



ASSOLOMBARDA

07 ottobre 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

**IL GUAIO**

C'È ORMAI DA DECENNI UNA CARENZA STORICA DI INFRASTRUTTURE

» LA VIABILITÀ

CHE DEVE MIGLIORARE

Una città isolata non può avere futuro

Troppe difficoltà per raggiungere sia Pavia che l'autostrada
L'allarme delle categorie produttive: «Così resteremo al palo»**» Per poter nutrire una reale fiducia nel futuro della città bisogna puntare su progetti concreti e sulle giuste basi**

di Emanuel Di Marco

Tavoli, assemblee, grandi discorsi: ci si trova spesso a discutere sui massimi sistemi relativi al mondo industriale, del commercio, a città sempre più smart e proiettate verso il futuro. Peccato che poi la realtà sia un'altra. Perché per un'azienda non può esistere vantaggio competitivo, se poi si trova a dover far viaggiare i propri prodotti su strade dissestate. E lo stesso discorso vale per i cittadini, che devono magari uscire dal territorio cittadino per usufruire di alcuni servizi e che finiscono per faticare a raggiungere anche solo il capoluogo provinciale. In effetti, pur a fronte delle circonvallazioni di Tromello e Gropello Cairoli, il problema per i mortaresi continua a essere l'imbutto presente a Garlasco, che si pone anche come ostacolo tra la città dell'oca e il casello autostradale di Gropello. A proposito di autostrada, non dimentichiamo l'odissea relativa alla Broni-Mortara, un progetto passato nel dimenticatoio pur essendo in realtà ancora in piedi. Quello che balza all'occhio è un problema complessivo, che va scardinato sin dalle sue fondamenta per ricreare un progetto di rete reale tra la città e il territorio. Un argomento che resta quindi caldo e

che le stesse categorie produttive continuano a considerare decisivo. Non potrebbe essere altrimenti, come conferma il presidente di Ascom Mortara, Edo Rossi, che a più riprese ha attaccato sotto questo fronte: «È ormai da anni che ci si batte per una logistica e una viabilità migliori e davvero in grado di influire positivamente. In un mondo che viaggia a mille all'ora, qui siamo ancora a venti all'ora... Il problema riguarda certo il trasporto pesante, ma anche quello leggero e gli stessi cittadini che devono spostarsi per lavoro e vivono ogni giorno problemi evidenti, che vanno a influire sulla quotidianità. Non possiamo nutrire una concreta fiducia nel futuro se non si pongono le basi giuste. A Mortara abbiamo il polo logistico - prosegue Edo Rossi - ma finché questo non sarà servito al massimo delle possibilità non potrà diventare un reale punto di riferimento. Dico poi da commerciante e imprenditore che se il trasporto su gomma mi costa di più da Mortara al casello di Gropello che dalla stessa Gropello a Milano, io certo a Mortara non andrò a posizionare la mia azienda. Questo, purtroppo, è ovvio». Sulla medesima lunghezza d'onda il segretario di Ascom, Alberto Zaverio: «Ci troviamo a dover sot-

**Edo Rossi**
presidente
Ascom
Mortara**Alberto Zaverio**
segretario
Ascom
Mortara**Roberto Gallonetto**
segretario
Confartigianato
Lomellina**Nicola de Cardenas**
vicepresidente
regionale
Assolombarda

Avere migliori collegamenti vuol dire poter attirare le imprese

to-lineare ogni giorno l'importanza di avere collegamenti degni di tale nome con il capoluogo e con la stessa Vigevano. Serve che la gente si possa muovere non con tempi biblici. Oltre al discorso delle nuove infrastrutture non dobbiamo porre in secondo piano alcuni aspetti decisivi, è ad esempio impensabile che serva un'ora per raggiungere Pavia». Occorre continuare a spingere in una direzione precisa, per il bene dell'intero territorio e non solo di Mortara: «Non servono grandi strategie o calcoli matematici, basta salire a bordo di un'auto o di un furgone per capire la situazione. E con l'arrivo dell'inverno - conclude Zaverio - di solito i problemi tendono ad aggravar-

si». Anche Roberto Gallonetto, segretario di Confartigianato Imprese Lomellina, pone in primo piano come esempio lampante il polo logistico: «Sta iniziando ad avere la sua importanza, ma non dimentichiamo che l'idea della sua creazione è nata con a fianco il tema dell'autostrada. Al netto di discorsi legati all'ambiente, è chiaro che manca un tassello. Come collegamenti ferroviari Mortara non è messa teoricamente male, ma sotto il profilo stradale la situazione è ben diversa. Per trovare un casello occorre andare a Gropello o in Piemonte. È del tutto evidente che senza una migliore infrastruttura viabilistica faremo sempre più fatica». Una posizione chiara anche

quella assunta da Assolombarda Pavia, che nell'ambito delle discussioni relative alla superstrada Vigevano-Malpensa ha tirato le orecchie alla politica: «Abbiamo sentito, dal palco dell'ultima assemblea generale di Confindustria - le parole di Nicola de Cardenas, presidente dell'area pavese e vicepresidente regionale - parlarci di un patto di rilancio delle opere pubbliche, di sguardo sul futuro, di infrastrutture e di progresso. Ma gli imprenditori guardano ai risultati e non alle intenzioni della politica. Una politica che, finora, ha prestato più orecchio a campanilismi e localismi esasperati che alle esigenze dei cittadini e delle imprese. Le imprese, il territorio, i cittadini hanno scelto. La politica deve assumere le proprie decisioni, condividere i principi che le ispirano e prendere una posizione chiara. Deve decidere se proiettare il territorio verso il futuro, ridandogli la dignità che merita e che gli spetta, o scegliere di relegarlo a essere provincia per sempre».

IL COMMENTO

Continua da pagina 1

di **BRUNO ROMANI**

Non è il gioco dello scaricabarile, bisogna battere i pugni

Non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire. Questo sembra essere da anni il motto della politica locale in tema di infrastrutture e trasporti.

Le ultime grandi opere territoriali risalgono al periodo dell'onorevole Giacomo De Ghislanzoni (vent'anni fa) che ha accolto e condiviso le richieste del sindaco Roberto Robecchi. C'erano i soldi, ma certe opere non si fanno solo con i soldi. Bisogna impegnarsi per il territorio. E Mortara è al centro della Lomellina per la sua posizione geografica. Se è soffocata da strade impercettibili e collegamenti inesistenti, se il trasporto ferroviario è da terzo mondo, se il Polo logistico, opera regalata alla nostra città per la sua posizione, non viene dotato di un'autostrada, peraltro realizzata dai privati, dove pensiamo

di andare? Abbiamo sentito più volte parlare di infrastrutture negli ultimi dieci anni, ma non c'è stato un solo riscontro positivo. Solo riunioni, assemblee, incontri, consulte fra sindaci. Ma di concreto nulla. Nessuno che fosse in grado di battere i pugni sul tavolo della politica che conta. E pensare che mai come in questo periodo abbiamo rappresentanti istituzionali ai più alti livelli sia in Regione che a Roma. Non è solo una questione di soldi. È in verità la voglia di battersi più per il proprio territorio che per il proprio partito. Che poi le due cose non sono gioco-forza alternative. Ci sono fior di esponenti della stessa Lega che danno prova di essere combattivi e di farsi valere battendo i pugni sul tavolo. L'impressione che riceviamo spesso a Mortara è che invece dalle nostre parti non funzioni così. Ma vogliamo essere per l'ennesima

volta ottimisti. Ce lo possono dimostrare, ora che l'Italia è in procinto di essere investita da un fiume di denaro. Cosa avrebbe bisogno la nostra città? Intanto una visione strategica, per la serie "cosa vogliamo fare da grandi" e progettare interventi in questa direzione. Quando Robecchi decise di puntare sulla scuola lo fece. Quando Spadini pensò di rivoluzionare gli accessi stradali alla città e di realizzare infrastrutture come il sottopasso ciclopedonale di corso Torino li realizzò. Quando l'onorevole De Ghislanzoni si impegnò per le circonvallazioni di Tromello e di Gropello avvicinò Mortara al capoluogo Pavia. Attualmente per far questo ci sono ancora intoppi e strettoie e per giungere a Pavia ci sono più velox che buche. Però di autostrada non si sente parlare. È al Consiglio di Stato? Allora aspettiamo? Non funziona

**» Il polo logistico dovrebbe essere direttamente servito da un'autostrada**

proprio così. La ferrovia Milano-Mortara è tutti i giorni nell'occhio del ciclone perché qualcuno ne parla e allora ecco che iniziano a muoversi le istituzioni che stanno sopra di noi. Ma se aspettiamo sempre, chiedendo timidamente un piacere, non si va da nessuna parte. Maggioranza e opposizione non c'entrano. Solo muovendo la gente e battendo i pugni senza giocare allo scaricabarile potremo finalmente ottenere qualche risultato. Uno di questi potrebbe essere l'autostrada.



PUR ESSENDO UN IMPORTANTE SNODO PER IL TRAFFICO SU STRADA E ROTAIA



» **LA FERROVIA**

RADDOPPIO ATTESO DA TEMPO

Milano-Mortara, dopo anni arrivano i primi spiragli

Lo afferma il presidente dell'associazione pendolari Mi-Mo-Al «L'opera potrebbe essere inserita nel piano in preparazione»

» **La ferrovia Milano-Mortara attende un raddoppio da anni nella speranza di diminuire disagi e problemi**

Il raddoppio della ferrovia Milano-Mortara è stato oggetto, negli ultimi mesi, di numerose iniziative e interpretazioni. Le ultime proposte, tanto per non dimenticare, erano arrivate dalla associazione pendolari Mi-Mo-Al (Milano-Mortara-Alessandria) che avrebbe optato (al fine del risparmio) per un "raddoppio selettivo" e dall'ex sindaco di Vigevano Andrea Sala che invece sperava nell'allungamento della linea S9 sino a Vigevano. Proposte che, in buona sostanza, sono state scartate o dimenticate. In passato il raddoppio (già cantierato nel 2006) era stato bocciato dalle due città di Vigevano e Abbiategrasso. E le ferrovie non hanno fatto altro che cancellarlo e fermarsi ad Albairate. Il finanziamento è stato cassato nel 2011 e da allora è calato l'oblio. In compenso è cresciuta l'esigenza fortissima da parte dei cittadini di avere un collegamento ferroviario

decente tra Mortara e Milano. In questi giorni, però, dopo le uscite della ministra Paola De Micheli a Milano e le risposte piccate dell'assessore regionale Claudia Terzi, la situazione sembra essere destinata a una rapida accelerazione. Il solo fatto che se ne parli significa che qualcosa si sta muovendo. Questa è l'opinione che arriva da più parti. Una conferma viene dal presidente della Mi-Mo-Al Franco Aggio: «Abbiamo alcune speranze, che nascono da due premesse. Primo che c'è un'accelerazione sul ponte del Ticino e sulla superstrada. Non ci interessa in questo momento, dal punto di vista ferroviario, entrare in un giudizio positivo o negativo sulla strada, ma prendiamo atto che il Governo ha una sua visione. Inoltre il nuovo ponte dovrebbe trovare in un giro ragionevole di tempo, il completamento, con la ripresa dei lavori.

REFERENTE DEI VIAGGIATORI



MOMENTI DI FIDUCIA
Per la prima volta un moderato ottimismo

Franco Aggio

Questo libera interamente l'attuale ponte lasciandolo a disposizione della ferrovia. Poi abbiamo la considerazione ufficiale della ministra che le ferrovie monobinario vadano raddoppiate. Un dato di fatto. Sulla base di queste considerazioni, veniamo al punto vero. Sappiamo che nei primi mesi del prossimo anno de-

ve essere approvato il nuovo Piano Commerciale di Rfi (Rete ferroviaria italiana) l'ente che deve approvare, trovare i soldi e realizzare il raddoppio. È probabile che entri in questo documento anche il tratto Albairate-Mortara. Per quello iniziale, tra Albairate e Abbiategrasso, c'è già un finanziamento del progetto tecnico-economico. Parliamo di poco più di tre chilometri, però è l'inizio. Se l'intero tratto fosse finalmente inserito nel Piano Commerciale avremmo la ragionevole certezza che nel giro di 5 anni l'opera potrebbe vedere il suo avvio». Il presidente della associazione pendolari, per la prima volta, da anni, sembra avere un minimo di fiducia. Nel senso che il Piano Commerciale di Rfi è uno degli strumenti programmatori più certi e prevede un'elenco di opere realizzabili nel giro di tempi brevi, appunto cinque anni. Inoltre i miliar-

di che arriveranno dall'Europa con il Recovery Fund dovranno essere impiegati nello sviluppo infrastrutturale e la Milano-Mortara è una di quelle grandi opere destinate al traffico e al trasporto locale attesa da anni. Milano è, come tutte le grandi città nel periodo Covid, oggetto di uno spopolamento di turisti e impiegati. Ma la pandemia terminerà e si tornerà ad avere anche un flusso di frequentatori della metropoli lombarda tra navigli, Brera e Duomo oltre ai pendolari quotidiani. È a quel punto che serve essere preparati per le nuove sfide. In tema di trasporto ferroviario è il maltempo del fine settimana ad avere danneggiato nuovamente la tratta Mortara-Casale, che era pronta e attendeva solo l'arrivo del materiale rotabile. Era appena stata ristrutturata (e mai utilizzata) con una spesa ingente.

Bruno Romani



» Le somme destinate ai comuni dal "Piano Lombardia" servono per attivare cantieri entro questo mese

di Emanuel Di Marco

Uno stanziamento che a livello provinciale sfiorerà i 33 milioni di euro. Questa la fetta dei 400 milioni stanziati nell'ambito del cosiddetto "Piano Lombardia" che arriverà sul territorio, con una rilevante porzione che andrà chiaramente a ricadere anche in Lomellina. Tutto ciò servirà per attivare entro il 31 ottobre cantieri per opere di pubblica utilità: si punta alla ripresa economico-produttiva dell'intera regione. Più precisamente, della somma sopra evidenziata ai Comuni andranno poco più di 28 milioni, così ripartiti: 100mila euro per i centri fino a 3mila abitanti, 200mila fino a 5mila residenti, 350mila fino a 10mila abitanti, 500mila fino a 20mila cittadini. Per poi toccare il milione tra i 50mila e i 100mila abitanti, in Lomellina si parla perciò della sola Vigevano. Il resto (circa 5 milioni) sarà utilizzato direttamente dalla Provincia per interventi legati a scuole e viabilità tra ponti, strade e roatorie.

Entriamo nel merito partendo proprio da Vigevano, che come appena segnalato potrà utilizzare un milione. «La grande utilità del "Piano Lombardia" - sono le parole del neo sindaco Andrea Ceffa - è quella di consentire ai comuni di coprire costi che sarebbe stato difficile sostenere a causa delle mancate entrate relative agli oneri dovute all'emergenza sanitaria. Un esempio lampante riguarda i lavori di completamento del cavalcavia Togliatti, grazie alla Regione abbiamo potuto porre in atto le ultime operazioni». Su questo fronte si parla di 300mila euro, la medesima cifra è stata destinata alla voce "efficientamento energetico impianti di pubblica illuminazione". «Anche in questo caso siamo andati a ultimare un progetto già in essere» prosegue Ceffa. Coinvolta anche la Piazza Ducale, a breve dovrebbe arrivare il necessario parere della Sovrintendenza, la quale - sottolineano dal municipio ducale - risultava propensa alla soluzione a strisce a led e non a corpi singoli. Un'ulteriore rilevante fetta, 200mila euro, riguarda le opere di urbanizzazione delle vie Acqui e Alessandria, mentre 100mila euro serviranno per riqualificare alcuni alloggi di edilizia residenziale pubblica. E ancora: 60mila euro riguardano il Parco Parri (in particolare l'intervento riguarda l'irrigazione), 20mila "lavori di adeguamento del patrimonio comunale" e altrettanti la "realizzazione di nuovi loculi per ossari". A Mortara, con i suoi più di 15mila abitanti, spettano 500mila euro. Più della metà di tale cifra, per la precisione si parla di 275mila euro, andranno sotto la voce "adeguamento e messa in sicurezza strade comunali". Nel dettaglio - commenta l'assessore ai lavori pubblici Marco Vecchio - interverremo in strada Vecchia di Gambolò, via Asiago, via San

Loenzo e in piazza Silvabella a livello di marciapiedi. Ulteriori lavori sono in fase di definizione». In queste ore l'ufficio tecnico sta infatti vagliando le ultime opportunità sotto questo fronte. Proseguendo, 95mila euro riguarderanno lavori ai serramenti degli uffici demografici, 90mila invece serviranno per intervenire sul sottopasso pedonale di corso Torino. Infine con 40mila euro si lavorerà sull'impianto di illuminazione del palazzo municipale. A Garlasco, sotto l'asse ai lavori pubblici Francesco Santagostino, «contiamo di mettere in cantiere la pista ciclabile verso la frazione Bozzola, un'opera che attendiamo da anni. Il costo totale è di 637mila, coperti per 350mila euro dai fondi regionali per l'emergenza Covid e la differenza da un mutuo che abbiamo contratto come Comune». E 350mila euro sono arrivati anche in quel di Gambolò. Di questi, 160mila serviranno per la riqualificazione di piazza colonello Bellazzi, presso la quale si procederà con la realizzazione di un'area sportivo/ricreativa. Gli altri 190mila euro andranno a sostenere la manutenzione straordinaria e la messa in sicurezza di diverse strade: si va da via Roma a via Vignate e via Sinigaglia, passando per via Molino della Roggia, via Unità d'Italia, via Fiume, via XXV Aprile alla Belcreda, l'incrocio tra via Stefano Costa e via Vecchia di Vigevano e tra via Castignolo e via Papa Giovanni Paolo II. «Ci saranno inoltre tre dossi, in via Libertà, via Roma e alla frazione Garbana» precisa Antonello Galiani, vicesindaco e assessore ai lavori pubblici. A Sannazzaro a fare il punto della situazione è il primo cittadino Roberto Zucca: «Tutti i 350mila euro ricevuti dalla Regione li abbiamo spesi per i lavori di riqualificazione dell'area esterna e ristrutturazione

» I PROGETTI

DEI COMUNI DEL TERRITORIO

Con il "Piano Lombardia" si rilancia anche la Lomellina

Dalla Regione i soldi per far partire cantieri entro il 31 ottobre. Strade, municipi, cimiteri, piazze e scuole al centro dei lavori



Andrea Ceffa
sindaco
di Vigevano



Marco Vecchio
assessore
di Mortara



Francesco Santagostino
assessore
di Garlasco



Antonello Galiani
vicesindaco
di Gambolò



Gregorio Rossini
assessore
di Robbio



Pietro Ghiselli
sindaco
di Sartirana



Giovanna Falzone
sindaco
di Cilavegna



Marco Lorena
sindaco
di Parona



Giorgio Guardamagna
sindaco
di Mede



Roberto Zucca
sindaco
di Sannazzaro

STANZIAMENTO RILEVANTE

La Regione ha destinato al territorio provinciale poco meno di 33 milioni, 28 dei quali sono diretti ai singoli comuni

DA 100MILA A 1 MILIONE

Le somme utilizzabili per i lavori sono state assegnate a seconda del numero di abitanti

→ LA PROVINCIA

Una quota rilevante servirà per rifare gli asfalti

Parte dei fondi destinati ai territori dal "Piano Lombardia" va direttamente a sostenere gli enti provinciali. A Pavia arriveranno poco meno di 5 milioni di euro, ed entrando maggiormente nel merito degli interventi che saranno realizzati, la somma più rilevante (1.126.220 euro) riguarderà l'asfaltatura delle strade ammalorate, un problema che caratterizza in maniera importante anche la Lomellina. Dalle nostre parti da segnalare la realizzazione di una rotonda presso il comune di Lomello, per 350mila euro, e quella di un'ulteriore rotonda a Castello d'Agogna, lungo la ex statale 494, cantiere che richiederà 400mila euro. Come già raccontato su queste pagine nelle scorse settimane, quindi, spazio alla riqualificazione struttura del ponte sul torrente Erbognetta lungo la provinciale 175, la San Giorgio-Cernusco-Tromello: serviranno 210mila euro. Fuori dai confini lomellini, si registrano poi sei lavori agli istituti scolastici di Pavia (Volta, Bordoni e Cardano), la manutenzione della provinciale 62 Serra del Monte-Cecima, un intervento sul cavo Lagozzo a Torremenapace (frazione di Voghera) e la riqualificazione della provinciale 203 nei centri di Borgo Priolo e Borgoratto Mormorolo.

all'interno e all'esterno delle medie, adesso pensiamo a progettare gli interventi alla copertura e agli infissi delle elementari. Successivamente ci occuperemo del recupero energetico all'asilo nido». Sono 100mila gli euro destinati a Parona. Fondi da spendere in opere pubbliche che l'amministrazione comunale guidata da Marco Lorena ha destinato ad alcune opere pubbliche come la riasfaltatura di alcune strade del paese (poco più di 90mila euro) e la sistemazione della copertura dei co-

lombardi del cimitero nel lato nord est. Infine Mede: «La Regione ha erogato 350mila euro - afferma il sindaco Giorgio Guardamagna - stiamo impiegandoli massimamente a scuola per conseguire il CPI con formazioni varie negli impianti. Poi abbiamo la ristrutturazione dell'atrio del Comune, del Cavedio del Comune, il tetto del Castello Sangiuliani, parte della copertura del teatro. I lavori sono quasi tutti in corso di esecuzione e alcuni iniziano questa settimana».



Il tema ha fatto discutere a livello politico con la Lega in prima fila a difendere l'utilità dell'infrastruttura

di Matteo Negri

Lo stop alla superstrada Vigevano-Malpensa non convince neppure il Partito democratico, casa politica del ministro dei Trasporti, Paola De Micheli: per questo motivo nella giornata di ieri, martedì, era in programma un tavolo di confronto tra la titolare del dicastero e Marco Simoni, responsabile nazionale dem per le Infrastrutture. L'incontro, che doveva svolgersi in mattinata, è stato rimandato alla tarda serata in seguito ai cambiamenti nell'agenda della ministra, alle prese con le conseguenze delle alluvioni nel Nord Italia. Artefice del tentativo di confronto è stato Emanuele Corsico Piccolini, consigliere comunale e provinciale in quota Pd e membro della direzione nazionale del partito: «Dopo le ultime parole della ministra, ho portato il tema superstrada all'attenzione dei colleghi della direzione, invitandoli a riconsiderare la nostra posizione: fino all'ultimo governo, il Pd si era sempre schierato a favore dell'ope-

ra. Una riprogettazione globale comporterebbe tempistiche troppo lunghe, per questo stiamo valutando una soluzione di compromesso». La "soluzione Corsico" si proporrebbe di aggirare le criticità più volte sottolineate dal Movimento 5 Stelle, principale oppositore, separando i destini delle due tratte della superstrada: a quel punto si potrebbe procedere con l'appalto del tratto Vigevano-Albairate, riconsiderando invece il tratto Albairate-Boffalora come richiesto dagli alleati di governo. «La priorità per la nostra zona - prosegue Corsico Piccolini - è quella di superare agevolmente Ozzero e Abbiategrasso, motivo per cui la tratta C è di importanza strategica. Se si procederà rapidamente con quella potremo considerare una riflessione aggiuntiva sulla porzione tra Albairate e Boffalora. Vedremo ora se la disponibilità dimostrata verso questa soluzione si trasformerà in decisione politica».

» L'OPERA

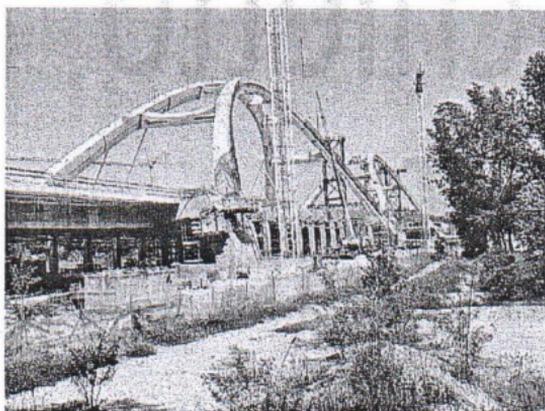
UN NUOVO PROGETTO ALLUNGHEREBBE L'ITER

Superstrada, il governo lavora per evitare lo stop definitivo

Incontro a Roma con il ministro De Micheli: l'ipotesi è superare il tratto Ozzero-Abbategrasso e appaltare i lavori sulla Vigevano-Albairate

→ CANTIERE INCOMPIUTO

Ponte sul Ticino, a fine mese la gara per gli ultimi 23 metri



Approvato il progetto dello studio Integra sulla tratta mancante. Si prevede la chiusura a fine 2021

Il nuovo ponte sul Ticino sarà percorribile entro la fine del 2021: è questa l'ipotesi più quotata in Provincia di Pavia, ente responsabile dell'opera. Dopo più di dieci anni si potrebbe quindi portare a compimento un progetto rivelatosi travagliato fin dalle origini, con il fallimento di due imprese appaltatrici e l'abbandono dei lavori da parte della terza, la ditta Polese, nel gennaio dello scorso anno. Quando finalmente si pensava di essere giunti a un punto di svolta con l'affidamento della riprogettazione del tratto mancante alla ditta Integra, la pandemia da Coronavirus ha però causato inevitabili ritardi sulla tabella di marcia, posticipando a estate inoltrata la consegna del progetto finale. «A fine settembre abbiamo ricevuto la validazione del progetto di Integra riguardante i 23 metri di asse stradale mancante – spiega il presidente della Provincia, Vittorio Poma – e i pochi rilievi emersi sono già stati inoltrati al progettista, che entro fine settimana effettuerà le modifiche necessarie. Entro fine mese potremo a questo punto pubblicare l'avviso di gara, con l'obiettivo di affidare i lavori entro l'anno. Parallelamente stiamo valutando le offerte che ci sono state presentate riguardo alle operazioni di viabilità connessa: in questo caso contiamo di avere entro tre mesi un progetto da mandare in gara in concomitanza con l'inizio dei lavori sul ponte. In assenza di ulteriori imprevisti, che già in passato hanno complicato le cose, auspico che il tutto si concluda entro la fine del prossimo anno», conclude il numero uno di Piazza Italia. (m.n.)



Vittorio Poma
presidente della Provincia

**Scaldasole****L'ordinanza anti camion
sospesa fino a novembre**

SCALDASOLE L'accordo verbale tra comune di Scaldasole, Provincia di Pavia e Cna-Fita (sindacato degli autotrasportatori) ha per ora bloccato l'ordinanza del sindaco Alberto Bonandin di divieto del transito ai Tir dall'abitato per inquinamento acustico. Ma a Scaldasole è in atto una seconda campagna di rilevamenti da parte di Arpa: una centralina mobile è stata posta all'altezza dell'incrocio per Alagna e misura le emissioni di fumi e gas di scarico. «A fine anno disporremo anche di questi dati che, se negativi come quelli acustici, andranno a giustificare maggiormente la nostra volontà di blocco ai mezzi pesanti - spiega il vicesindaco Luigi Rabeschi - Intanto il sindaco ha congelato l'ordinanza dopo il summit in Provincia di due settimane fa. Ma sarà un congelamento condizionato». Quali saranno quindi gli scenari futuri? «Due le ipotesi che potranno realizzarsi - spiega Rabeschi -. Se verranno rispettate le condizioni per trovare alterative viabilistiche a medio termine attraverso la realizzazione di un casello autostradale sulla A-7 a Pieve Albignola, emetteremo un'ordinanza mitigata ovvero il blocco dei camion in fasce orarie secondo finestre da concordare con Cna e Provincia. Se non arriveranno risposte tipo casello o tangenziale al paese, entro la fine di novembre emetteremo un'ordinanza di blocco totale, 24 ore al giorno, di tutti i Tir». La sensazione è che delle due ipotesi sia più percorribile l'ipotesi casello a Pieve Albignola. «La pratica-casello dispone già di un progetto e l'iter è avviato da mesi - evidenzia il vice sindaco di Scaldasole -. Ci attendiamo una risposta in merito. Intanto, se anche le analisi dell'aria da parte di Arpa, dovessero risultare fuori norma, disporremo di un motivo ulteriore per chiudere tutto per salvaguardare la salute della nostra gente».



Rivanazzano Terme

Valvitalia

Ruggeri torna presidente Vinti è l'ad



Salvatore Ruggeri

RIVANAZZANO TERME

Salvatore Ruggeri torna alla presidenza del gruppo industriale Valvitalia, da lui fondato nel 2002, subentrando a Umberto Quadrino; il figlio Massimiliano è vicepresidente esecutivo, mentre Ugo Vinti è il nuovo amministratore delegato. Queste le nomine deliberate dall'assemblea dei soci della SpA di Rivanazzano Terme, che ha «convenuto sulla necessità di integrare il proprio modello di gestione per affrontare le nuove sfide di un mercato in rapida evoluzione a livello globale, con l'intenzione di cogliere ogni opportunità di crescita». Vinti, romano, ha maturato una lunga esperienza nella gestione di multinazionali dei settori di alta tecnologia, tra cui aerospazio, difesa, cantieristica, siderurgia e, più di recente, in Ansaldo Energia; in Valvitalia, dovrà mettere a punto e attuare il nuovo piano industriale.

Completano il cda Matteo Fanciullacci, Francesco Gianni, Pier Francesco Ragni e

Luca Ruggeri. «Sono convinto che le competenze e le doti umane di Vinti siano un'ulteriore iniezione di energia per il rilancio del gruppo, nel solco della continuità di guida aziendale», sottolinea Ruggeri. Il mese di settembre ha fatto registrare un significativo andamento del portafoglio ordini dopo il rallentamento dovuto all'emergenza sanitaria. --



**Firmato il protocollo d'intesa tra la ditta e il Comune
sarà usato una parte del parcheggio accanto alla fabbrica**

L'Ab Mauri è pronta Si farà il collegamento diretto col depuratore

CASTEGGIO Un passo in più nella direzione di una migliore gestione dei reflui. Ab Mauri è pronta a realizzare una condotta che porterà direttamente al depuratore di Casteggio le acque in uscita dall'azienda. Pochi giorni fa il Comune ha approvato il protocollo d'intesa con cui cede alla ditta l'utilizzo di una parte del parcheggio pubblico accanto alla fabbrica, per la realizzazione del collettamento. In cambio Ab Mauri si impegna a rifare l'area verde di via Milano e a sistemare gli asfalti che saranno danneggiati dagli scavi.

Gli investimenti

Proseguono così gli investimenti dell'azienda internazionale nello stabilimento casteggiano, dopo che nel settembre del 2018 la Conferenza dei servizi in Provincia aveva rinnovato l'Autorizzazione unica ambientale, in pratica il permesso necessario a lavorare. In cambio l'azienda si era impegnata a fare diversi investimenti, tra cui un sistema di depurazione interno che è già in funzione da alcuni mesi, e anche questo nuovo collegamento diretto. «Ab Mauri conferma di avere a cuore la realtà casteggiana e proseguire nell'investire per rispettare gli impegni presi. - spiega il sindaco, Lorenzo Vigo - Con questo intervento lo stabilimento non scaricherà più nella fognatura, ma avrà una sua tubazione che va direttamente al depuratore di Casteggio. In questo modo sarà possibile fare rilievi precisi sia sui volumi conferiti che sulle caratteristiche chimiche dei reflui». La convenzione siglata con il Comune serve a realizzare il collegamento: «Abbiamo dato in uso una piccola porzione del parcheggio, dove saranno realizzati gli impianti funzionali alla realizzazione del collegamento. Ab Mauri procederà poi a scavare lungo la strada per la posa della tubazione. Non ho elementi certi, ma credo che l'intervento partirà nelle prossime settimane: anche l'azienda ci tiene a eseguire il prima possibile i lavori. In cambio non solo Ab Mauri sistemerà la vicina area verde e gli asfalti danneggiati dagli scavi, ma si impegna a curarne la manutenzione per 20 anni. I pochi posti auto persi nel parcheggio saranno recuperati con alcuni posteggi a spina di pesce lungo la via».

la scheda

Inquinamento del torrente Coppa La procura continua le indagini

Mentre Ab Mauri procede nel tradurre in concreto gli impegni presi nel 2018 di fronte alla Provincia per la salvaguardia ambientale, procede pure l'indagine sull'inquinamento del torrente Coppa che annovera tra i soggetti indagati anche lo stabilimento casteggiano. L'ipotesi accusatoria ufficializzata a fine estate, ancora da dimostrare, tira in ballo i reflui dell'azienda tra le possibili cause di inquinamento del corso d'acqua.



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>

