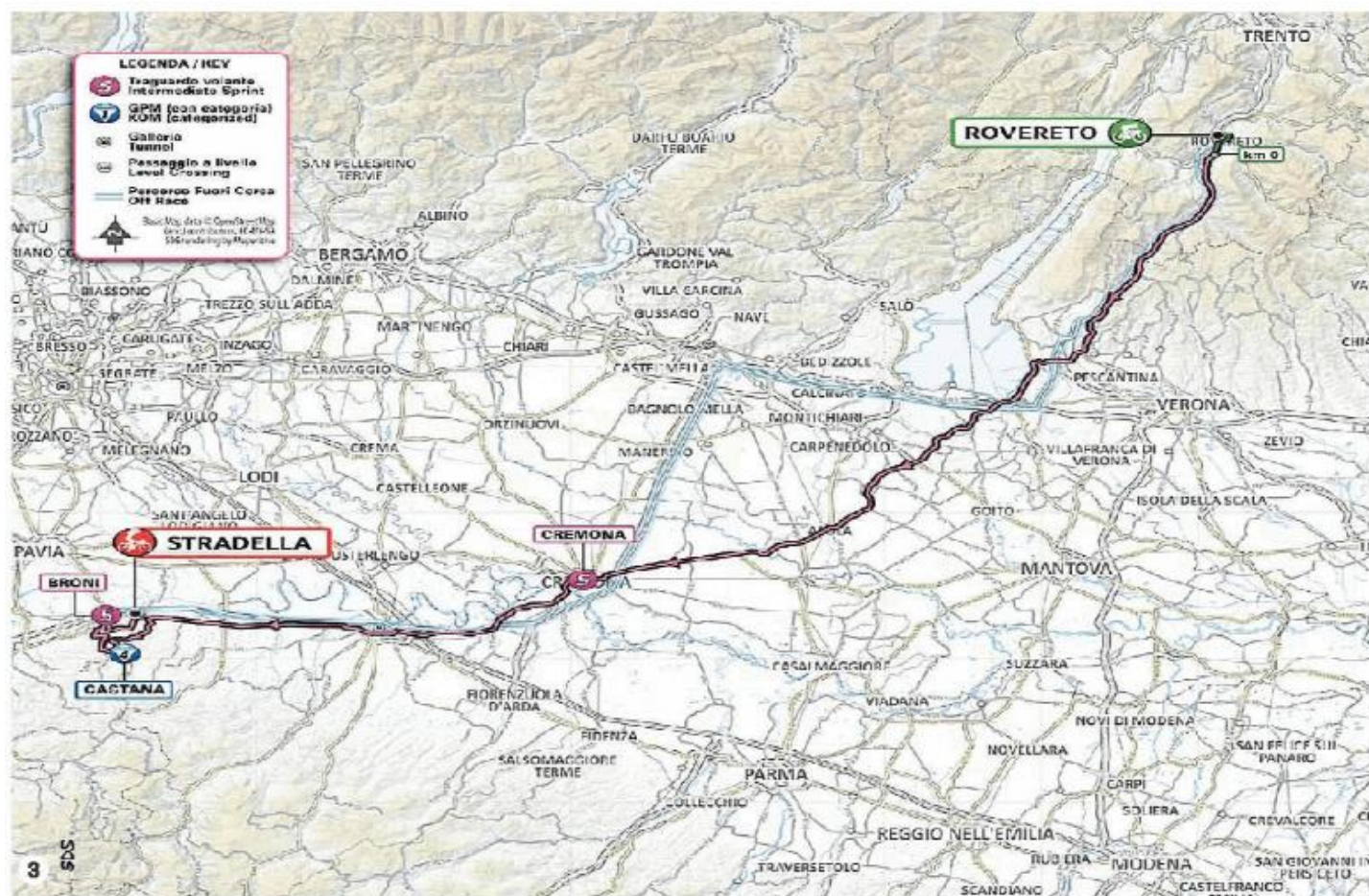
Dopo aver costeggiato brevemente il lago di Garda, la corsa affronta 200 km nella Pianura Padana. Passate Piacenza, che lo scorso 11 maggio aveva ospitato la partenza della 4ª frazione, e Castel San Giovanni, i corridori entrano nell'Oltrepo Pavese, percorrendo la provinciale 10 (passaggio alla frazione Cardazzo di Bosnasco) fino alle porte di Stradella. In località Casa Massimini, dove si trova la sede della Croce Rossa, la svolta a sinistra per imboccare la Sp 85 che porta verso località Poalone, quindi Zenevredo: qui la corsa transita in via Vittorio Emanuele, quindi si prende la Sp 134 in direzione Montù Beccaria. Si passa dalle frazioni Casa Nuova e Moriano. L'ingresso in Montù con il passaggio davanti al Municipio, quindi la provinciale 43 che scende fino al Roncole, dove i "girini" svoltano a sinistra per immettersi sulla Sp 20 verso Santa Maria della Versa. Dopo un centinaio di metri, alla rotonda con la scultura della bottiglia, si va a Montescano: una salita di 5 km con una pendenza del 5-6%. Si continua a salire passando per Palazzina, prima di arrivare a Castana, con la rampa che porta alla chiesa parrocchiale, quindi si prosegue fino a Casa Barbieri, dove è posizionato il Gp della montagna di 4ª categoria. Si sconfina nel Comune di Santa Maria con il passaggio in frazione Sannazzaro. Quindi giù in picchiata da Bosco Casella fino alla Cascina Esse (Pietra de' Giorgi): un tratto di 4 chilometri in cui i corridori toccheranno punte di 90 km/h. Finita la discesa, c'è l'unico tratto pianeggiante fino al campo sportivo di Vallescuropasso. Poi la curva secca a sinistra per imboccare la salita della Panizza (500 metri al 12-13%), quindi Boschetti, Ca' del Piano e via dei Marinoni, in fondo alla quale si piega a sinistra per attraversare il ponte sullo Scuropasso ed entrare in Broni. Il passaggio in Strada per Zavattarello, via Regione Gioiello, quindi la svolta a sinistra in via Roma e al semaforo a destra in via Emilia. Si passa in piazza Garibaldi e di fronte alla chiesa di Santa Marta si imbecca via Dante per raggiungere Canneto Pavese, passando per Casa Zoppini e Fornace. Una volta arrivati a Canneto, subito dopo la chiesa, inizia una lunga ascesa per il traguardo: 2,5 chilometri da percorrere a 80 km/h.

L'arrivo in piazzale Trieste

Si arriva a Stradella, in viale Repubblica, il transito davanti al palasport, dove è posto la flamme rouge dell'ultimo chilometro, via Bovio e l'arrivo in piazzale Trieste accanto alla pesa pubblica, come nel 1994, tra le 17 e le 17.30, in base all'andatura dei corridori. Lasciato l'Oltrepo, il Giro prosegue venerdì con la 19ª tappa, da Abbiategrasso all'Alpe di Mera, inedito arrivo in salita per la Corsa Rosa.



ASSOLOMBARDA



**Passaggio della manutenzione da Provincia ad Anas
ancora molti i tratti pericolosi, soprattutto per le moto**

Tangenziale e buche

Cambia la gestione ma i problemi restano

VOGHERA

Cambia la gestione, ma i problemi restano. Dopo il passaggio di consegne dalla Provincia all'Anas, la nuova vita della tangenziale Voghera-Casteggio è ancora afflitta dai vecchi e conosciuti inconvenienti. Certo, sono passate poche settimane e il nuovo gestore poco può fare rispetto all'eredità ricevuta, circa 15 chilometri di asfalto in parte rifatti e sistemati di recente dalla Provincia, ma con clamorose eccezioni che lasciano l'amaro in bocca a chi percorre alcuni tratti di tangenziale.

Irregolarità e buche

A preoccupare sono proprio i pezzi non riparati, ancora costellati di irregolarità e buche. L'incidente occorso a una motocicletta pochi giorni fa riaccende infatti i riflettori su un problema che è sotto agli occhi di tutti: basta viaggiare per poche centinaia di metri all'altezza del tratto di Medassino per rendersi conto che quel pezzo di tangenziale è stato trascurato dagli interventi messi in campo dall'ente provinciale. A parte due brevi tratti riasfaltati, il tragitto medassinese della tangenziale è rimasto quello di un tempo, che faceva dannare gli automobilisti nel tentativo di preservare gomme e ammortizzatori. Ma se su quattro ruote si riesce con qualche virtuosismo e tanta prontezza di riflessi a preservare il veicolo, se si viaggia in motocicletta le prospettive peggiorano: «Una condizione pericolosa per tutti gli utenti della strada, ma che per le moto può rivelarsi ancora più dannosa, perché può far perdere il controllo del mezzo» spiega infatti un appassionato di due ruote che percorre spesso la tangenziale. La fitta rete di rattoppi, fatti in diversi momenti e quindi con diversi stati di usura, unita a crepe e irregolarità e pure qualche buco che non manca mai, posso in effetti costituire una insidia, anche molto pericolosa.

Auto e mezzi pesanti cercano di evitare questi punti con brusche sterzate, ma per una motocicletta basta colpire una sola delle numerose irregolarità per destabilizzare pericolosamente il veicolo. «Speriamo che il nuovo gestore si ricordi anche di questo tratto di tangenziale e intervenga presto», l'augurio degli amanti delle due ruote. A questo punto la palla passa all'Anas, che dovrà sciogliere il nodo del tratto di tangenziale rimasto senza riparazioni.

**Anche i "responsabili" rinunciano al tentativo di salvataggio
Berzero (Breme): «I dipendenti non perderanno il lavoro»**

Clir, arriva la resa

«La società chiuderà ma non ci saranno i rifiuti per strada»

MORTARA



MICHELE RATTI
SINDACO DI NICORVO E PROTAGONISTA
DEL TENTATIVO DI SALVARE IL CLIR

«Il Clir è ormai ai titoli di coda, ma i cittadini non vedranno i rifiuti accatastati per le strade: è uno scenario da scartare sin da ora». La previsione è del sindaco di Nicorvo Michele Ratti, uno dei cosiddetti "responsabili" che negli ultimi mesi hanno tentato di salvare la società dei rifiuti con un comitato operativo composto anche da Simone Ciaramella, presidente di AsMortara, Claudio Cerri, vice sindaco di Lomello, e Luigi Rabeschi, vice sindaco di Scaldasole. Dopo le dimissioni del consiglio d'amministrazione, decise lunedì, il mondo politico-amministrativo della Lomellina sta cercando di prefigurare l'immediato futuro, che però non sembra essere positivo.

I crediti non incassati

I Comuni di Mortara, Mede, Sannazzaro e Dorno avevano respinto gli aumenti del 18% trasmessi Clir secondo la nuova metodologia imposta dall'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (Arera): le fatture a carico dei quattro Comuni per il 2020 raggiungono la somma di circa 400mila euro, ma nel complesso il Clir deve incassarne altri 600mila, per un totale di un milione, relativi al bilancio 2020. «Le dimissioni - spiega Ratti - sono un atto dovuto, una decisione che

possiede una sua logica: senza le quote associative dei Comuni non ci può essere continuità aziendale. A questo punto, sono pessimista». L'assemblea di mercoledì 9 giugno, convocata in videoconferenza, avrà un ordine del giorno suddiviso in due parti: straordinaria con la messa in liquidazione e la nomina dei liquidatori e, a seguire, ordinaria con la nomina del nuovo consiglio d'amministrazione. «È chiaro - aggiunge Ratti - che, se passerà il primo punto, non sarà necessario votare il secondo, ma se per assurdo l'assemblea dovesse respingere la liquidazione per la seconda volta in un mese, chi avrebbe il coraggio di candidarsi come consigliere d'amministrazione in una situazione senza sbocchi? Avevamo votato il piano di salvataggio firmato dallo studio Griffini, ma ora i quattro Comuni più importanti lo hanno praticamente disconosciuto e il tempo è scaduto. Non vorrei nemmeno trovarmi nei panni dei futuri liquidatori perché dovranno essere molto bravi a gestire la situazione senza arrivare al fallimento». La prospettiva di vedere cumuli di rifiuti in mezzo alle strade non si concretizzerà. «La prefettura potrebbe intervenire in qualsiasi momento - conclude Ratti, - ma in caso di messa in liquidazione della società, i Comuni avrebbero il tempo di affidare il servizio in via d'urgenza per alcuni mesi, in attesa di un appalto definitivo. Potrebbe verificarsi qualche disagio, ma non resterà l'immondizia per strada». A Breme il sindaco Francesco Berzero ha già affidato la raccolta dei rifiuti alla società "Sangalli" di Monza. «Comunque - confessa - dispiace assistere alla fine così ingloriosa di una società dalla storia più che quarantennale: per quanto posso sapere, i dipendenti Clir non dovrebbero rischiare il posto di lavoro, perché le leggi in materia prevedono una riassunzione, in modi da stabilire, da parte delle società subentranti. Spero che l'agonia del Clir termini prima possibile».



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>

