



ASSOLOMBARDA

16 luglio 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

SUPERSTRADA VIGEVANO-MALPENSA

«Aspettiamo il Ministero...»

>> **Mario Pacali** mario.pacali@ievve.com

Aspettiamo le carte ufficiali. Quelle del Ministero. Poi, in base al responso, si potrà agire. «E sono disposto a pagare di tasca mia i pullman per andare a Roma a protestare. Prima però servono gli atti ufficiali». Ha chiuso con queste parole, il sindaco di Vigevano Andrea Sala, la conferenza stampa indetta lunedì sera da Forza Italia per affrontare la "grana" - l'ennesima -

che sta calando sul progetto della superstrada Vigevano-Malpensa, dopo le dichiarazioni rilasciate la scorsa settimana dai consiglieri regionali pentastellati Massimo De Rosa e Simone Verni che avevano annunciato la volontà del Mit (Ministero Infrastrutture e Trasporti) di stoppare l'attuale progetto Anas in fase di esame dal dicastero dell'Ambiente, e di richiedere ad Anas stessa una revisione complessiva del tracciato.



La ex statale, unica strada di collegamento - e intasamento - verso il milanese

Sala: voglio atti ufficiali. Pronto a pagare di tasca mia il bus per andare a Roma a protestare. Intanto Forza Italia chiama Cattaneo: spieghino in Parlamento cosa sta accadendo

«Le carte, tecnicamente, sono a posto. L'iter è avviato, quindi è solo una questione di tempo». I sessanta giorni che per legge scattano dal momento del deposito della documentazione al Ministero. Cosa avvenuta il 18 giugno scorso. Non solo. «Lo dico con estrema serenità: ho fatto una telefonata ad una persona che è "dentro" al procedimento, e mi ha confermato quanto sto riportando. Le dichiarazioni che si leggono sono diverse dai fatti reali. Ma possono cambiare i fatti reali? Sì, se c'è una presa di posizione politica, un atto governativo che blocchi la strada stessa. Se ciò avvenisse - ha proseguito Sala - andremo in tutte le case a dire che sono M5S e Pd i responsabili dell'isolamento di Vigevano». Ma non basta, aggiungiamo, girare casa per casa. Serve di più, decisamente di più. «Stiamo calmi, per il momento, non facciamo nulla. I fatti tecnici andranno avanti, in attesa dell'approvazione. Solo una scelta politica può determinare lo stop della strada». E in quel caso, aggiunge sempre il sindaco, «sarò il primo a pagare di tasca propria i pullman per andare a Roma a protestare davanti al Ministero. Ma fino ad allora stiamo calmi, non agitiamoci...». Siamo i primi ad augurarci che le affermazioni dei pentastellati vengano su-



La conferenza stampa di lunedì sera sulla grana superstrada organizzata da Forza Italia di Vigevano

perate dalle carte, dagli atti ufficiali e dell'approvazione definitiva. Però ci sono dei precedenti decisamente recenti: le sparate sulla strada che stava saltando qualche settimana prima del verdetto del Tar del dicembre scorso che bocciava la delibera del Cipe che dava il via libera alla Vigevano-Malpensa. Di pazienza (e di calma) questa città e questo territorio ne ha avuta fin troppa, visto che il patto Stato-Regione per la strada risale al 1991...

E sulla questione il concetto di pazienza non sembra essere di casa per Forza Italia, che ha indetto lunedì sera la conferenza stampa. Un monumento allo spreco, alla mala-amministrazione ed alla mala-justizia, ha detto il vice coordina-

toro cittadino Paolo Iozzi, parlando della grana superstrada. «Una generazione di politici e amministratori che hanno promesso e non mantenuto per scelta, convenienza e incapacità. Non si possono bloccare atti amministrativi con aggravio di costi e ulteriori perdite di tempo». «Scordiamoci il colore politico e marciamo insieme per mandare avanti l'opera. La gente vuole questo. Facciamoci interpreti del malcontento generale. Vigevano merita attenzione. Ho contattato l'onorevole Alessandro Cattaneo, al fine di farsi portavoce di una interpellanza parlamentare». Iozzi ha poi annunciato la costituzione di un gruppo di lavoro sulla questione superstrada, con tecnici che hanno contribuito alla stesura del piano di

collegamento. «Serve una condivisione totale da parte di tutti coloro che vogliono la strada - ha aggiunto il coordinatore Alessandro Rubino - coinvolgendo anche tutta la Lomellina. Serve l'unione di tutti. Incateniamoci tutti insieme per ribadire con forza che vogliamo quella strada». «Qui c'è un fronte politico ben definito: chi vuole la strada e chi è contro lo sviluppo di questo territorio - è intervenuto il vice sindaco Andrea Cefià - Chi non la vuole non ama Vigevano e la Lomellina. Non esiste nessuna terza via. Chi dice che i soldi stanziati per la strada possono essere spostati per la ferrovia, dice una cosa palesemente errata. Il nostro territorio si può permettere altri vent'anni senza la strada? Parlo di progetto condiviso: qui ci sono tutti i Comuni della tratta che la vogliono, ad eccezione di due: Albairate e Cassinetta. Stanno imponendo una scelta di minoranza contro il volere della maggioranza». All'incontro era presente anche la vice presidente della Provincia, Daniela Bio, schierata al fianco di Vigevano e della Lomellina. Non fare la strada, ha sottolineato invece il capogruppo Stefano Bellati citando lo studio di Confindustria, costa alla collettività qualcosa come 130 milioni di euro all'anno

IL DOCUMENTO

Rivedere il progetto, ma per il Parco non è una bocciatura

MAGENTA - «Una serie di misure compensative a mitigazione dell'impatto dell'opera e la convocazione di un tavolo di confronto. Sono queste alcune delle richieste formalizzate nella risposta che il Consiglio di Gestione del Parco del Ticino ha rilasciato ad Anas...» Inizia così il comunicato firmato dall'ente di Pontevecchio di Magenta. «Con questa risposta ad Anas il Consiglio non vuole esprimere una valutazione né negativa né positiva dell'opera, anche perché non espressamente richiesto in questa fase. L'obiettivo è quello di evidenziare le criticità e gli aspetti migliorativi in un'ottica di costruttiva collaborazione durante le successive fasi dell'iter autorizzativo sono certa che troveranno applicazione le proposte del Parco», il virgolettato attribuito alla presidente Cristiana Chiappa.

Indubbiamente la "fuga" di quella delibera approvata nel cda del 30 giugno scorso ha creato non poco scompiglio al Parco. Al punto che il 2 luglio, giorno dell'uscita del nostro giornale con in prima pagina "Il Parco ci taglia la strada", da Pontevecchio di Magenta sono arrivate alcune telefonate. Innanzitutto per smentire l'articolo, dirci che nel cda del 30 giugno non era stata assunta alcuna delibera sulla Vigevano-Malpensa; in secondo luogo per andare alla ricerca della

PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO		
C.d.S.	Numero	Data
	86	30/06/2020

OGGETTO: ACCESSIBILITÀ MALPENSA - COLLEGAMENTO TRA LA STRADA PROVINCIALE EX SS. 11 PADANA SUPERIORE A MAGENTA E LA TANGENZIALE OVESTI DI MILANO CON VARIANTE DI ABBATEGRASSO E ADEGUAMENTO IN SEDE DEL TRATTO DELLA SS44 VIGEVANESE ABBATEGRASSO - VIGEVANO FINO ALL'NUOVO PONTE SUI TICINI. PRIMO STRALCIO DA MAGENTA A VIGEVANO. TRATTA A E TRATTA C. RIBCONTRO A NOTIZIA ANAS DEL 2 MARZO 2020

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI GESTIONE

L'anno duemilaventi addì trenta del mese di giugno alle ore 14:30, convocato nei modi previsti dallo statuto, si è regolarmente riunito il Consiglio di Gestione dell'Ente Parco.

Rilevata l'indifferibilità e urgenza di cui alla contingente emergenza sanitaria di garantire il più celermente possibile l'attività del Consiglio di Gestione, assicurando massima trasparenza nelle decisioni, nonché l'efficienza di servizio, nonché l'attuazione immediata di

"talpa" che in tempo reale aveva invitato alla redazione dell'Informatore non solo la delibera, ma anche la relazione istruttoria allegata all'atto stesso. A distanza di una settimana dalla pubblicazione, il comunicato con il quale abbiamo aperto. Dove si annuncia che il Parco chiede una serie di opere compensative a mitigazione dell'impatto ed un tavolo di confronto. «Sono queste al-

cune delle richieste...». Sì, ma gli altri aspetti contenuti nella delibera? Analizziamoli, partendo dalla data della stessa: 30 giugno 2020, come si evince dall'atto pubblicato all'albo pretorio e qui riprodotto (ma non si era discusso nulla quella sera?) solo nei giorni scorsi. Nell'articolo del 2 luglio, l'Informatore evidenziava i punti cardine di quel pollice verso decretato da Pontevecchio di Magenta: «Non sono state accolte né prese in considerazione le richieste dell'Ente Parco di una revisione sostanziale del progetto»; presa d'atto «che permangono una serie di criticità sul progetto definitivo presentato»; richiesta ai Ministeri competenti ed a Regione Lombardia di «una revisione sostanziale del progetto sulla base delle osservazioni espresse nell'istruttoria»; accogliere «la richiesta delle associazioni agricole di istituzione di un tavolo tecnico congiunto». Volete sapere cosa contiene la delibera pubblicata pochi giorni fa all'albo pretorio? Le stesse identiche cose. Perché, nonostante qualcuno dalla sede del Consorzio di tutela voleva farci credere che noi avevamo preso una cantonata, quel 30 giugno la delibera è passata. Ed è stata approvata, da un ente a maggioranza centro-destra con ai vertici un rappresentante indicato dalla Lega. In altre parole, «impallinati» dal fuoco amico.


SULL'OPS INTERVIENE IL DOTTOR ALBERTO CAZZANI, PRESIDENTE DELLA FONDAZIONE BANCA POPOLARE DI VIGEVANO

Intesa-Ubi, operazione che non piace

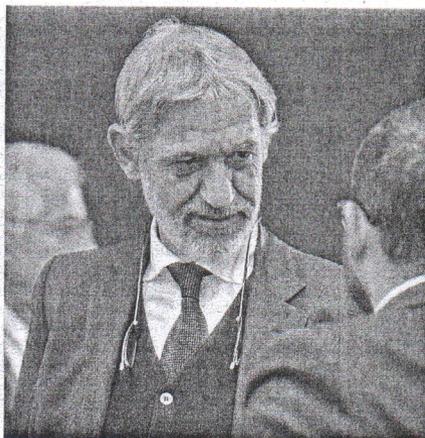
«Qui si vuole eliminare un concorrente che ha sempre avuto rispetto per la città»

VIGEVANO - Scadrà il 28 luglio prossimo l'offerta pubblica di scambio (Ops) lanciata da Intesa Sanpaolo su Ubi Banca. Il gruppo guidato da Carlo Messina, così come annunciato a metà di febbraio, mette sul piatto 17 azioni proprie da scambiare con 10 titoli della banca capitanata da Victor Massiah. Sulla base delle quotazioni di Piazza Affari al 14 febbraio 2020, questo scambio offriva ai soci di Ubi un valore aggiunto del 28%, ma stando ai prezzi di Borsa di questi giorni il premio è diventato negativo. Se vogliamo è la prima volta che scatta un'offerta pubblica di scambio su una banca che sta invece facendo di tutto per evitare di farsi acquisire. Un'offerta ostile, come puntualizza anche il dottor Alberto Cazzani, presidente della Fondazione Banca Popolare di Vigevano - che ricordiamo è indipendente rispetto a Ubi stessa e che in ogni caso resterà autonoma - al punto che il cda del gruppo Ubi, con vota unanime "ha ritenuto non congruo, da un punto di vista finanziario, il corrispettivo unitario", evidenziando tutte le criticità dell'operazione in un dossier di cento pagine. Intesa vuole integrare al proprio interno Ubi Banca, ma per farlo, cioè tecnicamente per fare passare senza problemi una delibera straordinaria in assemblea, dovrebbe riuscire a salire al 66,67% dell'azionariato del gruppo con quartier generale a Bergamo. In altre parole, è necessario che i soci di Ubi rispondano in maniera abbastanza massiccia all'Ops. E se non dovesse succedere? Una delle altre condizioni di efficacia dell'offerta riguarda invece il via libera dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm), che nel maggio scorso ha avviato un'istruttoria. Al fine di poter soddisfare le richieste dell'authority - che ovviamente teme che in alcune aree si possa verificare il rafforzamento di una posizione dominante - Intesa ha aumentato il numero degli sportelli in via di cessione a Bper e si è detta disponibile a liberarsi di ulteriori 17 filiali. Ora non resta che attendere il verdetto dell'Agcm, che si esprimerà entro il 25 luglio, tre giorni prima della chiusura dell'offerta.

Dottor Cazzani, è conveniente la OPS di Intesa su Ubi per il territorio?

Ho molti dubbi, anche dovuti al fatto che l'offerta di Intesa, ricordiamolo subito, non è stata concordata.

Ho forti dubbi come imprenditore, è inevitabile infatti che le concentrazioni comportino la riduzione dei fidi a chi fosse cliente di entrambi. Inoltre, riduce la concor-



ENTE AUTONOMO

Il dottor Alberto Cazzani è il presidente della Fondazione Banca Popolare di Vigevano. La BPV era stata assorbita prima da Banca Commercio e Industria e successivamente da Ubi. La Fondazione è organismo indipendente rispetto a Ubi, e manterrà sempre la sua autonomia.

renza, e la riduce sotto due aspetti. Il primo, creando un campione nazionale dominante (non europeo, dove Intesa manterrebbe il suo ranking) di circa il doppio più grande del secondo gruppo. Il secondo, eliminando un eccellente e quindi pericoloso concorrente come Ubi, che invece sarebbe in grado di porsi come aggregatore per la creazione di un terzo polo bancario, indispensabile per il paese secondo più voci autorevoli. Aggiungo soltanto che tutte le aggregazioni portate a termine con successo da Ubi negli ultimi vent'anni sono state concordate con gli altri soggetti. Faccio un esempio chiaro

per i vigevanesi: Ubi banca ha sempre avuto grande rispetto ed ha concretamente supportato economicamente le iniziative della Fondazione Banca Popolare di Vigevano sul territorio, non ultimo il Premio Duse. Cosa farà Intesa (o BPER, visto che oltre un terzo del perimetro di Ubi passerà alla banca emiliana controllata da Unipol)? Non ne ho la minima idea, perché l'offerta non è stata concordata, e quindi Intesa non sa neanche che esista la nostra piccola fondazione o il premio Duse. Ma negoziare qualcosa ad operazione avvenuta, è evidente, sarà molto più complicato che non se si fosse fatto nel corso di una trattativa amichevole.

È conveniente invece l'OPS per gli azionisti?

Per gli azionisti di Intesa sicuramente sì. Pagano poco una banca solida e ben patrimonializzata (peraltro smembrandola immediatamente dopo) Per gli azionisti di Ubi a mio parere no. Innanzitutto vorrei ricordare che gli azionisti che non volessero aderire all'offerta sarebbero comunque tutelati dai presidi previsti dalla normativa vigente.

Parliamo di valori. Il valore stimato da Intesa (1,7 azioni Intesa ogni 1 azione Ubi) corrisponde ad una valutazione del perimetro Ubi al 10% di quello Intesa. Ubi, in altre parole, peserebbe 1/10 di Intesa. Scorrendo i macro indicatori delle due Banche (gli impieghi, la raccolta, i proventi operativi, il patrimonio) si nota che il valore di Ubi è intorno al 20% di Intesa, o se volete 2/10. Insomma, il prezzo offerto è esattamente la metà! Gli indicatori intorno al 10% sono la capitalizzazione (11%, comprensiva del premio del 27,6%) e l'utile netto. Ma come ogni imprenditore sa il valore di un'azienda non si misura solo sulla quotazione finanziaria di un giorno ma piuttosto sulla consistenza reale e prospettica dell'azienda.

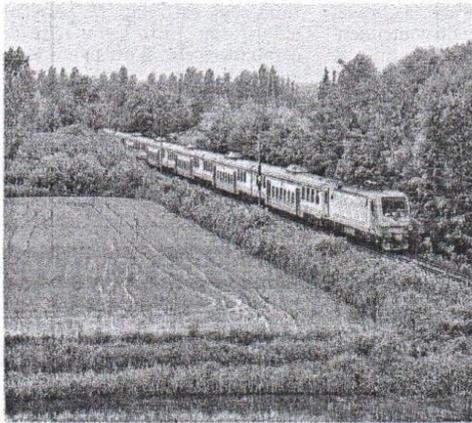
D'altronde, se non ci accontentiamo di una valorizzazione così artigianale, menziono la valutazione mediana fra quelle indicate da Credit Suisse e Goldman Sachs. Questa è di 2,28 azioni Intesa ogni 1 azione Ubi (corrispondente al 13% di Ubi su Intesa). Concludo con una mia opinione. Nel contesto attuale ritengo auspicabile che si riavvi un processo di concentrazione nel settore bancario non scelto dal più grande e dal più forte, ma che si formi liberamente e soprattutto consensualmente sul mercato e che sappia coniugare la cultura imprenditoriale con i valori della sostenibilità e dell'inclusività. Inclusività sottolineo, non sopraffazione. Oggi, lo ha detto Papa Francesco, nessuno si salva da solo.



**Linea Milano-Mortara: i nuovi convogli ottenuti l'anno scorso dopo una lunga attesa
MiMoAl: «Da marzo sono spariti, li hanno spostati su altre tratte della Lombardia»**

Treni, il “mistero” dei Vivalto

VIGEVANO - Ci sono voluti anni (almeno tre) per avere qualche treno un po' meno antico sulla linea Milano-Mortara. E l'anno scorso finalmente erano arrivati: due coppie di Vivalto non nuovi di zecca ma molto più moderni rispetto a quelli normalmente circolanti sulla tratta. «Ma da marzo - denuncia Franco Aggio, presidente dell'associazione pendolari MiMoAl - non li abbiamo visti più, sono stati trasferiti altrove. E il motivo non è legato ai lavori in corso sulla S9 da San Cristoforo a Rogoredo, che sono iniziati nel mese di giugno. I Vivalto sono spariti ben prima, quattro mesi fa e sono finiti sulla Milano-Treviglio-Cremona o a fare da riserva per la Milano-Mantova». Un “sogno” durato poco. Sulla Milano-Mortara si è tornati a viaggiare come prima, con tutte le complicazioni derivanti dal periodo post Covid e dalla necessità di rispettare il distanziamento fisico tra i viaggiatori. Aggio fotografa la situazione, «che è tornata al numero di treni originari, ma solo a causa dell'interruzione della S9 e Trenord ha bisogno di un numero maggiore di convogli. Siamo quindi a 48 treni al giorno dal lunedì al venerdì». Una situazione ottimale? Niente affatto, secondo MiMoAl:



Scomparsi i nuovi treni sulla linea ferroviaria Milano-Mortara

«Ci saremmo aspettati - spiega infatti Aggio - attenzione sul tipo di materiale e sulle composizioni dei treni, dato che in Lombardia bisogna ancora rispettare le distanze e solo il 50% dei posti possono essere occupati dai passeggeri. Servirebbero treni con più posti a sedere. Inizialmente venivano utilizzati treni a doppio piano, poi le cose sono cambiate sensibilmente: circolano solo 4 treni a doppio piano, con 870 posti, da ridurre della metà e gli altri sono da 558 posti o addirittura da 470, sempre da considerare al 50% della capienza. Noi monitoriamo i principali treni del mattino e della sera, dato che Trenord sulla nostra linea non effettua la rilevazione automatica delle presenze e su molti convogli la situazione è borderline o oltre le capacità ammesse. Non ci siamo, quindi, mancano treni adatti alla attuale situazione».

Le note dolenti sono tante, ma il presidente di MiMoAl sottolinea che anche i disagi sembrano essere tornati quelli prima del lockdown a livello di ritardi e di cancellazione di treni, di guasti. «Problemi che si assommano a quelli relativi al trasporto delle biciclette, che Trenord non ha affatto risolto».



ASSOLOMBARDA

la Provincia
PAVESE

**Il lunedì il via. La Provincia ha spiegato l'intervento ai sindaci
«Previsti circa 90 giorni di chiusura totale, ma nel 2021»**

Parte la sistemazione del ponte della Gerola cantieri per 15 mesi

MEZZANA BIGLI

Cominceranno lunedì i lavori al ponte della Gerola, due cantieri da sette milioni totali per la ristrutturazione e la messa in sicurezza. La riapertura al solo traffico leggero è prevista entro ottobre 2021. Il viadotto sarà chiuso completamente solo nei tre mesi finali per consentire la rimozione dell'attuale pavimentazione in porfido, l'eventuale potenziamento delle parti metalliche dell'impalcato e la stesura degli asfalti. Alla sala polifunzionale di Mezzana Bigli l'incontro tra il presidente della Provincia e i sindaci delle due sponde del Po per presentare le opere in vista dell'avvio del cantiere della prossima settimana. «Le opere sono ripartite in due distinti lotti, che si svilupperanno in contemporanea - ha spiegato il presidente della Provincia, Vittorio Poma. - Il primo riguarderà il consolidamenti strutturale del viadotto, con opere anche in alveo sulle basi dei piloni; il secondo sarà rivolto alla preparazione ed alla rifinitura delle strutture con il rafforzamento della sponda-est, la sabbiatura delle parti metalliche, la stesura dei nuovi manti stradali».

Come cambierà il traffico

A detta del presidente Poma e dei direttori dei lavori dei due lotti, Nicola Vitali e Pietro Zanetti, le opere dovranno portare disagi marginali al traffico. «Il ponte sarà quasi sempre utilizzabile dal traffico leggero - ha detto Poma. - In alcune fasi particolarmente delicate dei lavori, sarà istituito il transito a senso unico alternato. Solo negli ultimi tre mesi, per le opere ultimative sull'impalcato, il viadotto verrà chiuso completamente al traffico». Il ponte della Gerola verrà riaperto al traffico leggero, ai mezzi pubblici e a quelli di soccorso; resterà vietata ai mezzi pesanti. Un sindaco ha chiesto se non fosse meglio realizzare un ponte nuovo, come alla Becca. «Ci sarebbero voluti molti più soldi - replica Poma. - Meglio concentrarci sul ripristino e la messa in sicurezza del ponte e puntare anche all'apertura di un casello sulla Milano-Genova a Pieve Albignola. Sarebbe alternativo al ponte della Gerola, un'opera indispensabile per rilanciare la bassa Lomellina». I tecnici hanno poi illustrato la sequenza degli interventi previsti dai due lotti. Un'impresa partirà in alveo dalla campata-8 (quella che volge verso Cornale); l'altra partirà con la riqualificazione degli acciai partendo dal versante di Mezzana Bigli. Per limitare i disagi si utilizzerà un ponteggio mobile sotto il piano di scorrimento. Ultimati i lavori, il viadotto passerà dalla Provincia all'Anas.



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>

