PARONA

Clir in assemblea Ma le nomine potrebbero slittare

PARONA – Con gli equilibri politici che sono mutati dopo l'ultima tornata elettorale, anche la nomina del nuovo organo amministrativo del Clir – società che si occupa di rifiuti – potrebbe subire uno slittamento. Sabato mattina si riunirà a Parona l'assemblea dei soci (nella foto). I punti all'ordine del giorno sono due: l'approvazione del bilancio e, appunto, la nomina del nuovo direttivo. «Non so dire se sabato si riuscirà ad arrivare a un'elezione – spiega il presidente uscente Federico Bertani, che si è ricandidato – o se si deciderà per un rinvio. Forse la politica ha bisogno di prendersi un periodo di riflessione». Il ribaltone politico di lunedì a Gambolò, che era amministrata dal centro sinistra, ha contribuito a rimescolare ulteriormente le carte. L'ipotesi quindi di un rinvio del punto relativo alle nomine potrebbe essere funzionale per permettere di tessere nuove alleanze politiche tra le diverse correnti. Le candidature in campo sono undici. Oltre a quella di Federico Bertani, gli altri nomi sono quelli di Marco Barbenza, Giorgio Caresana, Riccardo Ferrari, Erica Ferraris, Antonello Galiani, Fabrizio Giannelli, Fabio Lambri, Giuseppina Milanino, Eugenio Poles e Daniele Pasquali (che ha però inviato la candidatura oltre i termini). Rimane da capire se si intenderà nominare un amministratore unico, come oggi, o un consiglio composto da tre membri, e se i tre consiglieri comunali (Galiani, Giannelli e Lambri) siano eleggibili o meno.

i.d.

Mortara, Legambiente presenta il progetto di dorsale turistica lungo l'Agogna
Servono milioni, la Provincia punta al bando "emblematici" di fondazione Cariplo

Una rete ciclabile di 136 chilometri

>> Claudio Bressani
claudio.bressani@ievve.com

MORTARA – Per adesso è solo un'idea, anzi un progetto. Per trasformarlo in realtà occorrono soldi, tanti: 26 milioni 595 mila euro per l'intera infrastruttura, una rete di 136 chilometri di piste ciclabili che taglierà in lungo e in largo la provincia, dalla Lomellina all'Oltrepo, e si connetterà con la ciclovia Vento, ovvero Venezia-Torino, un'asse lungo l'asta del Po che si svilupperà, una volta completato, per 679 chilometri. Per questo la rete pavese è stata battezzata "ViaconVento".

Sopra: **Marco Facchinotti, Marzio Marzorati e Angelo Ricci.** *A sinistra:* **La strada (con pista ciclabile) dalla rotonda dell'Asilo Vittoria a S. Albino**

La stesura del progetto, con la Provincia come capofila insieme a Legambiente e altri soggetti come Tracce di Territorio e i Gal di Oltrepo e Lomellina, è stata cofinanziata con 138.520 euro da Fondazione Cariplo. Con la stessa istituzione la Provincia è al lavoro per accedere al bando "interventi emblematici", che mette a disposizione di due province a rotazione 7 milioni ciascuna per grandi progetti. Nel 2016 tocca a Pavia e Lecco. "ViaconVento" è stato presentato lunedì mattina alla partenza di una bicicletta-ta di Legambiente: una mezza dozzina di cicloturisti da Mortara hanno raggiunto Silvano Pietra, martedì la seconda tappa da Cervesina a Pinarolo Po e mercoledì la terza per arrivare a Pavia. È l'antipasto di quanto potrà accadere in futuro: «È un'infrastruttura rivolta al turismo ciclabile – dice Marzio Marzorati di Legambiente – sul modello della Salisburgo-Grado, che genera ricadute per milioni di euro. In macchina si può attraversare la Lomellina senza fare una tappa. In bici ci si ferma a mangiare, a bere, a riposarsi. E si sviluppa un circuito economico». Per ViaconVento è stimato un indotto tra i 37 e i 41 mila euro annui a chilometro. «I percorsi – dice Angelo Ricci dell'associazione "Tracce di Territorio" di San Giorgio – seguono due importanti dorsali d'acqua: l'Agogna in Lomellina e lo Staffora in Oltrepo». In Lomellina il percorso principale da Nicorvo scende verso sud-est toccando Castello d'Agogna, Olevano, Velezzo, Lomello, Galliavola e Mezzana Bigli. Da qui una diramazione risale verso nord-est attraverso Sannazzaro, Scaldasole, Alagna e Garlasco, fino a Bereguardo. Un'altra diramazione collega il primo tratto a Mortara: «Siamo in un punto strategico – dice il sindaco Marco Facchinotti – per la presenza della stazione, punto d'arrivo dei turisti in bicicletta».
«I percorsi ciclabili sono per la maggior parte in sedime proprio – aggiunge Marzorati – evitando la viabilità principale. Alcune strade, esistenti, sono da sistemare, altre vanno create ex novo. I Comuni si dovrebbero occupare della loro manutenzione».

Ma in 4 anni non si riesce a realizzarne 120 metri

MORTARA – Mentre si progettano percorsi ciclabili per 136 chilometri, a Mortara da quattro anni non si riescono a completare i 120 metri del collegamento con l'abbazia di Sant'Albino. Il progetto è nel piano triennale delle opere pubbliche dal 2012. Ma anche quest'anno non sarà quello buono. Nell'ultima versione è stato fatto slittare all'annualità 2017.

Il primo tratto (strada più pista ciclabile di 230 metri, a partire dall'innesto nella rotonda dell'Asilo Vittoria) è stato realizzato nell'autunno 2013 da un privato, l'azienda florovivaistica Somboli, a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti per trasformare a destinazione commerciale 10 mila metri quadri di terreno. Il resto (120 metri) doveva essere realizzato dal Comune. Di fatto da oltre due anni e mezzo c'è un tronco stradale totalmente inutile, che finisce nel nulla, con affaccio su una risaia. Nel 2012 erano stati messi a bilancio per il completamento 100 mila euro, oggi saliti a 150 mila. L'opera comporta la realizzazione di un terrapieno perché in quel punto il piano della campagna è parecchio più basso. E tra l'altro c'è il problema dell'area: serve poco più di una pertica, ma di cessione bonaria non si parla perché i proprietari chiedono un indennizzo pari a 20 anni di mancati raccolti. Servirà un esproprio.

c.b.

MORTARA-CASALE

Riapertura della linea «Un sogno, in Piemonte ci puntano molto»

MORTARA – Doveva riaprire per Expo, poi si era parlato del 2016, ora del 2017. Ma i fautori della riattivazione della linea Mortara-Casale, o addirittura dell'intera Mortara-Asti, non demordono. L'ultimo treno sui 73,4 chilometri della tratta, costruita nel 1870, ha viaggiato il 31 maggio 2010, poi arrivò la chiusura come "ramo secco".
Lunedì pomeriggio a Casale c'è stata una nuova riunione. Per Mortara ha partecipato l'assessore Fabio Farina: «È un bel libro dei sogni, in Piemonte ci puntano molto. Soprattutto la zona di Casale, che vuole un collegamento ferroviario diretto con Milano. Anche noi siamo molto interessati alle relazioni con quel territorio con cui abbiamo tante affinità. Sarebbe già un successo riuscire a riaprire la tratta Mortara-Casale. Se c'è un momento per muoversi è questo, mentre il ministro Graziano Delrio continua a ripetere che ci vuole più ferro».
Il punto di partenza è l'inserimento della linea Asti-Milano, classificata addirittura come "regionale veloce", nel Dup, il documento unico di programmazione triennale, approvato ad aprile dall'Agenzia mobilità Piemonte. Si ipotizzano oneri d'esercizio per un milione e 27 mila euro l'anno per 63.116 treni-km, che non è molto: significa tre-quattro coppie al giorno. Ma prima ci vorrebbe un milione e mezzo (se basta) per riattivare una linea che negli anni di totale abbandono è stata vandalizzata depredata di tutto, a partire dai cavi di rame.
Alla riunione di lunedì, oltre a Mortara, erano presenti i sindaci di Candia e Cozzo, la Provincia con l'assessore ai Trasporti Paolo Gramigna, accanto ai rappresentanti casalesi, compresa l'università. Si lavora a un convegno: doveva tenersi il 25 giugno, ma slitterà di qualche settimana.

Lettera aperta di Ance Pavia, Ascom Pavia, Ascom Vigevano, Confartigianato Imprese Pavia, Confartigianato Imprese Lomellina, Confindustria Pavia, Federalberghi Pavia.
L'autostrada regionale Broni-Mortara.
L'ultima possibilità di sviluppo della Provincia di Pavia.

Questa lettera è indirizzata a tutti coloro che rappresentano le attività economiche della nostra provincia, sentendo propria la responsabilità ed il dovere di garantire il benessere a tutti coloro che da queste attività traggono il proprio sostentamento e con queste attività costruiscono il proprio futuro.

È fatto ormai notorio che le aree del'Oltrepò e della Lomellina sono da un lunghissimo tempo connotate da una scarsissima infrastrutturazione viaria.
Ciò ha prodotto un pressoché completo isolamento della Lomellina, oltre ad una palmare insufficienza di collegamento tra le città di Broni, Pavia e Mortara.
L'autostrada regionale Broni-Mortara è un'infrastruttura fondamentale per queste aree che da tantissimi anni pagano un gap che non è soltanto infrastrutturale, ma anche competitivo, quindi di sviluppo, di crescita economica e non ultimo anche sociale, in termini di mancate opportunità di lavoro.
La realizzazione di un'opera del valore di un miliardo di euro, oltre a rompere quell'isolamento che ormai è completa asfissia per il nostro tessuto imprenditoriale, sarebbe in grado di far ripartire immediatamente - in relazione all'indotto che porterebbe con sé - un'economia stagnante e garantirebbe - nel medio periodo - un ritorno economico per tutti gli operatori, del settore e non.
Mortara peraltro, con la realizzazione dell'opera, vedrebbe grandemente accelerato il percorso di sviluppo del Polo Logistico Integrato, già oggi eccellenza tra i centri intermodali della Lombardia.
Si produrrebbe anche un effetto positivo nei confronti dei comuni vicini che hanno sul proprio territorio amplissimi spazi lasciati liberi dalle cessate attività economiche; spazi che da costo possono diventare opportunità per nuove iniziative economiche, commerciali, industriali, artigiane ....
A ciò si aggiunga che le opere compensative (valutabili in circa 100 milioni di euro) che ricadrebbero sul territorio darebbero la possibilità di eliminare le criticità presenti sulla viabilità provinciale, oggi al limite dell'inagibilità.
Il tutto, valutato complessivamente, porterebbe ad una sensibile riduzione del carico pesante e leggero di attraversamento, riducendo l'inquinamento vicino ai centri abitati e scaricando la viabilità ordinaria.
La realizzazione dell'autostrada regionale Broni-Mortara non rappresenta quindi soltanto la costruzione di una infrastruttura, ma è una concreta opportunità di lavoro per un territorio con una crisi occupazionale di durata e portata tale che non se ne ha memoria dal dopoguerra.
L'emergenza sociale che insiste sul nostro territorio lascerebbe lo spazio ad una nuova dignità del lavoro.
Il settore dell'edilizia che ha perso dal 2008 circa 5000 occupati (oltre il 60%) potrebbe rimettere in moto un volano che darebbe nuove opportunità di lavoro per tutti i settori.
Con questo documento vogliamo quindi in ultimo evidenziare LA CHIARA VOLONTÀ della gran parte di questo territorio, come rappresentato dalle firme che seguono in calce, affinché l'opera venga eseguita.
Siamo quelle associazioni di categoria, quei cittadini e quelle parti sociali che tengono all'uscita da questo isolamento e che ritengono che non si possa esprimere un aprioristico giudizio negativo in merito alla costruzione di un opera senza valutare il peso (o volutamente svalutandone) degli innumerevoli effetti positivi.
E ciò in special modo quando tale opera può essere la soluzione, certamente l'ultima, per un territorio che non può più permettersi di essere la "cenerentola" della Lombardia.

Letto, confermato e sottoscritto.

Ance Pavia
ASCOM PAVIA
ASCOM VIGEVANO

Confartigianato Imprese Pavia
Confartigianato Imp
Confindustria Pavia
Federalberghl Pavia