



ASSOLOMBARDA

01 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

la visita

Il presidente di Assolombarda da Scotti e Cantine Giorgi

Pavia

Il presidente di Assolombarda, Alessandro Spada, ha visitato ieri due importanti realtà produttive della provincia: Cantine Giorgi e Riso Scotti. «Quello pavese è un territorio ricco di eccellenze in diversi settori - ha detto Spada - dalla manifattura, con importanti realtà nell'industria alimentare e nel calzaturiero, alla meccatronica fino alle life sciences. Anche qui, purtroppo, il Covid ha avuto un impatto significativo, che ha causato una consistente perdita di fatturato estero pari a 236 milioni di euro. Un calo del -11,9%, tra gennaio e giugno 2020, nonostante la radicata presenza dei comparti alimentare e farmaceutico che durante la pandemia hanno registrato rispettivamente una crescita del +16,4% e del +15,8%. Ma le nostre imprese hanno già dimostrato, in passato, di avere resilienza e una grande capacità di reagire e di superare le prove più difficili. Cantine Giorgi e Riso Scotti sono una testimonianza di questo coraggio, che è distintivo dei nostri imprenditori e che, anche questa volta, farà la differenza per consentirci di tornare a giocare il ruolo che ci spetta. Quello di leader sui mercati internazionali. Insieme, possiamo farlo». Alle Cantine Giorgi di Canneto il presidente di Assolombarda è stato accolto da Fabiano Giorgi, amministratore delegato, mentre a Pavia, alla Riso Scotti, è stato il presidente Dario Scotti ad accompagnare Spada nella visita allo stabilimento. A Pavia c'è stato poi l'incontro con il sindaco Fabrizio Fracassi, nell'ambito della collaborazione che Assolombarda porta avanti con le amministrazioni locali. Il rilancio post Covid, le infrastrutture, i progetti strategici della città e le opportunità per le imprese del territorio sono stati alcuni dei temi affrontati. --



Alessandro Spada, presidente di Assolombarda

Il leader di Assolombarda visita le eccellenze pavesi



PAVIA

«**Qui c'è un mix unico** e diversificato di eccellenze, torniamo a giocare il ruolo di leader sui mercati internazionali. Insieme, possiamo farlo». Alessandro Spada, presidente di Assolombarda, è stato ieri in visita a Pavia e provincia. A palazzo Mezzabarba ha incontrato il sindaco Fabrizio Fracassi, per «rinsaldare ulteriormente la collaborazione che Assolombarda porta avanti con le amministrazioni locali». Il presidente Spada ha però soprattutto visitato due aziende eccellenze del territorio: la Riso Scotti, dove ha incontrato il presidente Dario Scotti nello stabilimento alle porte di Pavia, e le Cantine Giorgi a Canneto Pavese, ricevuto dall'amministratore delegato Fabiano Giorgi (foto). «Quello pavese - commenta Spada - è un territorio ricco di eccellenze. Anche qui, purtroppo, il Covid ha causato una consistente perdita di fatturato estero pari a 236 milioni di euro. Ma le nostre aziende hanno la capacità di reagire».

S.Z.



Vigevano-Malpensa, si apre uno spiraglio

**VERTICE
A ROMA
PER SALVARE
LA TRATTA C**

Si apre uno spiraglio per "salvare" la Tratta C, ovvero quella parte di progetto della Vigevano-Malpensa che prevede l'attraversamento veloce di Abbiategrasso, il pezzo di strada che Vigevano aspetta da decenni e che risolverebbe la gran parte delle criticità viabilistiche verso Milano. Nella mattinata di martedì prossimo, infatti, la ministra alle Infrastrutture Paola De Micheli terrà un nuovo tavolo tecnico-politico per valutare questa ipotesi. Un incontro promosso dal responsabile nazionale del Pd per le Infrastrutture, Marco Simiani, che sulla questione ha aperto un confronto con il capogruppo dem in Provincia e consigliere comunale Emanuele Corsico Piccolini. «L'importante è stabilire la priorità del collegamento con Bià, che dopo la realizzazione della Vas potrebbe andare a gara senza aspettare i tempi di un nuovo progetto».

”

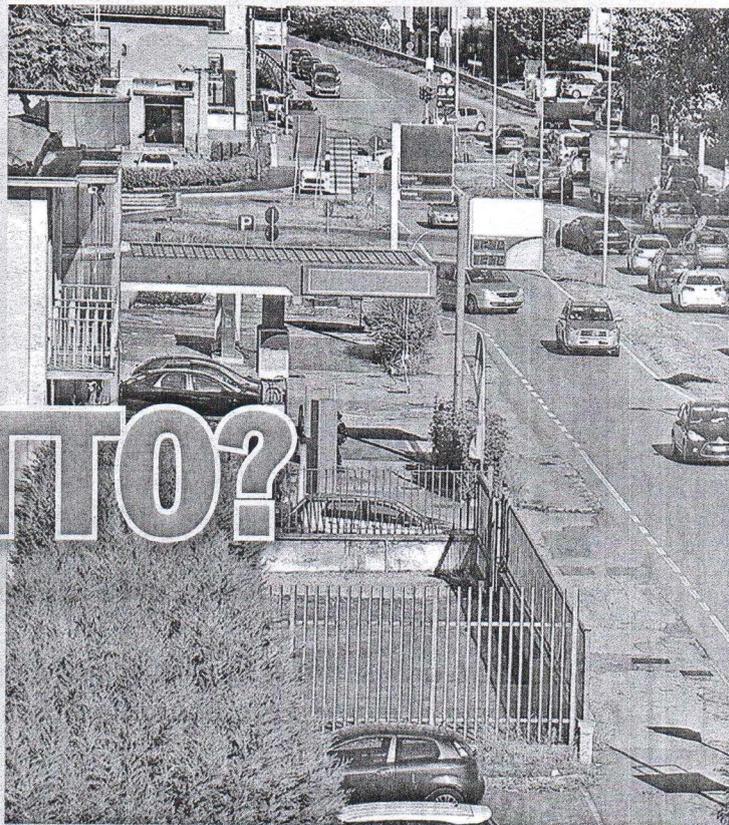


>> Servizi di **Mario Pacali e Bruno Ansani**

STRADA: MARTEDÌ IL VERDETTO?

Si apre uno spiraglio per "salvare" la Tratta C, ovvero quella parte di progetto della Vigevano-Malpensa che prevede l'attraversamento veloce di Abbiategrasso, il pezzo di strada che Vigevano aspetta da decenni e che risolverebbe la gran parte delle criticità viabilistiche verso Milano. Nella mattinata di martedì prossimo, infatti, la ministra alle Infrastrutture Paola De Micheli terrà un nuovo tavolo tecnico-politico per valutare questa ipotesi. Un incontro promosso dal re-

sponsabile nazionale del Pd per le Infrastrutture, Marco Simiani, che sulla questione ha aperto un confronto con il capogruppo democratico in Provincia e consigliere comunale Emanuele Corsico Piccolini. «L'importante - dice quest'ultimo - è stabilire la priorità assoluta del collegamento con Abbiategrasso, che dopo la realizzazione della Vas potrebbe andare subito a gara senza aspettare i tempi di un nuovo progetto. Confidiamo nella disponibilità del ministro».



**Tavolo tecnico a Roma per valutare l'ipotesi di salvare la tratta Vigevano-Bià
Incontro promosso dal Pd sollecitato da Corsico Piccolini. Ma i sindaci accusano**

Potrebbe quindi essere aggiornata in modo sostanziale la posizione della stessa ministra De Micheli, che la settimana scorsa - causando un nugolo di polemiche - aveva annunciato in pratica la dismissione del vecchio progetto della Vigevano-Malpensa per realizzarne uno completamente nuovo. «Dichiarazioni inaccettabili», avevano tuonato i sindaci del Si (Vigevano, Abbiategrasso, Ozzero, Robecco sul Naviglio e Magenta). «Siamo indignati per questa presa di posizione che non tiene conto della volontà dei sindaci e della maggior parte dei cittadini. Non ci sentiamo più rappresentati. Per ben due volte abbiamo richiesto al Ministero un incontro urgente per discutere dello stato del progetto, ma non ci è stata ancora data risposta».

«Pd e Cinque Stelle - era scritto nel documento inviato agli organi di stampa - condizionano, in negativo, le politiche di sviluppo e progresso del nostro territorio e al governo non ascoltano la voce dei sindaci che rappresentano la maggioranza dei cittadini - aggiungono -. Condannano al declino e pregiudicano lo sviluppo di tutta la nostra zona e dell'intera area vigevanese e della Lomellina». Per i sindaci che vogliono quell'arteria, con quelle dichiarazioni, la Ministra è uscita allo scoperto. «Emerge finalmente e in maniera chiara la volontà politica di non realizzare la strada, e cade il velo dell'ipocrisia che tentava di celare questa volontà dietro motivazioni tecnico-procedurali, bloccando un'opera che era già finanziata e pronta per partire - concludono -. Ora, chi continua a lamentarsi dei problemi del traffico, della mancanza di collegamenti, della perdita di attività produttive e posti di lavoro saprà a chi rivolgersi e di chi sono le responsabilità». A gamba tesa l'intervento del neo sindaco di Vigevano, Andrea Ceffa. «Lo avevo detto in campagna elettorale: non nascondetevi dietro i ricorsi al Tar e all'Europa. Abbiate il coraggio di dire che la strada non la volete. Così è stato. Il re è nudo. Arroganti, presuntuosi, antidemocratici, spocchiosi e nemici del progresso e dello sviluppo dei territori. Del consigliere De Rosa e del M5S purtroppo già sapevamo, ma la vera vergogna e delusione sono il Pd e il Ministro De Micheli. Parlano a nome di una piccolissima minoranza territoriale che non vuole questa infrastruttura e si arrogano il diritto di parlare a nome del territorio. Nemmeno nelle peggiori dittature. Faremo tutto quello che è possibile, assieme a Regione Lombardia ed agli altri comuni della tratta, per denunciare questo indegno sopruso. Vinceremo, perderemo? Non lo so. Certamente non subiremo in silenzio. Chiedo - aveva concluso Ceffa - a tutte le forze politiche e civiche della città, anche quelle all'opposizione ma favorevoli alle infrastrutture, di unirsi a questa battaglia nel solo interesse dei nostri cittadini». Ora lo spiraglio. Il verdetto sul futuro della Vigevano-Malpensa che dovrebbe arrivare martedì.

MOVIMENTO 5 STELLE

«Ceffa è nervoso, noi diciamo la verità»

VIGEVANO - «Il nervosismo di Ceffa è più che comprensibile, considerato che la Vigevano-Malpensa è diventata il monumento della loro incapacità». Silvia Baldina, candidata sindaco del Movimento 5 Stelle, riconfermata in consiglio comunale, va all'attacco del nuovo sindaco sul tema della strada per Milano, dopo la dura reazione alla proposta di arrivare a un nuovo progetto e nuovo tracciato. «Ma la campagna elettorale è terminata - continua Baldina - quindi potrebbe anche ridimensionare i toni. Non pretendiamo certo che improvvisamente la smettano di raccontare balle ai cittadini, d'altronde lo fanno da vent'anni. Però sarebbe il caso che incominciassero ad informarsi meglio sulla situazione reale e la smettessero di ostacolare la realizzazione di questo progetto così importante per i cittadini e per il territorio». Sul tema interviene anche Simone Verni, consigliere regionale del Movimento. Anche lui replica alle accuse lanciate dal neo sindaco Ceffa. «Il Movimento 5 Stelle non si nasconde dietro al Tar e all'Europa, come farnetica Ceffa, ma ha sempre e solo raccontato la verità dei fatti, cosa che si è puntualmente avverata - dice -. Evidentemente la verità fa male a Ceffa e alla Lega, che provano la stessa vergogna del Re della favola di Andersen: il Re è nudo».

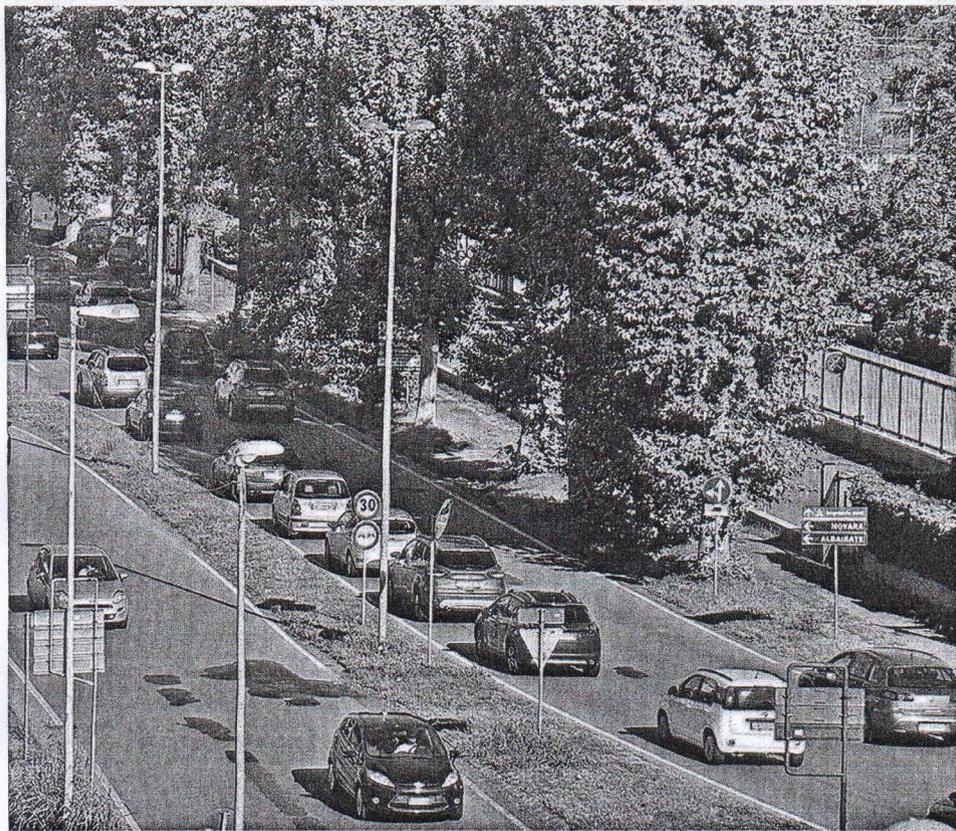
Il Movimento 5 Stelle, prosegue Verni, «ha sempre lavorato per superare gli ostacoli da loro creati, accogliendo le ragioni dei ricorrenti al Tar, al fine di riuscire a risolvere i problemi viabilistici locali con soluzioni più rapide e a minore impatto, per collegare veramente il Sud Milano e la Lomellina a Milano e non solo a Malpensa, come è invece l'attuale progetto. Questo è quello che sta facendo il Comitato tecnico del Ministero, come imposto dall'Europa e dal Tar e questo lo abbiamo detto pubblicamente alla conferenza stampa dell'8 luglio e del 15 settembre». Nel corso della campagna elettorale, infatti, Verni si era espresso in occasione dell'incontro in Piazza Ducale con l'ex ministro Danilo Toninelli, facendo una cronistoria di tutta la vicenda. E Toninelli aveva confermato la sua intenzione, da ministro, di bloccare il vecchio progetto e virare sulla riqualificazione della strada provinciale 114.

LE REAZIONI DEI GRUPPI CONSILIARI

Polo Laico: si vada a un referendum

VIGEVANO - Il nuovo consiglio comunale non è ancora insediato, ma c'è già una mozione pronta. La presenterà il Polo Laico (che dopo cinque anni di assenza tornerà nell'assise cittadina con due consiglieri) e riguarderà proprio la vicenda della strada per Milano. La proposta è la stessa lanciata nelle scorse settimane dal Comitato per il Si di Abbiategrasso: un referendum. Dato che «l'attività finora svolta dalle rappresentanze delle nostre Amministrazioni non ha avuto alcun esito pratico e ritenendo noi la battaglia per le connessioni il comune obiettivo di tutti i cittadini e delle forze che li rappresentano», recita la mozione, si chiede al sindaco e al consiglio di «mettere in atto i passi istituzionali necessari all'organizzazione e all'indizione di un referendum comunale consultivo, in stretto coordinamento e sinergia con le Amministrazioni degli altri comuni interessati».

Il Pd interviene sul caso attraverso le parole del segretario cittadino e neo consigliere comunale Alessio Bertucci: «La strategia di questi anni è stata fallimentare - dice -. Noi siamo sempre stati favorevoli alla Vigevano-Malpensa, ma i ritardi accumulati sono inaccettabili. Il ministro De Micheli ha parlato di un nuovo progetto e se i tempi saranno stretti, ben venga. Per noi la priorità è realizzare la tangenziale di Abbiategrasso, auspicando un'opera condivisa con il territorio con un progetto non calato dall'alto». Interviene, infine, un altro candidato sindaco eletto in consiglio: Giuseppe Squilaci (La Strada per Vigevano): «L'amministrazione uscente di questa città adesso si sveglia e si straccia le vesti quando, ormai, le decisioni sono state prese. Possibile che il segretario della Lega lombarda, Paolo Grimaldi, che parla di "palese ostilità del governo verso la Lombardia" non sapesse, attraverso le varie commissioni, dove stesse andando a parare il ministro? E possibile che la Lega a livello nazionale non sapesse cosa stava accadendo? Perché agitarsi a posteriori e non pre allertare il territorio per sostenere adeguatamente il progetto? La nostra amministrazione e i vertici regionali erano distratti mentre maturavano queste scelte? Chiederemo conto in consiglio comunale sull'intera vicenda».



L'ONOREVOLE MARCO MAGGIONI

«Questa è solo una ripicca elettorale»

VIGEVANO - «Ci stanno prendendo in giro». Non usa giri di parole l'onorevole lomellino Marco Maggioni, esponente della Lega. «Poco prima di Natale, davanti al sottoscritto ed al senatore Massimo Garavaglia, la Ministra Paola De Micheli aveva ribadito che per lei la Vigevano-Malpensa era un intervento prioritario, indispensabile e da portare alla cantierizzazione. Gli stessi concetti che aveva espresso, unitamente alla sua segreteria tecnica, ai sindaci del territorio che aveva ricevuto qualche giorno prima, il 6 dicembre». Adesso per la Ministra quella strada è da buttare. «A questo punto - continua Maggioni - spieghi ai lombardi la decisione di non fare più la superstrada Vigevano-Malpensa, un'opera che da quasi dieci anni chiedono le associazioni produttive e l'intero territorio. Tale decisione arriva stranamente dopo la batosta giallorossa alle comunali di Vigevano e condannerà al declino gran parte del nostro territorio. Presenterò un'interrogazione al Ministro per conoscere i motivi di questo passo indietro: il governo sia cosciente che affossando tale progetto, già finanziato e solo da attuare, non sarà possibile averne un altro in breve tempo e l'economia non può aspettare».

E sulla tempistica - la decisione del pollice verso dopo il voto amministrativo nella città ducale - Maggioni incalza. «Guarda caso, dopo la feroce batosta che Pd e Cinquestelle hanno preso a Vigevano, arrivano quelle dichiarazioni. Fare l'opera, per loro, significa dare vantaggi ad un territorio che elettoralmente è "nemico". Quesja - conclude il parlamentare del Carroccio - è solo una ripicca. Se davvero ci sono problemi - ma non ne esistono, questa è solo una questione politica - perché attendere quattro giorni dopo il voto per decretare che la Vigevano-Malpensa non si farà?».



L'appello ai Ministri: attivatevi, subito

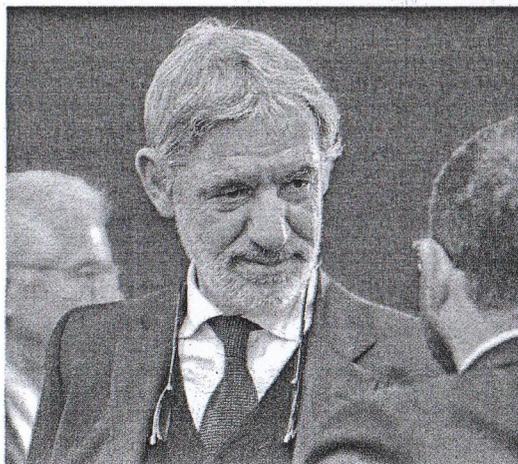
«Rientra nei criteri del Recovery Fund, ma non ha bisogno di soldi perché già finanziata»

VIGEVANO - Attivatevi, e in fretta. Perché la Vigevano-Malpensa non solo rientra nei criteri del Recovery Fund, ma non ha nemmeno bisogno di andare alla ricerca dei finanziamenti, perché per l'opera indispensabile per dare un futuro al nostro territorio, i soldi li ha già a disposizione. Si tratta solo di una volontà politica.

Da qui la scelta del Comitato Intercategoriale di Vigevano e Lomellina (l'organismo che rappresenta tutte le categorie economico-produttive del territorio) di inviare una lettera ai Ministri alle Infrastrutture ed all'Ambiente, i due dicasteri interessati e competenti per la Vigevano-Malpensa.

«Rappresento tutte le categorie produttive del territorio di Vigevano e della Lomellina (industriali, artigiani, edili, commercianti e agricoltori) - esordisce nella sua missiva il numero uno dell'Intercategoriale, il dottor Alberto Cazzani - sede di un forte Distretto industriale meccanico calzaturiero, territorio risicolo per eccellenza nonché inserito nel parco del fiume Ticino.

Da oltre 15 anni ci battiamo, con un'unica voce, per la realizzazione dell'opera infrastrutturale denominata "Vigevano Mal-



Alberto Cazzani, presidente del Comitato Intercategoriale

pensa" (totalmente finanziata con legge obbiettivo n. 443 del 2001). Facciamo peraltro sommessamente presente che pressoché tutte le forze politiche del territorio condividono e supportano questa richiesta».

E qui il Comitato getta sul tavolo del confronto il Recovery Fund. «Leggiamo oggi, con piacere, sui principali quotidiani, a proposito del Recovery Fund: "Le linee guida che il governo ha inviato al Parlamento fissano criteri stringenti di ammissibilità alle risorse del Recovery Fund per i progetti da finanziare, che devono presentare piena coerenza

con gli obiettivi strategici macro/settoriali del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza". Orbene - continua - l'opera in questione rientra pienamente e con grande forza in tutti gli obiettivi indicati».

Ecco i criteri. «Il "Significativo impatto positivo su crescita del pil potenziale e dell'occupazione" si evince da diversi studi dell'Università di Pavia che quantificano esattamente l'impatto su Pil e occupazione. Gli ultimi due - del 2011 e del 2018 - mostrano inoltre che l'impatto è crescente (più 150 milioni/anno nel 2011, 200 milioni/anno nel 2018 e relativo au-

mento dell'occupazione). I "Costi e impatti economici, ambientali e sociali, quantificabili, motivati e ragionevoli" si desumono da uno dei più recenti studi dell'Università di Pavia, nel 2018, che quantifica in 10 milioni di Euro all'anno i costi ambientali riferiti al non portare a termine l'opera.

Un ulteriore studio, sempre del 2018, della società Algebra, individua puntualmente diversi vantaggi ambientali a favore della realizzazione dell'opera (per citare il più eclatante una certificata diminuzione del 75% delle polveri sottili sui territori attraversati dalla futura ope-

CONFARTIGIANATO

Scendiamo in piazza a manifestare

VIGEVANO - Ci stanno affossando. Non usa mezzi termini Luigi Grechi, presidente di Confartigianato Vigevano e Lomellina dopo il pollice verso decretato dal Ministro alle Infrastrutture, Paola De Micheli, alla Vigevano-Malpensa. «Siamo stupefatti delle proteste formali - afferma il numero uno degli Artigiani - dato che non servono a nulla. Non escludiamo manifestazioni. Siamo increduli e stanchi. Abbiamo perso ogni fiducia sul fatto che questo territorio, la Lomellina, possa interessare a qualcuno. Abbiamo sempre cercato di fare il massimo per uscire da un isolamento storico, decennale, e la super-

strada era una condizione necessaria per lo sviluppo economico della zona. L'idea era nata dalla costruzione di Malpensa 2000. Siamo nel 2020». «Cosa abbiamo ottenuto? Entro lo scorso dicembre i lavori dovevano essere appaltati, ma sembra che ogni governo che si sussegue debba mettere le mani sull'iter, in qualche modo». Secondo Grechi non si può più aspettare. «Presentare un progetto ex novo, come ha annunciato la Ministra De Micheli, significa affossare definitivamente la strada e con questo la speranza dei tantissimi già penalizzati da una viabilità pessima».

ra). La "Esplicitazione dei legami della coerenza con riforme e politiche di supporto", si ricava dall'ampia progettualità già presente per il rilancio del tessuto socio-economico del territorio. (A disposizione per fornire ampia, consolidata ed esaustiva documentazione). La "Indicazione della tempistica e modalità di attuazione, con target intermedi e finali" si desume dal Progetto esecutivo già approvato e quindi in piena coerenza con l'obiettivo strategico. Una "Chiara identificazione del soggetto attuatore" è di facile indicazione in Anas, soggetto attuatore già identificato».

È ovvio - conclude il presidente del Comitato Intercategoriale di Vigevano e Lomellina - visto e considerato quanto sopra, che risulta del tutto legittimo richiedere oggi, con forza e urgenza, un'opera che dei fondi del Recovery Fund non ha neanche bisogno, essendo già totalmente finanziata. Chiediamo quindi - con urgenza e forza - che costesti spettabili Ministri si attivino per quanto necessario alla realizzazione dell'opera (in particolare per quanto riguarda l'approvazione della nuova VIA, essendo la precedente decaduta per un vizio formale)».

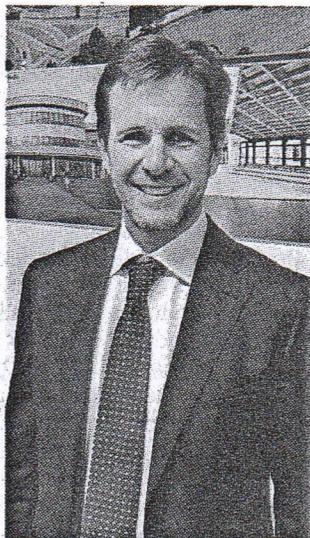
L'ATTACCO DELL'ANCE

Stop Vigevano-Malpensa Le aziende: «Chiederemo i danni per la bocciatura»

VIGEVANO

Accusa di danni erariali e richiesta di risarcimento danni alle aziende lomelline per i mancati incassi causati dall'assenza delle infrastrutture necessarie allo sviluppo del territorio. Le associazioni di categoria di Vigevano e della Lomellina, e buona parte dei politici locali, si stanno preparando a chiedere il conto per l'addio alla superstrada Vigevano-Malpensa annunciato venerdì scorso dal ministro per le infrastrutture e i trasporti Paola De Micheli.

«La superstrada - dice il viganese Alberto Righini, vicepresidente di Ance Lombardia - è un'opera da tempo promossa, voluta e sostenuta da tutte le associazioni di categoria del territorio fra le quali Ance, Assolombarda, dai sindaci del territorio e delle città di Vigevano e Abbiategrasso, nonché da cittadini e dalle imprese. La aspettiamo concretamente dal 2009, quando venne inserita dal Parlamento nel Dpef, il Docu-



Alberto Righini (Ance)

mento di programmazione economica e finanziaria. Abbiamo sopportato stralci e definanze arrivando finalmente all'ok del Comitato interministeriale per la programmazione economica. E ora il governo ci dice che "il progetto Vigevano-Malpensa non è bloccato, semplicemente non si farà". Noi non accetteremo questa bocciatura».

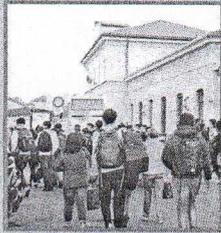
Nel 2009, quando la superstrada venne inserita nel Dpef, il progetto prevedeva un percorso a "Y" collegando Vigevano sia a Malpensa sia alla tangenziale Ovest di Milano. Poco dopo però il collegamento con la tangenziale e quindi con Milano venne cancellato e il finanziamento passò da 420 milioni a "solo" 212,8 milioni. «Per chi o cosa hanno lavorato i funzionari del ministero e i tecnici di Anas? - chiede Righini. - Come si può giustificare il costo di un lavoro che viene semplicemente cestinato? Il Tar ha semplicemente chiesto di correggere un errore "di data", nulla di più. L'opera può essere fatta così com'è stata approvata e il nostro territorio ne ha bisogno. Ora, visto che secondo gli studi compiuti dall'Università di Pavia i "costi del non fare" l'opera sono circa 162 milioni di euro all'anno, e sono ben 11 gli anni in cui "non si fa", valuteremo se e come presentare il nostro conto».—

SELVAGGIA BOVANI

LE IDEE PER RIPARTIRE/3 - URBANISTICA

TEMPI DI PERCORRENZA A PIEDI

STAZIONE F.S.



1 Km
15 minuti

SAN MATTEO



PONTE COPERTO

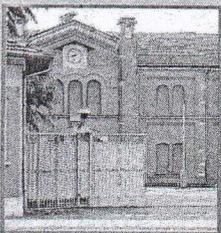


1.050 metri
15.30 minuti

CASTELLO

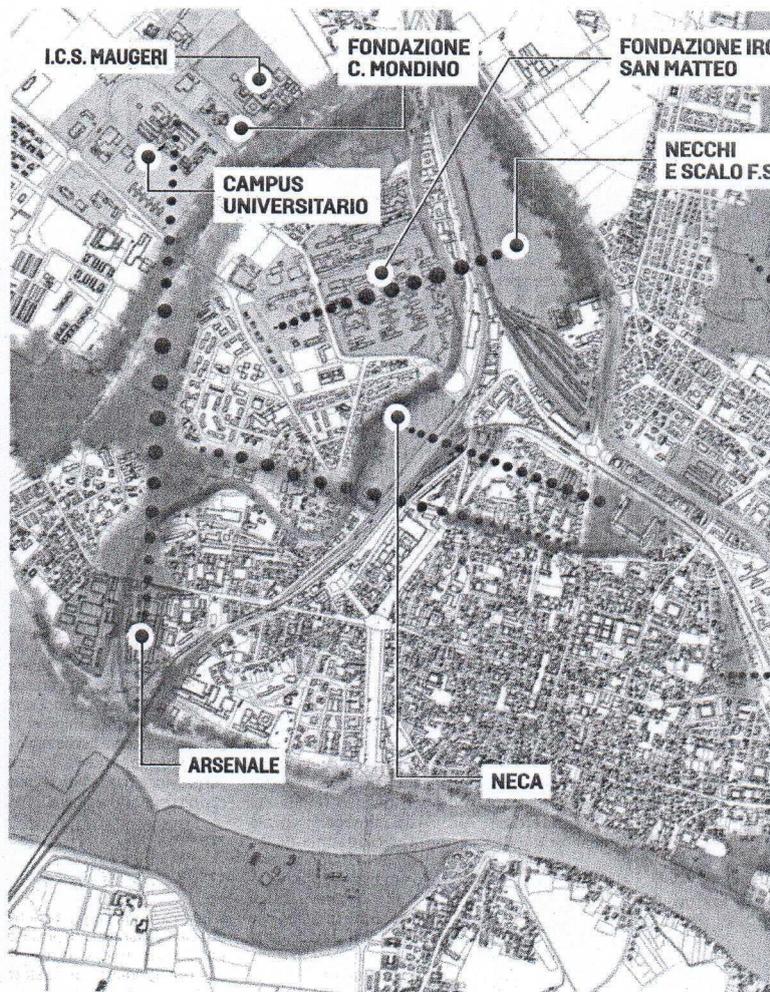


VIA RIVIERA



530 metri
8 minuti

MINERVA



Le linee guida nel report sulla Fase 3 "Utopia e urbanità nel paradigma del new normal" Il docente Morandotti: «Le direttrici strategiche per il prossimo decennio di sviluppo»

Sostenibile, sana e solidale Le nuove parole d'ordine per Pavia dopo l'emergenza

Maria Grazia Piccaluga / PAVIA

Basta un colpo d'occhio sulla cartina per accorgersi che Pavia può cambiare pelle. E che le aree dismesse, se rigenerate, possono diventare cerniere di collegamento tra porzioni di città, rilanciarsi in chiave sostenibile. A nord Ovest la cittadella della salute e gli istituti universitari, Neca e Necchi (i progetti più avanzati) con uno scalo ferroviario vicino, pronte a ridisegnare un pezzo di skyline, un centro storico di pregio e, a corona, altre aree in attesa di rinascita, dall'Arsenale alla dogana e all'ex gasometro.

Una città che si può attraversare, da un capo all'altro, in bicicletta, in meno di mezz'ora. Le carte in regola per

un rilancio sono sul tavolo. Ma la partita va giocata ora.

Ne è convinto Marco Morandotti, professore ordinario al dipartimento di Ingegneria civile e architettura dell'Università di Pavia. E nel dettagliatissimo report *Utopia e urbanità nel paradigma del new normal* - il terzo pubblicato dall'ateneo nell'ambito del progetto "Idee per ripartire" - delinea spunti e scenari di trasformazione.

Sostenibile, solidale e sana. Parte da queste regole Morandotti per delineare «tre direttrici strategiche che potrebbero indirizzare la crescita di Pavia "città campus" nei prossimi 10 anni».

IL MODELLO DEI 15 MINUTI

Pavia si può inscrivere in una

circonferenza con il raggio di 3 km, è in pianura e gli spostamenti in bicicletta richiedono un tempo di percorrenza breve. La città si presta ad essere strutturata secondo il modello, adottato da altri in Europa, dei *fifteen minutes neighbourhoods*, una sorta di unità di vicinato, porzioni di tessuto urbano che possono essere attraversate a piedi o in bici in un quarto d'ora. Una cosa fattibile, ma a delle condizioni: che venga ripensato l'assetto viabilistico, favorendo la viabilità dolce e pubblica rispetto a quella veicolare privata.

Più piste ciclabili, riduzione di alcuni tratti di mobilità su gomma o di parcheggi lato strada, sostituiti da strutture multipiano. Parigi, Mel-

Nel settore nord-ovest della città il piano per cittadella della salute e istituti universitari

Le aree Neca e Necchi possono diventare complementari al centro storico

Più piste ciclabili e meno posteggi sul modello delle capitali europee

IL PROGETTO

Tre studi pronti per disegnare gli anni a venire

Utopia e urbanità nel paradigma del new normal" a cura di Marco Morandotti, docente alla facoltà di Ingegneria e architettura dell'Università di Pavia è il terzo di quattro report che l'ateneo si è prefisso di pubblicare nell'ottica di fornire "Idee per lo sviluppo".

I primi due dossier - che il rettore Francesco Svelto ha commissionato ai professori Andrea Zatti e Stefano Denicolai su mobilità cittadina e strategia per imprese - sono già da settimane sul tavolo del sindaco di Pavia, del presidente del San Matteo, di quello della Provincia, delle associazioni di categoria e sindacali. Di mobilità flussi di pendolari e inquinamento si è parlato il 10 giugno con Andrea Zatti. Mentre il 18 luglio Stefano Denicolai ha scattato una fotografia sullo stato di salute delle attività produttive in provincia di Pavia.

L'auspicio è di offrire un contributo di idee sul quale aprire un dibattito. Proposte e temi di interesse collettivo riguardanti la città e il territorio per lo sviluppo dopo l'emergenza Covid-19 e per gestire la transizione alla fase 3. —

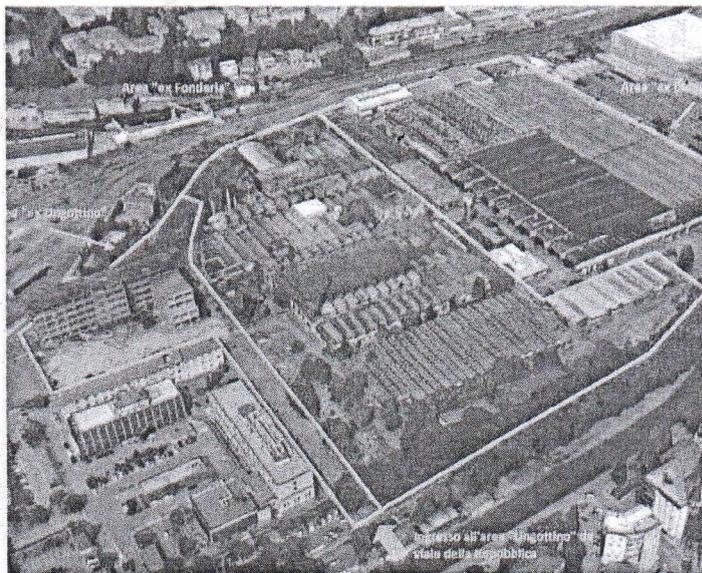
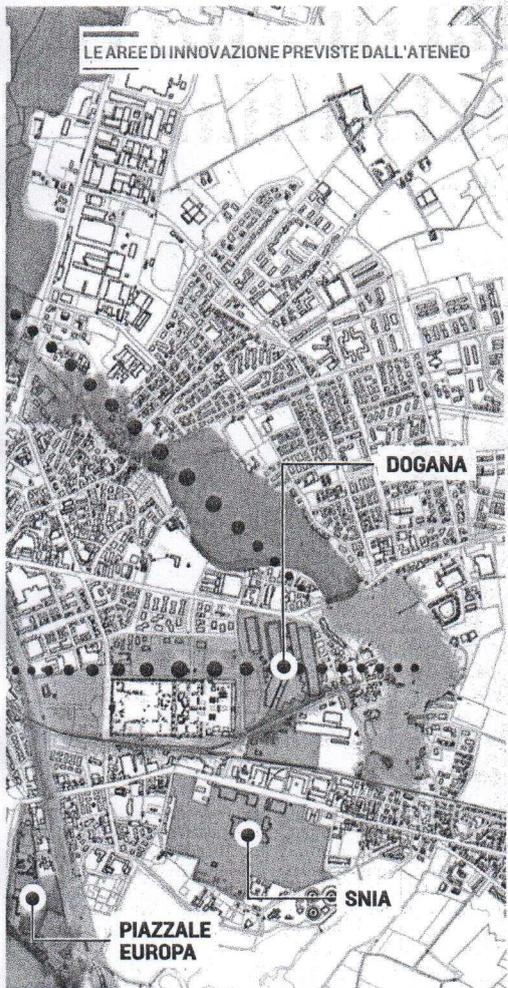
bourne, Barcellona, Houston e Milano ci stanno già lavorando da tempo.

Per ridurre affollamento sulle strade o sui mezzi pubblici comunque necessari, una possibile strategia potrebbe essere quella di intervenire sulle fasce orarie degli spostamenti, adottare "un piano dei tempi" de-sincronizzando quelli delle principali attività collettive, scolastiche e lavorative. Meno traffico, meno pm10.

C'è anche un altro presupposto necessario: i servizi, in una prospettiva di quadranti di vicinato, andrebbero distribuiti in un mix equilibrato tra centro e periferia per generare minori esigenze di spostamento e anche costituire reti sociali di quartiere. Servizi di prossimità e attività decentrate potrebbero ad esempio trovare collocazione in edifici e spazi dismessi, anche di piccole o medie dimensioni, favorendo così la rigenerazione del tessuto urbano. E poi ci sono le grandi aree dismesse.

VERDE E QUALITÀ DELL'ARIA

Il paesaggio urbano, nota Morandotti, «conserva una sua qualità ambientale residua». Vi scorre il Ticino, che ancora conserva spazi verdi lungo le due sponde. Il parco della Vernavola è un polmone urbano molto apprezzato dagli abitanti. Eppure i dati della qualità dell'aria sono critici. La rete dei sistemi verdi attuali, riflette, è ancora



A sinistra, lo schema di sviluppo utilizzato dall'università. Nello foto piccole, in alto Morandotti, sotto Svelto. Poi l'area Necchi e Strada Nuova

troppo slegata dal tessuto urbano. Perché dunque non pensare a strategie di riuso degli spazi pubblici aperti, multifunzionali e inclusivi prevedendo anche arredi e occasioni di fruizione di quelli urbani? Incentivando magari una rete diffusa di "connettivi verdi" tra un lembo di città e l'altro, con «interventi anche di piccola scala e di ricicatura urbana».

LA REPUTAZIONE CHE CREA ATTRAZIONE

Istruzione, ricerca scientifica e sanità sono cardini attorno ai quali non solo ruota l'indotto economico della città, ma rappresentano un capitale di reputazione che Pavia ha speso a lungo anche a livello internazionale. Si abbinano a un patrimonio architettonico e culturale da non svilire con soluzioni sciatte.

Si tratta di mantenere lo standard. E la vicinanza con Milano può offrire un'occasione preziosa: in poche decine di minuti di treno da Pavia si raggiunge la stazione di Roggoredo, i costi di acquisto e trasformazione degli immobili sono più convenienti rispetto alla metropoli. Eppure c'è un "ma": la rigenerazione urbana non va intesa come un semplice insieme di operazioni immobiliari, piuttosto potrebbe essere lo spunto per una «sperimentazione architettonica e tecnologica, anche coraggiosa, che esprima una visione avanzata di città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Marco Morandotti insegna Architettura alla facoltà di ingegneria dell'ateneo pavese
«La paura del contagio allontana le persone dalle grandi città, per Pavia è un'occasione»

«Nel recupero degli spazi abbandonati c'è la ricetta per andare oltre la crisi»

L'INTERVISTA

«**S**i è sempre parlato di Pavia come di una città a misura d'uomo, scelta per la qualità della vita. Siamo sicuri che sia ancora così?». È la domanda che si pone Marco Morandotti, docente di Architettura tecnica alla facoltà di Ingegneria e Architettura dell'Università di Pavia.

Professore è forse una provocazione la sua?

«La pandemia ha svelato segnali di una crisi drammatica e generalizzata nel Paese. Questa esperienza dovrebbe al più presto orientare le scelte future dei diversi attori, pubblici e privati. La qualità della vita è fatta anche di strade sicure, di verde, di servizi e attività commerciali in salute, di spazio urbano ben organizzato. La capacità di reagire e adattarsi ai cambiamenti selezionerà le comunità che ne usciranno arricchite e

quelle che invece si impoveriranno ancora di più». Le gerarchie dei valori sono un po' cambiate dopo il Covid. Anche il rapporto tra le persone e lo spazio che condividono.

«Uno dei lasciti di questi mesi difficili è certamente una rinnovata consapevolezza della centralità della persona e del suo spazio fisico. Abbiamo assistito a uno scenario di fuga dalle grandi città, perché forse nella densità di popolazione si percepisce un maggior rischio di contagio. All'affollamento si associa la paura. E abbiamo introdotto una parola quasi dimenticata: distanziamento. Ora più che mai le città sono sottoposte a sfide. Non è retorica. Sarebbe davvero il momento storico sbagliato per accettare il basso profilo. Siamo di fronte a una scommessa che una comunità vince o perde, tutta insieme. Non so quanto questa urgenza sia percepita. Ma è qui e ora, non tra 5 anni».

Nel suo dossier parla di ri-

generazione urbana, del potenziale di aree e di edifici dismessi per decentrare i servizi e ridurre gli spostamenti che causano traffico esoso.

«Molte città, in Europa come pure in Italia, stanno sperimentando modelli di mobilità dolce, riduzione del traffico veicolare che congestionano le strade. Barcellona ha creato dei cluster urbani in cui ci si sposta in bici o a piedi, ad esclusione dei soli mezzi privati dei residenti».

Prima ha parlato di strade e di verde...

«Per adottare una mobilità dolce le piste ciclabili vanno ampliate o create, anche intervenendo sulle strade esistenti. Un piano della mobilità comunque a Pavia già esiste. Se però pensiamo alla strada come a un luogo dello stare, dove le persone sono sedute ai tavolini o si ritrovano per altre funzioni di condivisione, occorre metterla in sicurezza. E scegliere se delimitare gli spazi con paracarri

«È già cambiato l'ideale di casa: dopo il lockdown si cercano i giardini»

o fioriere».

Non è la stessa cosa.

«Non lo è. E non è snobismo, è piuttosto cura di un bene collettivo, non necessariamente pubblico. Si posso immaginare, ad esempio, dehor tutti uguali e pensati per un certo luogo, come sta facendo Milano. Certe attenzioni sono indice che la qualità dello spazio urbano viene percepita come un valore. La conservazione del patrimonio artistico e architettonico è un elemento catalizzatore di sviluppo e di attrazione turistica, purché non venga vilipesa da atteggiamenti sciatti e trascurati».

A Pavia confluiscono più di 20mila studenti. Università e città forse dovrebbero stringere un patto reale di

accoglienza.

«La qualità di un'Università è percepita insieme a quella della città. Didattica e ricerca di alto livello, certo, ma anche servizi, librerie, cinema, piste ciclabili, attività commerciali, verde».

Intanto anche qui c'è chi sta lasciando la città per la campagna o la collina.

«Questo processo non credo possa accadere con una rapidità tale da svuotare le città, ma certamente pone un problema. Ovvio che la migrazione può avvenire se il negozio più vicino poi non è a 15 km, se le strade non sono mulattiere, se sono presenti i servizi essenziali, anche sanitari. Ma pure riqualificare l'ambiente urbano per chi vive la grande città rimane essenziale».

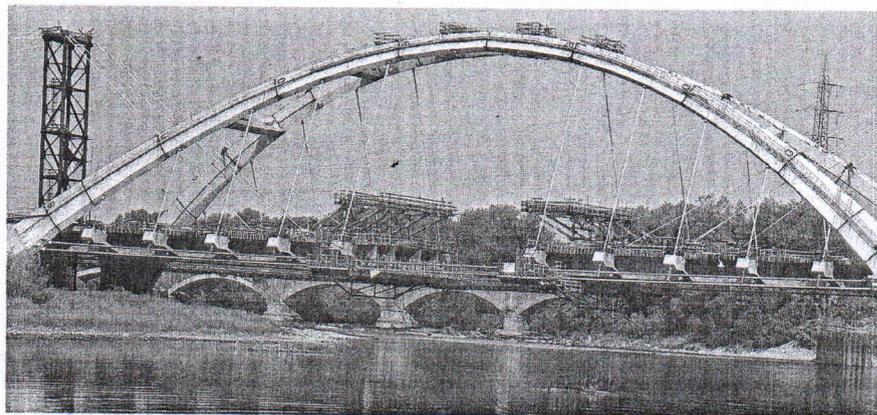
Un balcone valeva oro durante il lockdown.

«Il dibattito sull'abitare è già esploso. Dopo mesi di confinamento ci siamo accorti che le nostre case non sono più adeguate ai tempi che stiamo vivendo. Abituati a una quotidianità sociale che si svolgeva "fuori", con il virus abbiamo percepito il bisogno di balconi, giardini, aria per una decompressione fisica ma anche psicologica. Non a caso la comunicazione immobiliare sta puntando in questa direzione, tra terrazzi comuni, serre bioclimatiche e cortili condominiali. Intercetta un bisogno concreto».

M.G.P.

VIABILITÀ I PROGETTI

Il cantiere
del nuovo ponte
sul Ticino:
entro ottobre
potrebbe partire
la gara



Il Recovery Fund potrebbe finanziare l'allargamento della Vigevano-Pavia
E per il nuovo ponte sul Ticino si avvicina l'avvio della gara di appalto

Provincia a caccia dei fondi Ue

VIGEVANO - «Per il ponte sta suonando la campana dell'ultimo giro». Il presidente della Provincia, Vittorio Poma, usa questa analogia sportiva per spiegare la situazione: il progetto

sta per ottenere la validazione definitiva e quindi entro la fine di questo mese appena iniziato potrebbe essere lanciata la gara d'appalto per il completamento dell'opera.

«La scadenza poi sarà la fine dell'anno prossimo. Nella migliore delle ipotesi - dice il presidente - avremo il ponte terminato a ottobre 2021, nella peggiore sarà dicembre. Sono soddisfatto perché quella della progettazione era la fase più delicata, altrimenti avremmo rischiato il deserto al bando di gara». Il timore, infatti, riguardava la disponibilità di nuove imprese a terminare un lavoro portato già al 90%, assumendosi la responsabilità di quanto realizzato in passato. Parallelamente prosegue l'iter per la viabilità connessa, cioè gli innesti sul ponte. Entro fine novembre ci sarà il progetto e potrà partire anche questa gara: probabilmente i due cantieri procederanno di pari passo. Ma non



Vittorio Poma

c'è solo il ponte di Vigevano, che è storia attuale ma antica. È soprattutto già interamente finanziata. Nei prossimi anni ci dovrebbe essere la possibilità di effettuare nuovi investimenti grazie al Recovery Fund europeo. «L'opportunità che abbiamo - spiega Poma - è quella di uscire dall'orizzonte basso delle manutenzioni

ordinarie e straordinarie e pensare al tema delle nuove politiche di mobilità sul nostro territorio, che comportano la realizzazione di opere che andranno a migliorare e rendere più veloce e sicura la nostra rete viabilistica». Non esiste un piano vero e proprio, ma Poma traccia quelle che considera priorità: ci sono opere attese da anni come le tangenziali di Belgioioso, di Certosa, la gronda Est di Stradella. E c'è anche l'idea di intervenire strutturalmente sul percorso tra Vigevano e Pavia, «avvicinando le due città con una sede stradale allargata, più veloce e sicura. Ci sono molte strozzature sul percorso che potrebbero essere eliminate, dalla Belcreda a Gropello e anche in diversi tratti successivi».

VIGEVANO GALIANI: «LAMPIONI VECCHI, OCCORRE SOSTITUIRLI»

Al buio le rotonde sulle provinciali

VIGEVANO - Ormai non si contano più le segnalazioni di cittadini che denunciano la pericolosità dei alcuni tratti di provinciali, soprattutto in prossimità delle rotonde, che di notte rimangono completamente al buio. Una situazione che, potenzialmente, potrebbe essere all'origine di incidenti, e che preoccupa soprattutto in vista dell'arrivo dell'inverno e della brutta stagione. All'origine dei numerosi guasti ai sistemi di illuminazione pubblica potrebbe esserci la vetustà degli impianti. Ne è convinto il consigliere provinciale Antonello Galiani, riconfermato la scorsa settimana in consiglio a Vigevano: «Il tema dell'illuminazione pubblica - afferma - è legato, così come gli asfalti, a quello della sicurezza. Come ente provinciale, dobbiamo intervenire come è stato fatto con le strade: negli ultimi mesi siamo riusciti a sbloccare fondi importanti per investire sul rifacimento di tratti che da anni erano ammantati, con grosse criticità anche per la sicurezza degli utenti della strada per via

anche delle buche. Il tema dell'illuminazione è altrettanto importante: molti cittadini mi hanno riferito di problemi sulle strade e sulle rotonde della Lomellina, sollecitandomi a intervenire. Insieme ai colleghi consiglieri del territorio, porterò questa istanza in consiglio provinciale con un duplice obiettivo: da una parte studiare un piano di riqualificazione generale degli impianti sulle strade provinciali, che presentano ancora una tecnologia tradizionale, dall'altra pensare alla gestione di alcune rotonde, attraverso convenzioni con il privato. E senz'altro prioritario intervenire, come hanno già fatto molti Comuni, sostituendo i punti luce, e installandone di moderni, a tecnologia led, che permettano una maggior visibilità e un risparmio energetico. I punti luce di competenza provinciale sono circa 1600. Sulle strade più secondarie - propone Galiani - si possono anche studiare soluzioni con luci che si accendono al momento del passaggio del veicolo».

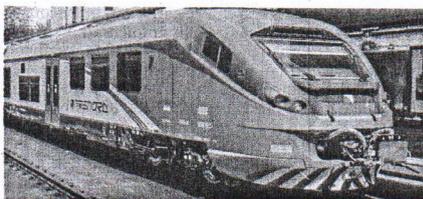
l.d.

LA FERROVIA L'amministrazione di Abbiategrasso incontra il gestore e ripropone di prolungare la S9

Il ministro si scaglia contro Trenord

De Micheli: «È inconcepibile che esistano ancora lunghi tratti su monobinario»

MILANO - I disagi sono quotidiani (la settimana scorsa a causa degli scioperi e la cancellazione di alcune corse) così come le polemiche. Sul servizio ferroviario lombardo ora si scaglia anche la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli. In un convegno a Milano ha detto che «non è immaginabile nel 2020, nel cuore dell'economia italiana, i pendolari abbiano ancora lunghi tratti che devono percorrere su monobinario». La ministra ha fatto riferimento al Sud della regione: «Sulla Lombardia ho un cruccio, il sud della Lombardia ha una dotazione infrastrutturale e strutturale inidonea a livello di sviluppo e di insediamenti imprenditoriali di quell'area, e lo è perché non è stato bacino elettorale della Regione Lombardia in questi anni. E non va bene perché quando sei nelle istituzioni prima pensi alla qualità della vita e del lavoro delle persone che stanno lì - ha aggiunto - e poi ti preoccupi anche di provare a trasformare questo in termini di consenso. E quel cruccio lo risolveremo già nella prima lista di opere che commissarieremo, ad esempio come la linea ferroviaria Mantova-Cremona che è ancora monorotaia». Da precisare, rispetto alle parole di Paola De Micheli che non va meglio alla Lomellina, pur da decenni bacino eletto-



Polemica tra Governo e Regione sulla gestione ferroviaria

rale primario e che viaggia lo stesso su monorotaia. In ogni caso, dall'assessore regionale ai Trasporti Claudia Maria Terzi è arrivata immediatamente una secca replica: «I ministri che ci governano hanno una strana concezione della Lombardia. Un modo di ragionare tutto loro: siamo il motore trainante del Paese, eppure non perdono occasione per venire nella nostra regione e vomitare insulti e critiche contro di noi. In Lombardia su 2.000 chilometri di rete oltre 1.700 sono gestiti da Rfi, società delle Ferrovie dello Stato che fa riferimento

proprio al Governo. Strano che il ministro non lo sappia, dovrebbe farselo spiegare. Se molti collegamenti ferroviari importanti sono a binario unico (il 56% della rete è a binario unico), è proprio perché negli anni lo Stato non ha investito a sufficienza in Lombardia». Intanto sindaco e vice sindaco di Abbiategrasso, Cesare Nai e Roberto Alberti, con l'assessore ai Trasporti Francesco Bottene, hanno incontrato nei giorni scorsi l'amministratore delegato di Trenord Marco Piuri. «Abbiamo avuto un confronto duro, schietto, ma teso alla massima collaborazione, avendo come obiettivo la soluzione dei disagi e delle attese dei nostri pendolari e cittadini - precisa il vice sindaco Alberti - Dal confronto abbiamo avuto la conferma che occorre riprendere con decisione la battaglia con Rfi e governo nazionale perché si possa riattivare, in tempi brevi, la procedura che riguarda il raddoppio ferroviario tra Albairate e Mortara. Questa mi sembra la vera priorità e soluzione dell'annoso problema». Incontro che ha sorpreso l'associazione dei pendolari MiMoAl: «Ancora una volta non vediamo una sinergia tra i sindacati della tratta né tantomeno la volontà di un confronto con i pendolari».



IL CASO

Ponte di via Ghisoni ora spunta un progetto scordato per 12 anni

Era stato realizzato dall'ingegner Pietra per la giunta Capitelli. Nel 2008 previde una struttura mobile e una passerella

PAVIA

Del progetto del ponte di via Ghisoni e della viabilità di piazzale San Giuseppe, intervento sul quale la giunta Fracassi ha dirottato circa 1,6 milioni di euro, si parlerà il 6 ottobre in commissione territorio.

IL PROGETTO DIMENTICATO

E sarà in quella sede che l'attenzione verrà spostata su un'altra progettazione, commissionata nel 2008 dalla giunta Capitelli con l'obiettivo di realizzare una nuova infrastruttura e mettere ordine ad una situazione viaria già allora fortemente compromessa. Un progetto esecutivo, firmato dall'ingegnere Gianluca Pietra, rimasto finora in qualche cassetto del Mezzabarba.

Sul tavolo della commis-

sione finirà quindi anche la vecchia progettazione che prevede due ponti, uno pedonale in via Ghisoni e un altro levatoio in via Dondi, una nuova piazza, con pavimentazione in porfido, panche, piste ciclabili, con un aumento di 140 metri, 435 metri di percorsi pedonali e molto verde, con un incremento di circa 1000 metri quadri, oltre ad una decina di nuovi stalli e 25 nuovi lampini.

IL NUOVO PIANO

L'infrastruttura progettata dall'ingegnere Gian Michele Calvi deve essere realizzata sempre in via Ghisoni, sarà lunga 45 metri, consentirà la navigabilità del Naviglio e prevede una passerella ciclopedonale laterale, elevabile, larga due metri. Cambia anche la viabilità in piazzale San Giuseppe.

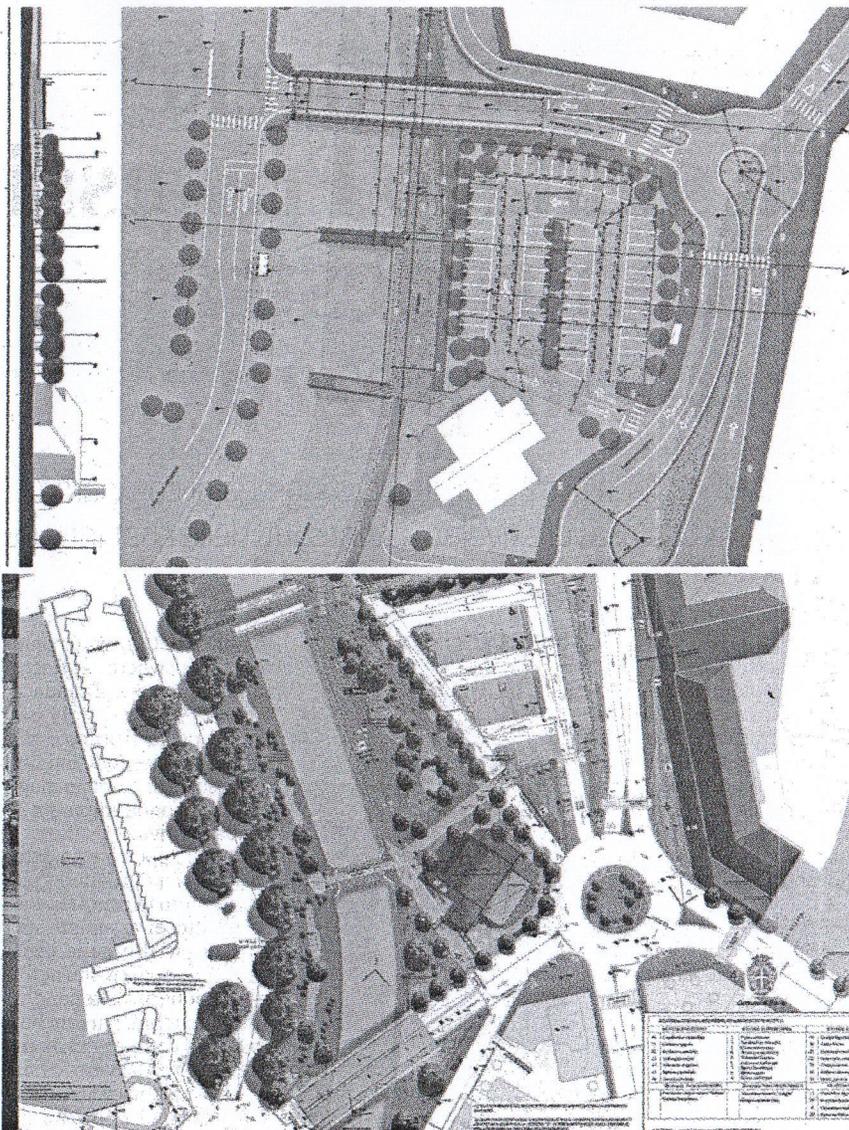
L'opposizione, sul caso, naturalmente passa all'attacco e parla apertamente di spreco di denaro e di tempo.

OPPOSIZIONE ALL'ATTACCO

«L'amministrazione ha scelto la strada di far redigere un nuovo progetto, spendendo 34,800 euro, quando quello precedente, pur con piccoli aggiustamenti, sarebbe stato immediatamente cantiereabile - taglia corto il consigliere Giuliano Ruffinazzi -. Avrebbe quindi consentito l'accelerazione dei lavori e il ripristino di una viabilità interrotta dallo scorso dicembre».

Perplessità anche di tipo tecnico: soprattutto sulla nuova viabilità definita dall'opposizione "ad ottovolante", che comporterebbe il rischio rallentamenti. —

STEFANIA PRATO



I due progetti a confronto: in alto quello dell'ingegner Calvi del 2020, qui sopra quello del 2008

L'emergenza coronavirus

Pandemia e crisi l'agricoltura resiste Pavia, bene riso ed esportazioni

L'analisi di Unioncamere sui primi sei mesi del 2020
Impatto meno grave di altri settori. Male il vitivinicolo

Luca Simeone / PAVIA

Nei primi sei mesi del 2020 l'agricoltura lombarda ha assorbito meglio di altri settori produttivi il colpo inferto dalla pandemia. E il risultato pavese, tra luci e ombre, fa segnare una buona tenuta, se non addirittura un avanzamento, sul riso, mentre è ottima la performance dell'export, trainato dall'industria agroalimentare, in salita del 7,3%. Tendenzialmente negativo, invece, il settore vitivinicolo, ma con buone prospettive per la vendemmia che si preannuncia ottima per quantità e qualità.

LA TENUTA

Il quadro, in un semestre pesantemente condizionato dall'emergenza Covid, è stato illustrato ieri mattina da Unioncamere Lombardia, che si è avvalsa del Dipartimento di Scienze agrarie e ambientali dell'Università di Milano (la professoressa Chiara Mazzocchi ha presentato i dati salienti del report). Se dunque a livello nazionale la caduta del Pil nel secondo trimestre del 2020 è stata del 17,7%, in agricoltura si è fermata al 4,9%. L'export lombardo agroalimentare, a differenza di quello complessivo (in caduta a -15,3%) sia pure frenando ha fatto comunque segnare un +1,8% da gennaio a giugno di quest'anno rispetto allo stesso periodo del 2019. E nel dettaglio il risultato della provincia di Pavia è tra i più positivi: +7,3% rispetto al primo semestre 2019, dietro Mantova (+15%), Varese (+12,3%) e

Lodi (+8,5%), mentre ben sei province, a cominciare da Milano, sono in territorio negativo. Il buon risultato dell'export lombardo non si replica però a livello di fatturato (-0,4% nel primo trimestre, -8,7% nel secondo), e di produzione (-1,4% e -5,7%).

ICOMPARTI

Il settore lattiero-caseario «ha subito un forte calo della domanda interna di latte fresco e di formaggi Dop come grana padano e parmigiano reggiano», con relativo «crollo del prezzo del latte con picchi negativi in marzo e aprile 2020», dice il rapporto Unioncamere. Il crollo sarebbe dovuto alle richieste di «alcune grandi aziende casearie in Italia, che costringendo all'abbassamento dei prezzi del latte in stalla hanno stimolato un contenimento dell'offerta». Le consegne di latte in Lombardia sono comunque aumentate rispetto al 2019: del 4,4% a livello regionale e del 4,8% per la provincia di Pavia. La diminuzione del prezzo pagato ai produttori di grana e parmigiano è invece dovuta alla contrazione della domanda Horeca (hotel, ristoranti, bar per il lockdown) e dalle quotazioni al ribasso «imposte dalla grande distribuzione». La produzione resta invece buona: +4,3% in Lombardia e +5,3% a Pavia.

La chiusura del canale Horeca e la tendenza a comprare tagli meno pregiati hanno fatto crollare il prezzo delle carni bovine, ma peggio è andata a quella suina precipitata a 1 euro al chilo anche per la caduta

LE CIFRE

+7,3%

Le esportazioni del settore agroalimentare della provincia di Pavia nel primo semestre del 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. È una delle performance migliori in Lombardia, che a livello regionale fa registrare un +1,8% con sei province che hanno chiuso con un risultato negativo.

+5,3%

È la crescita della produzione di grana padano in provincia di Pavia nel primo semestre rispetto a un anno fa. Sono state 9.506 le forme prodotte contro le 9.028 del 2019. I prezzi però sono in netto calo per la chiusura di ristoranti e bar a causa del lockdown e anche per le quotazioni imposte dalla grande distribuzione.

-26,1%

È stata la diminuzione percentuale della produzione vinicola della provincia di Pavia nel 2019 rispetto al 2018. La nostra provincia produce oltre il 50% di tutto il vino lombardo (742 mila ettolitri su 1,3 milioni). La vendemmia di quest'anno, però, si preannuncia molto positiva e dovrebbe consentire un recupero.



Il riso ha tenuto e il prezzo alla produzione di alcune varietà come Carnaroli e Arborio è addirittura cresciuto

dell'export verso la Cina e la chiusura dei macelli. Crolla anche il prezzo pagato agli stagionali, mentre è invariato quello al dettaglio per il prosciutto. I cereali, a lungo in difficoltà, hanno invece tenuto, e frumento duro e il mais hanno visto crescere il prezzo. Quanto al riso, nel secondo trimestre le quotazioni sono aumentate rispetto a un anno fa: bene, in particolare, Arborio e Carnaroli, ma anche Indica per l'export verso l'Europa. Note dolenti sul vino, dopo il crollo della produzione nel 2019 (-22,8% a livello lombardo e -26,1% in provincia di Pavia). Meglio è andata ai vini venduti tramite la grande distribuzione. —

COLDIRETTI

Greppi: «Ma l'import dall'Asia mette a rischio la risicoltura»

C'era anche il presidente di Coldiretti Pavia, Stefano Greppi (in rappresentanza di Coldiretti regionale), alla presentazione del report sull'agricoltura: «Il lavoro nei campi e nelle stalle non si è mai fermato nemmeno nei mesi più duri dell'emergenza - ha detto - ma i risultati sono stati altalenanti. Non solo il vitivinicolo, anche il florovivaismo e gli agriturismi, soprat-

tutto nel periodo delle festività hanno avuto grossi problemi. Sul riso segnalò come con la prossima fine del blocco di import della varietà Indica dalla Cambogia e la crescita di quello dello Japonica, che nel primo semestre ha avuto un aumento del 93%, rischiamo di essere sommersi da queste due varietà, mettendo in difficoltà la risicoltura italiana».



ASSOLOMBARDA

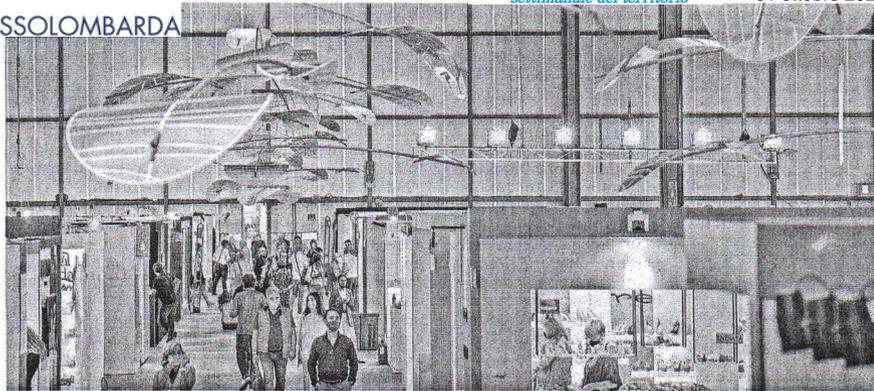


Foto scattata all'interno dei padiglioni della fiera della calzatura Micam avvenuta a Fiera Milano-Rho dal 20 al 23 settembre

LA PROSPETTIVA

E gli affari proseguono, ma online

Finite le tradizionali fiere: Micam Milano, il salone Internazionale delle calzature; Mipel, l'evento internazionale dedicato alla pelletteria e all'accessorio in pelle; TheOneMilano Special featured by Micam, il salone dell'haut-à-porter femminile; A New Point Of View, lo speciale format di Lineapelle che ha messo in mostra i semilavorati in pelle più esclusivi e Homi Fashion&Jewels Exhibition, l'evento dedicato al bijoux al gioiello e all'accessorio moda da indossare, verranno messi online, nelle prossime settimane, gli strumenti digitali messi in atto dalle manifestazioni: applicazioni, smart catalogue e portali di business permetteranno di proseguire i contatti fra espositori e compratori senza i limiti imposti dalle restrizioni ai viaggi internazionali imposte per contrastare la diffusione del Covid.

**Si è conclusa la scorsa settimana a Milano la fiera della calzatura italiana
 I numeri finali: presenze ridotte a causa delle limitazioni imposte dal Covid**

Micam: i primi dati sulla chiusura

Oltre 16.000 operatori del settore hanno creduto nella ripartenza di uno dei rami strategici del Made in Italy e con la loro presenza hanno premiato il coraggio di tutte le aziende espositrici che hanno scelto di partecipare alle fiere Micam Milano, il salone Internazionale delle calzature; Mipel, l'evento internazionale dedicato alla pelletteria e all'accessorio in pelle; TheOneMilano Special featured by Micam, il salone dell'haut-à-porter femminile; A New Point Of View, lo speciale format by Lineapelle che ha messo in mostra i semilavorati in pelle più esclusivi e HOMI Fashion&Jewels Exhibition, l'evento dedicato al bijoux al gioiello e all'accessorio moda da indossare.

**Tra i buyer
 il 25%
 proveniva
 dall'estero**

Anche DaTE, il salone dedicato all'eyewear di avanguardia, tenutosi alla Leopolda di Firenze è idealmente collegato alle mostre milanesi con l'obiettivo comune di fare sistema, ha lanciato segnali positivi registrando la presenza di 1.000 buyer, italiani e stranieri. Una grande squadra che ha ribadito la vo-

lontà di sostenere #strongertogether e che rappresentano i pilastri portanti della manifattura italiana e dell'export e che esprimono creatività, innovazione e artigianalità. Tra i buyer che hanno visitato le manifestazioni milanesi, il 25% proveniva dall'estero, dimostrando la capacità di un mercato che sta reagendo ed è pronto a ripartire con convinzione e determinazione; hanno infatti comprato, sebbene in misura adeguata alle difficoltà del momento. In particolare, sono arrivati segnali positivi dai vicini Paesi europei Svizzera, Germania, Francia. Soddisfatto per l'esito della manifestazione, il Presidente di Micam, Siro Badon: "Questa edizione del Micam si è tenuta in una congiuntura storica, che non ha precedenti. Abbiamo ricevuto il ringraziamento degli operatori per il coraggio e la tenacia nel proporla. Ha rappresentato indubbiamente un momento di rilancio del business ed ha fatto da traino ad altre manifestazioni con cui si è costruita una sinergia. La pandemia, il cui quadro è in continua evoluzione, ha creato problemi al nostro comparto produttivo, difficoltà che al Micam abbiamo tocca-

to con mano. Ma siamo speranzosi per il futuro, in prima fila per creare opportunità alle aziende della filiera, supportandole quotidianamente. Perché da una situazione del genere, se ne esce solo facendo squadra, remando tutti nella stessa direzione. Tutta l'industria manifatturiera della moda sta pagando gli effetti di questa crisi con flessione di fatturati importanti, in particolare modo nell'export. È evidente che per superare questa fase, servono anche aiuti esterni, mi riferisco in particolare alle istituzioni che devono supportare queste manifestazioni concretamente. Le aziende devono essere sostenute attraverso incentivi economici e sgravi fiscali. Le fiere come il Micam, non solo sono un momento insostituibile per concretizzare il business ma un veicolo per dare visibilità internazionale all'eccellenza del made in Italy rappresentato dalle imprese del nostro comparto". La fiera si chiude quindi con una nota di positività per gli eventi a venire.

**Ripartenza
 con oltre
 16.000
 presenze**



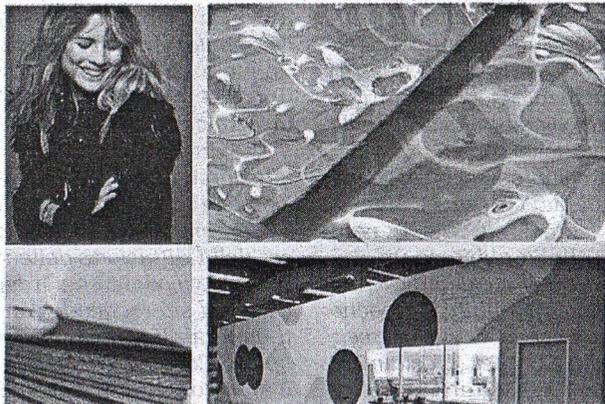
Fiscatech e Brera per la sostenibilità

l'informatore
vigevanese
settimanale del territorio

01 ottobre 2020

Percorso formativo proposto dall'azienda in collaborazione con l'accademia artistica

Con il kick off di LineaPelle, Fiscatech S.p.A., l'azienda vigevanese con sede anche a Cormons, fa capire di voler andare ben oltre il new normal. "Siamo all'avanguardia del nuovo made in Italy della sostenibilità - Carlotta Pignatti Costamagna, presidente di Pellan Italia, di cui Fiscatech Spa è parte - e contiamo di incontrare la sensibilità dei principali marchi italiani del fashion per aggiungere eccellenza ad eccellenza". Con l'obiettivo "meno petrolio e più materiale da riciclo" è nato l'incontro tra i due suoi prodotti di punta: "Rinnova" (polimeri derivanti dal mais) e "Circular", un tessuto non tessuto prodotto con fibre di poliestere ottenute dal recupero di bottiglie di Pet dal mare. Il risultato: "Ultrawear", un materiale molto più morbido e leggero rispetto a "Circular" e "Rinnova", personalizzabile con stampe ed effetti, da utilizzare per la pelletteria, la calzatura e l'accessorio. E così leggero da interessare alcuni comparti del settore abbigliamento. L'impatto della moda sull'ambiente è, infatti e purtroppo, assai forte e diffuso. Si stima che la sua industria produca tra l'8 ed il 10% delle emissioni di CO2; sia la maggior consumatrice di acqua (79 trilioni di litri an-



Carlotta Costamagna, presidente Pellan Italia, e alcuni campioni

nui); sia responsabile di quasi il 20% dell'inquinamento delle acque industriali utilizzate nel trattamento e nella tintura dei suoi prodotti; sfiori il 35% dell'inquinamento che le microplastiche provocano negli oceani

e produca infine un'enorme quantità di spreco tessile (92 milioni di ton.annue). La crescita esponenziale della produzione di vestiti (passata da 5,9 kg pro capite a 13 kg nel periodo 1975-2018) si riflette infine nella produzione dei brand del lusso che, fatta base 100 l'anno 2000, risulta oggi più che raddoppiata. L'industria del fashion è attraversata pertanto da una profonda riflessione attorno a queste responsabilità e assistiamo oggi all'inserimento, al suo interno, di figure professionali dedicate alla cultura della sostenibilità in funzione anche di una prorompente voglia ed esigenza di cambiamento. La proposta dell'azienda vigevanese è - ad oggi - di voler contribuire attivamente al percorso di formazione degli studenti: promuovendo accanto ad una cultura dei materiali anche la manualità, la craftsmanship che faccia essere gli allievi non soltanto consapevoli degli imperativi e degli orientamenti promossi dal tema della sostenibilità nella moda, ma anche e soprattutto dall'esserne diventati protagonisti e produttori, attraverso un'esperienza laboratoriale che conduca ad un "contest" tra gli studenti per la creazione di prodotti originali.



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>

