



ASSOLOMBARDA

11 febbraio 2021

RASSEGNA STAMPA

Focus: territorio della Provincia di Pavia e aziende locali



Sede di Pavia

Uffici di Pavia – Via Bernardino da Feltre 6 – Tel. 0382 37521 – Fax 0382 539008 – pavia@assolombarda.it

Ufficio di Vigevano – Giuseppe Mazzini 34 – Tel. 0381 697811 – Fax 0381 83904

Ufficio di Voghera – Via Emilia 166 – Tel. 0383 34311 – Fax 0383 343144


L'APPELLO LANCIATO DALLE ASSOCIAZIONI

«Non lasciamo sole le imprese»

 >> **Bruno Ansani** bruno.ansani@ievve.com

VIGEVANO - Le note dolenti sono sempre le stesse: poca rappresentanza e peso politico, infrastrutture ferme al palo, necessità di rilanciare il cuore pulsante della vita economica della città, il distretto meccano-calzaturiero. Luigi Grechi

apre il suo mandato da presidente "di turno" del Comitato Intercategoriale (succede ad Alberto Cazzani) sottolineando criticità conosciute e annunciando che i progetti proposti nel passato recente dal Comitato nel quale sono rappresentate le categorie produttive dovranno essere rivisitate alla luce della pandemia.

Luigi Grechi è presidente di Confartigianato Imprese Lomellina. Nella prima giunta Sala aveva ricoperto per alcuni anni l'incarico di assessore all'Urbanistica Ora, per il 2021, guiderà l'Intercategoriale



Grechi (Confartigianato) succede a Cazzani alla guida dell'Intercategoriale «Ora più che mai il nostro territorio ha bisogno di maggiore peso politico»

Luigi Grechi sarà presidente per un anno: nella logica delle rotazioni della carica, questo ruolo toccava proprio a Confartigianato.

Anche le altre associazioni di categoria hanno indicato la loro rappresentanza nel Comitato. Non cambia nulla per i commercianti, che confermano il presidente di Ascom Renato Scarano, così come a rappresentare i costruttori edili (Ance) sarà Alberto Righini. Per Confagricoltura ci sarà il segretario provinciale Alberto Lasagna. La novità significativa riguarda invece gli industriali: Maria Vittoria Brustia, presidente di zona di Assolombarda (a da pochi mesi al vertice anche di Assomac) ha individuato nella figura dell'imprenditore calzaturiero Massimo Martinoli il proprio componente. Una scelta che assume particolare significato, afferma Grechi, «vista la grande sfida che il distretto meccano calzaturiero vigevanese dovrà affrontare per uscire dall'emergenza pandemica, che ha duramente colpito i settori trainanti del nostro territorio».

Il presidente di Confartigianato Imprese Lomellina ha parlato anche del progetto Shoe Tech Valley, che il Comitato Intercategoriale aveva inserito nel documento presentato a settembre a tutti i candidati sindaci, nel corso della campagna elettorale, ne era anzi il vero e proprio fiore all'occhiello. Un piano che prevedeva la promozione dell'immagine di Vigevano come città della scarpa attraverso il rilancio del Museo della calzatura e dello Shoe Style Lab. Ora si parla di "polo tecnologico calzaturiero, decisivo per avvicinare le aziende ai

processi di innovazione e digitalizzazione». E il progetto Shoe Tech Valley? «Dovrà essere ridefinito e tarato sulla realtà nuova creata dalla pandemia. Io penso che questa idea dovrà avere un respiro più ampio e coinvolgere altre zone calzaturiere come quella di Parabiago e diventare un progetto di dimensione regionale». La presentazione del progetto, che era attesa a breve, slitta quindi a tempi indefiniti.

C'è poi il capitolo infrastrutture. «Siamo in un tempo congelato - ha detto Grechi - la realizzazione delle infrastrutture langue da anni purtroppo, non abbiamo più rappresentanza nella giunta di Regione Lombardia e la crisi economica non ha intenzione di farci sconti: qualcosa, evidentemente, non va. Un certo immobilismo istituzionale e politico, che contempla naturalmente positive eccezioni, non fa altro che schiacciare la Lomellina, e la provincia di Pavia, al muro. E oggi essere la periferia di una periferia debole è una condizione della quale tutti debbono farsi carico, per invertire rapidamente la china».

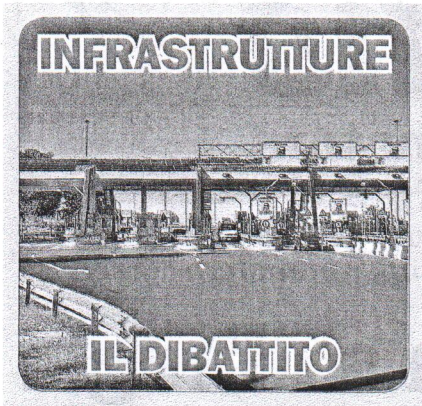
In cima alle priorità ci sono infrastrutture che sono le stesse «che chiediamo dalla fondazione del Comitato, che risale agli ormai lontani anni '90. E questo dovrebbe far riflettere più di una istituzione». Il riferimento, ovviamente, è alla strada Vigevano-Malpensa, al nuovo Ponte sul Ticino e al potenziamento della linea ferroviaria Milano-Mortara.

«Occhi puntati anche sulla Broni-Mortara, per la quale respingiamo soluzioni fantasiose come la bretella

tra Oltrepò e Lomellina e ribadiamo che il progetto originale deve rimanere il faro di ogni progettualità: prima di fantasticare su ipotesi improbabili - è l'appello di Grechi - è bene che le istituzioni competenti e il mondo della politica si confrontino con noi». Boccia senza appello, quindi, l'idea lanciata dal gruppo Pd in consiglio provinciale sulla creazione di un corridoio usando la viabilità esistente: l'Intercategoriale non recede sulla Broni-Mortara intesa come autostrada e specifico progetto.

«Come si vede - aggiunge Grechi - la nostra volontà di fare non manca. Siamo pronti ad esprimere progettualità, idee, suggerimenti, forme di collaborazione e iniziative anche forti per far sentire la voce della Lomellina». Il presidente di Confartigianato Lomellina, e del Comitato Intercategoriale, è tornato poi a citare il documento stilato per le recenti elezioni amministrative, «condiviso dalla maggioranza dei candidati sindaci». «Un documento del quale, a questo punto, andremo a verificare lo stato di avanzamento».

Fondamentale per il Comitato sarà anche porre con forza le istanze della Lomellina nel dibattito elettorale per la Provincia, il prossimo ente ad affrontare la battaglia delle urne. E il comitato è pronto a fare la sua parte. Secondo Grechi bisogna «far passare chiaro il messaggio che le categorie produttive vogliono un territorio capace di contare di più, di farsi ascoltare e di avere un peso specifico nell'attuazione di tutte le azioni finalizzate a rafforzare la nostra economia».


LA PROPOSTA È STATA LANCIATA DAL GRUPPO CONSILIARE PROVINCIALE PD

Come nasce l'idea della direttrice Broni-Novara

VIGEVANO - La proposta del corridoio Broni-Lomellina-Novara appare - nascosta tra le righe - di un ordine del giorno approvato all'unanimità dal consiglio provinciale due settimane fa, dove si legge "apertura di un tavolo tecnico amministrativo a riguardo dell'importante corridoio tra l'Oltrepò (Broni) e la Lomellina (interporto Mortara-Snodo di Vigevano)". Una formulazione che non preclude nulla e apre a tutto, almeno nelle intenzioni dei presentatori, ovvero il gruppo

consiliare Pd. Che poi ha spiegato, attraverso il capogruppo Emanuele Corsico Piccolini, l'interpretazione di quella frase. «Noi restiamo contrari alla Broni-Mortara - ha detto - è un progetto che serve a Vercelli e non alla Lomellina, che verrebbe spaccata da una infrastruttura impattante e certamente non utile a Vigevano. La nostra idea è intervenire per rendere più rapido il collegamento con Pavia, allargando la carreggiata della provinciale 506, riducendo incroci

a raso e rotonde, e riqualificando anche il tratto della 596 dei Cairoli. In questo modo si arriverebbe rapidamente al sistema delle tangenziali di Pavia, con la facoltà di piegare verso sud, cioè verso Broni e l'Oltrepò. Dall'altra parte, a Nord, si dovrebbe puntare - secondo Corsico - a migliorare il tratto da Vigevano a Novara, sul modello della tangenziale di Cerano. E con quali risorse? Attingendo a quelli che tramite il Recovery Fund arriveranno dall'Europa.

Il presidente provinciale di Ance rilancia sull'autostrada e attacca i Dem
 «Unica opera finanziata, il resto è un piano faraonico senza progettualità e risorse»

Il corridoio? Si parla del nulla...

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

VIGEVANO - «Stiamo parlando del nulla, di una cosa che non esiste». Replica secca, da parte del numero uno provinciale dei Costruttori, Alberto Righini, al documento proposto dal Pd e approvato nei giorni scorsi dalla Provincia, relativo al potenziamento del corridoio tra Oltrepò e Lomellina, riqualificando le strade esistenti. «Ripeto - prosegue Righini, di cosa stiamo parlando? Non esiste una progettualità, non esiste un piano finanziario. Se domani dovessimo davvero mettere mano alla riqualificazione dell'esistente, quanto occorrerebbe investire? Non credo costi così poco. Si tratterebbe di un progetto faraonico quando non abbiamo i soldi per mantenere e sistemare la viabilità esistente...». Senza dimenticare, evidenzia sempre Righini, «che senza una progettualità, e qui non esiste, non andiamo da nessuna parte. Non ci sono le pre-condizioni per finanziare un'opera del genere».

Indubbiamente la riqualificazione della rete viabilistica esistente è necessaria. «Sicuramente, e l'ipotesi di riqualificazione della nostra maglia potrebbe rientrare nelle compensazioni, che ricordo ammontavano a cento milioni di euro, previste per la realizzazione dell'autostrada Broni-Mortara. Oggi si potrebbe discutere con la società proponente l'opera e indirizzare le risorse sulla viabilità provinciale. E visto che parliamo del nulla, con progetti faraonici dove non sai dove trovare risorse, non dimentichiamo che il vero corridoio, quello per noi necessario, è proprio l'autostrada Broni-Mortara. Che non necessita di risorse visto che c'è un privato, Sabrom, che ha preso un impegno con Infrastrutture Lombarde, e quindi con Regione Lombardia, per la realizzazione dell'opera a costo zero per la collettività. Un'opera che da anni è ferma per motivi



Alberto Righini, presidente provinciale del Costruttori

strettamente ideologici al Ministero dell'Ambiente. Se lo scoglio - aggiunge il presidente di Ance - è il transito in alcune Zps, basta fare delle modifiche al tracciato. Per noi quell'opera è fondamentale. Siamo in una zona che necessita di avere un collegamento con la A26, con la A7 e con la A21».

«Non dimentichiamo - prosegue - che il vero problema per i nostri territori è sgravare la viabilità ordinaria dal

traffico pesante. E non puoi farlo con la riqualificazione dell'esistente. Prendiamo un esempio a noi vicino: la Tromello-Garlasco è stata ampliata, sicuramente ne hai guadagnato in sicurezza, ma i camion in coda ci sono sempre, tutti i giorni. E abbiamo sempre il solito problema di raggiungere il primo casello autostradale utile. E abbiamo sempre il solito problema dell'isolamento, della perdita di competitività, della perdita di posti di lavoro e di mancanza di attrattività per potenziali nuovi investitori».

«Forse a qualcuno fa comodo avere una provincia di Pavia che non decolla, ma stenta sotto il profilo industriale, isolata dal resto del Paese. Ma questo non sta bene alle categorie economico-produttive che nel 2016, tutte nessuna esclusa, si erano espresse a favore della realizzazione della Broni-Mortara. E favorevoli lo sono anche oggi. Le categorie produttive, in questo territorio, rappresentano il 95% della forza lavoro. Il lavoro sul territorio non lo sviluppa certo la politica. Anzi, chi dice no all'autostrada, che progetto concreto alternativo ha messo sul piatto in tutti questi anni? Nessuno». Righini rilancia e chiama i sindaci della zona. E non solo. «Serve un coordinamento, un tavolo di confronto. Che i Comuni più importanti della nostra zona assumano un ruolo di capofila, mettendo attorno allo stesso tavolo anche i parlamentari favorevoli all'opera - e durante la campagna elettorale per le politiche del 2018, anche gli esponenti del Pd, davanti alle categorie, si dichiararono favorevoli alla Broni-Mortara - ed i consiglieri regionali. Insieme formare una delegazione e chiedere un incontro con il nuovo Ministro dell'Ambiente per verificare le criticità ed apportare le modifiche necessarie. Insieme dobbiamo trovare le soluzioni per uscire da questo empasso. Ma soprattutto per uscire da questo atavico isolamento».

INTERVIENE CARLO ALBERTO BELLONI, PRESIDENTE DI SABROM, LA SOCIETÀ PROMOTRICE DELLA BRONI-MORTARA

«Prendiamo atto che il Pd oggi vuole un collegamento veloce Lomellina-Oltrepò»

VIGEVANO - Avete presente la teoria del bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto? L'ottimista sposa la prima tesi, il pessimista la seconda. Il numero uno di Sabrom, la società promotrice dell'autostrada Broni-Mortara, utilizza entrambe le teorie in questo dibattito che segue l'approvazione in consiglio provinciale del documento presentato dal Dem che chiede l'apertura di un "tavolo tecnico amministrativo a riguardo dell'importante corridoio tra Oltrepò (Broni) e la Lomellina (interporto di Mortara-snodo di Vigevano)".

«Personalmente sono abituato a vedere il bicchiere mezzo pieno - dice il dottor Carlo Alberto Belloni (nella foto) presidente della società promotrice dell'autostrada - e pertanto non posso che prendere atto che un documento del

Pd, per la prima volta, dice che occorre un collegamento veloce tra Oltrepò e Lomellina. Lo vogliono chiamare corridoio? Facciano pure. Certo, mi piacerebbe vedere e capire da cosa differisce dall'autostrada... Il fatto che dicano chiaramente che serve un collegamento veloce, lo ritengo un fatto positivo». Ma c'è anche il bicchiere mezzo vuoto. «Sì, non è pieno per intero - prosegue Belloni - e guardando all'elenco delle opere, scopro che l'unica finanziata, con capitale interamente privato, è proprio l'autostrada Broni-Mortara. Le altre comprese nel documento, e qui parlo come cittadino, sono sicuramente opere necessarie, possiamo anche dire indispensabili, ma non si capisce in che modo possano essere finanziate. Ed a quel punto, quel documento diventa il

libro dei sogni della nostra provincia». Sabrom, ribadisce ancora oggi Belloni, è sempre interessata alla realizzazione dell'arteria. Un progetto che per la società promotrice dell'opera non è mai tramontato.

«L'ho detto in diverse occasioni e lo ribadisco ancora oggi. Per noi quel progetto è ancora valido. Sicuramente vogliamo anche una risposta dalla politica. La Broni-Mortara, nonostante qualcuno sostenga questa tesi, non è certo finita con la bocciatura della Via da parte del Ministero. Il valore trasportistico dell'opera è ancora oggi strettamente attuale e, tornando al bicchiere mezzo pieno, viene certificato anche dal Pd provinciale con quel documento approvato nei giorni scorsi. E questo, come presidente di Sabrom, lo ritengo un



aspetto positivo. Certo, sarebbe più positivo se fossi anche il presidente del "corridoio"... Così come le altre opere inserite, tutte necessarie, anche se vorrei sapere come si finanziano. Se poi vogliono aggiungerci anche un parco giochi... La politica - conclude Belloni - con realismo deve far sognare, ma non sognare fuori dalla realtà».

m.p.



SONO PASSATI 21 ANNI...

Il tratto di superstrada realizzato nel 2008 in territorio magentino. Il piano di accesso a Malpensa è frutto di un accordo quadro Stato-Regione siglato il 3 marzo del 1999



IL TEMA DELLE INFRASTRUTTURE È STATO AFFRONTATO MARTEDÌ SERA DAL ROTARY CLUB VIGEVANO-MORTARA

Strada, si spera nei nuovi Ministri

Ceffa: basta con questo ambientalismo ideologico che non porta da nessuna parte

VIGEVANO - Il 3 marzo prossimo si spegnerà la ventesima candelina sull'accordo quadro Stato-Regione per la grande viabilità di accesso a Malpensa 2000. Un piano che prevedeva, tra le altre cose, il nuovo ponte sul Ticino, il doppio binario della linea ferroviaria Milano-Mortara, la superstrada Vigevano-Malpensa. Dopo ventuno anni c'è solo un ponte ancora da ultimare, il resto è rimasto sulla carta. Un quadro desolante, delineato anche martedì sera dal meeting in videoconferenza organizzato dal Rotary Club Vigevano-Mortara che ha visto la presenza del sindaco di Vigevano Andrea Ceffa (foto a sinistra) e



dell'ingegner Marco Zanetti (immagine a destra), primo progettista della viabilità di accesso a Malpensa. «Forse se Vigevano entrava in Città Metropolitana, poteva avere qualche chance in più su questo progetto», ha detto Zanetti dopo aver ripercorso la storia di questa arteria. Che di superstrada oggi non ha più nulla. «È una normalissima strada, sicura-

mente più moderna, ma assimilabile alla variante di Gropello». Un progetto che, come sottolineato da chi aveva lavorato all'inizio del piano Malpensa, aveva un preciso peso ed una sostenibilità forte. Persa poi negli anni, al punto da diventare «un progetto attaccabile, come in effetti lo è stato. Abbiamo perso un'occasione».

Un'occasione persa non solo per le due realtà che si sono sempre messe di traverso - Cassinetta e Albairate, un totale di circa diecimila residenti - ma anche a causa di quello che il primo cittadino vigevanese ha definito «ambientalismo ideologico». «Ambientalismo ideologico che non porta da nessuna parte, appoggiato anche dal Parco del Ticino che pure recentemente è uscito con un parere tecnico sfavorevole che ha un peso notevole». Il Parco, Ceffa, in campagna elettorale, proprio nelle settimane in cui da Pontevecchio di Magenta usciva l'ennesima mazzata sulla Vigevano-Malpensa (è bene ricordare che il ricorso accolto dal Tar e che ha bloccato l'iter, rimandandolo al Ministero dell'Ambiente, era firmato proprio dal Parco) aveva detto a chiare lette-

re che un ente così «non ci serve». Concetto ribadito anche martedì sera. «Purtroppo nel Parco non contano le maglie dei partiti (oggi il governo dell'ente è di centro-destra, con presidente espressione della Lega n.d.r.), ma le ideologie. Così si sta frenando lo sviluppo. L'ho detto anche alla presidente. Il Parco non può e non deve essere un blocco per lo sviluppo di un territorio». Martedì prossimo, per parlare della Vigevano-Malpensa, si andrà in Regione. Incontro con l'assessore alle infrastrutture Claudia Terzi. «La Regione stessa deve alzare la voce e assumere una posizione forte. Ma guardiamo anche al nuovo Governo Draghi. Un minuto dopo l'insediamento chiederemo un incontro con i Ministri alle Infrastrutture e all'Ambiente. Mi auguro - conclude il sindaco - che ci siano dei Ministri tecnici che possano davvero dare un segnale importante e sbloccare un iter stoppato da stucchevoli prese di posizione politiche».



m.p.



**La provincia indietro rispetto al resto della Lombardia
La prof Zucchella: «Incentivi possibili nel Recovery plan»**

La Green economy occasione per Pavia «Può creare nuovi posti di lavoro»

Pavia



Antonella Zucchella

Sono 2.801 le imprese del territorio che hanno investito nella riduzione dell'impatto

Esempi virtuosi non mancano, ma l'economia "verde" e sostenibile in provincia di Pavia è ancora un passo indietro rispetto a gran parte della Lombardia. Secondo l'ultimo rapporto Greenitaly, di recente pubblicato, nel nostro territorio sono 2.801 le imprese di industria e servizi con dipendenti che hanno investito o investiranno entro l'anno in prodotti e tecnologie più rispettose dell'ambiente. In Lombardia sono in tutto 77.691 e Pavia è al settimo posto, preceduta di un bel po' da Como (4.251) e di poco davanti a Mantova (2.691), con un rapporto in generale più sfavorevole - rispetto al numero totale di imprese - rispetto alle altre province. Il tasso «green» nell'economia nazionale (e lombarda) è comunque molto elevato rispetto agli altri Paesi - al contrario di quello che si può immaginare - secondo il rapporto redatto da Fondazione Symbula e Unioncamere.

riduzione dell'impatto

E la spinta del Recovery Plan proprio su questo tema è un'occasione per crescere ancora di più. Anche perché, come spiega sempre il rapporto, le aziende "green" hanno affrontato meglio la crisi e sono più innovative. E che la svolta sostenibile sia di grande attualità è testimoniato dal fatto che la stessa Università di Pavia ha avviato un nuovo corso di laurea magistrale in imprenditoria circolare, tenuto dalla

professoressa Antonella Zucchella. «L'economia green è particolarmente importante in contesti come il nostro, dove l'impatto ambientale delle attività umane è molto visibile, misurabile e direi respirabile - dice Zucchella - green vuol dire impiegare processi produttivi che riducono questo impatto. All'interno di questo contesto c'è poi l'economia circolare, il cui obiettivo non è solo ridurre l'impatto ma chiudere il ciclo delle risorse eliminando lo spreco e quindi anche la produzione di rifiuti». La provincia di Pavia può disporre di alcuni vantaggi sotto l'aspetto strettamente ambientale («C'è un capitale naturale, tante aree verdi, un polmone come l'Oltrepo, ma penso anche alle risaie della Lomellina»), e però allo stesso tempo ospita anche attività altamente impattanti «come ad esempio il largo uso dei fanghi in campagna».

Quanto invece alle buone pratiche aziendali, se pure Pavia arranca rispetto ad altre realtà, «ci sono anche dei segnali interessanti di alcune aziende - precisa la docente di economia - c'è ad esempio un'impresa come la Planeat, nata di recente, che consegna a domicilio gli ingredienti strettamente necessari a cucinare il pasto. L'obiettivo è abbattere lo spreco alimentare che è - molti non lo sanno - una delle fonti principali di inquinamento. E poi Acqua & Sole di Vellezzo Bellini che riutilizza residui organici per produrre fertilizzanti non nocivi».



ASSOLOMBARDA

i fondi in arrivo

I fondi in arrivo con il Recovery plan rappresentano una chance per imprimere un'accelerazione. «Le politiche sono sempre più indirizzate ad ambiente ed economia circolare - spiega Zucchella - era un processo già in atto, forse rallentato un po' dall'emergenza Covid. Nel pacchetto varato dalla Ue qualche mese fa sull'economia circolare, riedizione di quello del 2018, c'erano già risorse considerevoli, con finanziamenti alle imprese e alle realtà che vogliono investire in quel senso.

Il Recovery plan potrà accentuare questo processo di spostamento di risorse a favore di investimenti green, sostenibili, ma dobbiamo vedere quali priorità il governo si darà, anche se immagino che il tema verrà tenuto in considerazione. Anche perché pare di capire che se abbiamo delle prospettive di sviluppo economico e di creazione di posti di lavoro sono probabilmente affidate a questo tipo di realtà».--

i casi

Planeat, pasti senza sprechi Acqua & Sole e rinnovabili

Su iniziativa del sindaco di Borgarello, Nicola Lamberti, è nata Planeat, una delle due aziende citate dalla professoressa Zucchella a proposito di economia green. Ordinando sul sito (www.planeat.eco) è possibile ricevere a casa dei kit con gli ingredienti in dosi strettamente necessarie alla realizzazione del piatto che si vuole cucinare. Il servizio, aveva spiegato Lamberti presentando l'iniziativa, «permette di migliorare alcuni aspetti, per noi, fondamentali, come l'abbattimento dello spreco alimentare, acquistando solo le quantità richieste dalla ricetta, la valorizzazione del territorio, scegliendo soprattutto tra produttori locali, la qualità degli alimenti, acquistati e preparati il giorno della consegna, il rispetto del pianeta, usando materiali plastic free e riducendo i rifiuti da imballaggio».L'altra realtà è la Acqua & Sole di Vellezzo (in passato finita peraltro nel mirino degli ambientalisti), attivo nel settore delle fonti rinnovabili e che si è dedicata negli ultimi anni al recupero di sostanza organica e di nutrienti sottratti all'agricoltura mediante le operazioni di coltivazione.

Sanità

Intelligenza artificiale

L'università di Pavia capofila del progetto

PAVIA

**Maria Chiara Demartini**

L'Università di Pavia guiderà il progetto europeo per sviluppare un master dedicato all'utilizzo dell'Intelligenza Artificiale in ambito sanitario. Un risultato ottenuto vincendo la call della Commissione Europea "Connecting Europe Facility (CEF) Telecom" che offre cofinanziamenti per stimolare e supportare la diffusione delle infrastrutture di servizi digitali in diversi settori, tra i quali la progettazione ed attuazione di programmi di master specializzati in Intelligenza Artificiale (AI). Degli 1,6 milioni di euro stanziati, 760mila spetteranno a Pavia, capofila del progetto europeo, affiancata da altre prestigiose università come la "Goethe University" di Francoforte, la "Leibniz" di Hannover, l'Università di Lubjana e l'inglese "Keele University".

L'Università di Pavia ha ottenuto la possibilità di coordinare lo sviluppo del master vincendo la call della Commissione Europea con il progetto "eXplainable Artificial Intelligence in healthcare Management", che si fa portatore di un duplice obiettivo. Il primo, istituire un programma di master specifico dedicato all'uso dell'AI in ambito sanitario nell'ottica di promuovere lo sviluppo di professionisti altamente qualificati per affrontare la mancanza di competenze digitali specializzate; il secondo obiettivo è quello di sviluppare una rete di programmi simili a livello europeo per avviare progressivamente un master congiunto in "Gestione Digitale della Sanità". Il progetto con gli altri atenei sarà coordinato dalla professoressa Maria Chiara Demartini del dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali, co-coordinato dalla professoressa Paola Cerchiello, mentre a dirigere il Comitato Scientifico è stato nominato il professor Paolo Giudici. A coordinare il gruppo di esperti di Intelligenza Artificiale in ambito sanitario sarà invece Riccardo Bellazzi, con Valentina Beretta teaching manager del progetto.



SAN MARTINO

Publicato il Pgt ritornano agricoli 50mila metri quadri Il Bennet fa ricorso

La società voleva destinare a uso commerciale un terreno sulla provinciale 35. Il sindaco: «Deciso con criteri oggettivi»

SAN MARTINO

È stato pubblicato sul Burl, il Bollettino ufficiale di Regione Lombardia, il nuovo Pgt che cambierà il volto di San Martino, riconvertendo in agricoli 50mila metri quadrati destinati dal vecchio strumento urbanistico ad accogliere case o capannoni. Ma il nuovo Piano di governo del territorio non piace al centro commerciale Bennet, che ha presentato ricorso al Tar impugnandone anche la pubblicazione. Il Comune si è costituito contro il ricorso. All'interno di quei 50mila metri quadrati ce ne sono 5mila metri di proprietà dell'ipermercato, che erano a destinazione commerciale. Si trovano sulla strada provinciale 35, accanto al Roadhouse Grill e vicino a un importante corridoio ecologico, dove il precedente Pgt prevedeva una media struttura di vendita. Un'area, dice il sindaco Alessandro Zocca, «per la quale non era mai stata presentata in Comune alcuna proposta di sviluppo». Così l'amministrazione l'ha inserita tra quelle da sottrarre alla cementificazione, come anche i terreni tra il distributore Vega e Viridea, dove erano previsti 18mila metri quadrati destinati ad accogliere medie strutture di vendita. Qui, spiega il sindaco, un accordo è stato trovato e consentirà la realizzazione di un parco naturale di 10mila metri quadri.

Le aree edificabili ridotte

È stata ridotta la capacità edificatoria anche dell'area vicina a Scarpe&Scarpe, che passa da 27mila a 15.500 metri quadrati. «Nasceranno medie strutture destinate al commercio o ai servizi - avverte Zocca. - Il nuovo Pgt parte dal presupposto che il suolo è una risorsa preziosa, per questo si è voluto puntare anche a una riconversione a verde e al recupero delle aree dismesse». E tra le aree dismesse spunta la Prescav, circa 40mila metri quadrati. «I 17mila ora occupati dalla vecchia struttura - spiega Zocca - potrebbero ridursi a 8mila e la parte rimanente destinata a servizi, parcheggio e verde». Potrebbe invece raddoppiare l'insediamento produttivo della De Lama. L'azienda aveva ottenuto di unificare due aree di trasformazione distinte. «In questo modo riuscirà ad estendere l'attività - chiarisce il sindaco. - Realizzerà anche una rotatoria verso via Piemonte e un parcheggio a disposizione delle altre aree produttive». «Nella scelta delle aree da far tornare agricole, ci si è dati criteri oggettivi. La riconversione avrebbe riguardato quelle su cui non era mai stato presentato alcun progetto di sviluppo - spiega l'assessore all'urbanistica, Flavio Crea. - Ha giocato un ruolo fondamentale la vicinanza dell'area del Bennet rispetto a una fascia di pregio naturalistico. Il ricorso, finalizzato all'annullamento di un Pgt a impatto zero, ci ha sorpreso negativamente».

Vincoli per le aree commerciali

Elemento fondamentale del nuovo Pgt è il sistema prevaerdissement. Si tratta di nuove piantumazioni che devono essere effettuate dai proprietari delle aree da urbanizzare, quelle dove sono previste case o capannoni. In base al Pgt i nuovi alberi dovranno essere piantati entro 6 mesi dalla data dell'approvazione del Pgt, altrimenti si perderanno i diritti ad edificare. Si tratta, complessivamente di circa 60mila metri quadri. «L'obiettivo - spiega l'assessore - è quello di rendere subito il paese più verde». «I proponenti - aggiunge il sindaco - dovranno procedere il prima possibile, per evitare di perdere i diritti, ma si sta valutando di prorogare i tempi fino a fine anno».

**Il sindaco: «Vogliamo agevolare chi investe qui da noi»
Per le attività commerciali un taglio del 25 per cento**

Niente Tari nel 2021 per le nuove imprese Sconto per le altre

BRONI



Il sindaco Antonio Riviezzi

Il Comune riattiva anche per quest'anno il fondo Tari per aiutare nel pagamento della tassa rifiuti attività commerciali e famiglie in un periodo ancora di crisi a causa dell'emergenza sanitaria. Il provvedimento è contenuto nel bilancio di previsione 2021, che è stato approvato durante il consiglio comunale di lunedì sera. Il fondo è dedicato in particolare ad esercizi pubblici, imprese artigianali o commerciali e prevede l'esenzione totale dal pagamento della tassa per un anno (che per un bar, ad esempio, si aggira sui 1500 euro) per le nuove attività e il dimezzamento della tassa rifiuti per chi subentra ad attività già avviate.

Incentivi alle imprese

«Si tratta di un'agevolazione pensata proprio per chi sia intenzionato ad aprire una nuova attività nel nostro Comune - spiega il sindaco Antonio Riviezzi -, ma anche per aiutare realtà magari in crisi e fare in modo che non chiudano, ma che possano essere rilevate». Lo sconto verrà applicato automaticamente in base alle pratiche che saranno presentate all'ufficio commercio. Per tutte le attività commerciali, invece, l'amministrazione comunale ha già stanziato 75.000 euro per poter applicare uno sconto del 25% sulla tariffa totale: «Potevamo applicarlo solo sulla parte variabile, come aveva indicato il governo, ma abbiamo deciso di conteggiare lo sconto sull'intera tariffa per dare un sostegno ancora più incisivo alle nostre attività» precisa il sindaco. In aiuto delle famiglie bisognose, in difficoltà con il pagamento della tassa rifiuti, il Comune ha confermato, inoltre, un bando di 20.000 euro. «Inizialmente abbiamo stanziato questa cifra, ma, se ci saranno parecchie richieste, siamo già pronti ad aumentare le risorse per potenziare il fondo visto che questo sarà un anno molto particolare dove la crisi rischia di farsi sentire parecchio» conclude Riviezzi.

Per le famiglie con un Isee inferiore ad 8.000 euro può essere applicata l'esenzione del pagamento della tassa: le domande per questa agevolazione possono essere presentate entro il prossimo 30 aprile, presentando il modulo disponibile in municipio. Infine, non sono ancora state rese note le tariffe Tari per il 2021: la Broni-Stradella Pubblica non era riuscita a calcolare in tempo il piano finanziario del servizio con i nuovi coefficienti previsti dall'autorità per l'energia e così il Comune ha inserito nel bilancio il piano 2020, che ammontava a 1,4 milioni di euro, in attesa di aggiornarlo con i dati attuali e portarlo in approvazione in una delle prossime sedute del consiglio comunale.

**È scritto nel documento presentato alla Camera, paga la Ue
Il sindaco: «A noi basta che parta un treno ogni mezz'ora»**

Rfi vuol raddoppiare i binari entro il 2026 ma solo tra Albairate e Abbiategrasso

VIGEVANO

Spunta un documento di Rfi che prevede di raddoppiare con fondi europei solo in tratto della Milano-Mortara compreso tra Albairate e Abbiategrasso. La discussione del Pnrr (Piano nazionale di resistenza e resilienza) ha portato nei giorni scorsi all'audizione dei tecnici di Rfi alla Camera dei Deputati. In quella sede è stato presentato un progetto, che impegna l'azienda sino al 2026, in cui si parla della tratta che attraversa la Lomellina. Ma lo fa in un modo quasi inaspettato: citando il raddoppio solo di una parte. Con l'inserimento dell'opera nel Pnrr ci sono alcune certezze: la prima è che gli eventuali soldi spesi arriveranno dall'Unione Europea e inoltre che occorrerà fare in fretta, visto che per ricevere quanto previsto occorrerà aver concluso l'opera entro il 2026. Il rischio, in caso di lavori in ritardo, è quello di vedersi decurtare una parte dei fondi.

TUTTO RUOTA SU ABBIATEGRASSO

Di quanto richiesto dai consigli comunali di Vigevano, Parona e Mortara (insieme a quello abbiatense), insomma, non c'è traccia. Tutto sembra vertere sulla posa del secondo binario su un percorso che varia da poco più di 3 chilometri (se si considera l'attuale stazione di Abbiategrasso) e che potrebbero arrivare a circa 5 se invece passasse l'ipotesi di portare fuori città lo scalo abbiatense. Città Metropolitana, infatti, ha presentato una propria richiesta in tal senso, ipotizzando l'area attorno allo stadio di Abbiategrasso. Ma perché spostare la stazione dall'attuale collocazione, centralissima? Il motivo è contenuto nel piano provinciale della mobilità che sposta il capolinea della suburbana S9 da Albairate a San Cristoforo e crea una "circle line" denominata S16 che collegherebbe con un lungo tragitto Abbiategrasso e Magenta. Per attestare questo servizio e per permettere il passaggio dei treni della Milano-Mortara occorrono, quindi, almeno quattro binari. Ecco, quindi, perché Abbiategrasso dovrebbe (il condizionale è d'obbligo) avere una nuova stazione: nell'area attuale è quasi impossibile impiantare quattro binari. «Nel 2020 - spiega Franco Aggio, portavoce dell'associazione tra pendolari Mi.Mo.Al. - si sarebbe dovuto progettare questo raddoppio, indicando quindi la collocazione della stazione di testa della suburbana S16. Questo progetto definitivo, e siamo a febbraio 2021, non mi risulta che sia stato pubblicato da nessuna parte».

IL PUNTO DI VISTA VIGEVANESE

Mercoledì prossimo il sindaco Andrea Ceffa, insieme al consigliere regionale Ruggero Invernizzi e a Paolo Iozzi, consigliere comunale con la delega alle infrastrutture, incontreranno alle 11.30 a Palazzo Lombardia l'assessore regionale Claudia Terzi. «Non mi preoccupa - spiega Ceffa - se il nostro turno dovesse arrivare dopo il 2026, visto che era già prevedibile che l'orizzonte temporale per il potenziamento della linea che abbiamo richiesto si sarebbe spinto oltre. Non è chiaro poi quel raddoppio a cosa si riferisca». A fine novembre, infatti, i consigli comunali di Abbiategrasso, Mortara, Parona e Vigevano hanno approvato una mozione pressoché identica in cui si parlava di «potenziamento» della linea, con le amministrazioni pronte a mettersi al tavolo per decidere delle soppressioni dei passaggi a livello, una delle richieste dei gestori delle reti ferroviarie.



ASSOLOMBARDA

Una mozione che sarebbe servita per dare un segnale forte alla Regione e chiedere a Rfi di inserire il potenziamento nel proprio piano commerciale. «Non abbiamo chiesto un raddoppio - conclude Ceffa - perché noi vogliamo che la linea sia potenziata, con un treno ogni 30 minuti che va a Milano. Se poi questo risultato lo si ottiene con un binario solo o con due, non è importante».

Il piano nazionale

Quasi 32 miliardi per la mobilità sostenibile in Italia

Il Pnrr (Piano nazionale di resistenza e resilienza) presentato in commissione alla Camera dei Deputati prevede quasi 32 miliardi di euro per le infrastrutture legate alla mobilità sostenibile. Di questi 26 miliardi e mezzo sono destinati alle linee ferroviarie. Di questi quasi 5 sono destinati a nuove tratte oppure al potenziamento di quelle esistenti. La parte del leone, con quasi 15 miliardi di euro, è ancora una volta rappresentata dalle spese per l'alta velocità. Nel Nord-Ovest della nazionale il Pnrr prevede il potenziamento (con la prima fase del quadruplicamento) della Milano-Pavia e, da qualche giorno, anche il raddoppio del tratto tra Albairate e Abbiategrasso lungo la linea Milano-Mortara-Alessandria e l'avvio del secondo binario anche tra Codogno, Cremona e Mantova. I progetti sono stati presentati da Rfi, in accordo con la Regione Lombardia.


**VIGEVANO
LA NOVITÀ**

Il Centro Stav aperto in corso Novara a Vigevano verrà inaugurato ufficialmente oggi pomeriggio alle 17, con la partecipazione del sindaco Andrea Ceffa. L'iniziativa commerciale nasce dal recupero della storica sede della Stav ormai abbandonata da diversi anni


LA GALLERIA ERA LA STORICA SEDE DELLA CONCESSIONARIA DI AUTOMOBILI

Apri oggi il nuovo Centro Stav «Modello commerciale diverso»

Nonostante il periodo pandemico non appaia come quello favorevole ad avviare nuove iniziative imprenditoriali, il recupero della storica sede della Stav di corso Novara, con nuovi spazi commerciali, è una novità significativa.

Il Centro Stav (l'accesso al parcheggio è dalla vecchia rampa di via Trivulzio, proprio di fronte all'Hotel Ducale) sarà inaugurato ufficialmente oggi (giovedì) alle 17, con la partecipazione del sindaco Andrea Ceffa. La galleria è parzialmente aperta da una settimana: il negozio Tigotà, trasferito dalla sede di via Caduti Liberazione, è già in funzione. Da oggi parte anche Nkd, l'altra catena che ha deciso di aprire un punto vendita nella nostra città. Restano due spazi liberi. Quello che sarà occupato da un piccolo bar di una cinquantina di metri ed un altro per il quale vi sono alcune trattative in corso con altri marchi, ma niente alimentari o supermercati. E anche questa, a modo suo, è una novità. «Del resto que-


Alberto Cazzani (Stav)

sto centro - spiega Alberto Cazzani, amministratore delegato di Stav - è nato soprattutto perché ci piangeva il cuore nel vedere abbandonata la nostra storica sede. L'intento era effettuare un recupero che non avesse impatto e che potesse inserirsi nel tessuto commerciale del centro storico e valorizzarne una parte, corso Novara, che ha visto

partire alcune iniziative ma potrebbe essere molto più vivo». Un'apertura che ha anche un significato in un periodo così duro. «Mi auguro che possa rappresentare anche questo, un segnale di ripresa - afferma ancora Cazzani - ma quello che premeva era la riqualificazione dell'area senza stravolgere il tessuto urbano, seguendo un modello di commercio diffuso e di vicinato. Inoltre abbiamo creato un nuovo spazio, una piazza coperta all'ingresso del centro che è a disposizione di tutti e che quando sarà insediato anche il bar che abbiamo previsto potrà diventare anche un luogo di ritrovo». Da qui la scelta di non dare la priorità all'inflazionato settore dei generi alimentari, a maggior ragione in una posizione così centrale e nel contesto di un'operazione che, secondo Cazzani, rende «ancora più evidente la necessità di dotarsi di dare vita a un "town center management" che governi e orienti le scelte sul tessuto commerciale della città».



**Il cantiere di 30 mesi ha impegnato 1.600 operai
Produrrà carburanti usando gli scarti della raffinazione**

La torre Eni Est è rinata dopo il rogo del 2016 ma per ora non lavora

SANNAZZARO

A più di quattro anni dall'incendio, sono finiti i lavori di ricostruzioni dell'impianto Eni Est (Est sta per Eni slurry technology) della raffineria di Sannazzaro. Il 1° dicembre 2016 un rovinoso incendio aveva distrutto gran parte dell'impianto Est. Si era sfiorato il dramma, con una colonna di fumo denso che per ore aveva solcato il cielo di gran parte della pianura padana. A Sannazzaro, Ferrera e in altri centri limitrofi erano state pubblicate ordinanze restrittive, fino a chiudere le scuole, per timori d'inquinamento. Poi c'era stato il sequestro dell'impianto e il processo, ancora in corso, a tre manager Eni per il rogo. Una volta sbloccata la situazione, è stato avviato l'iter per la ricostruzione.

La ricostruzione finita

Ora è conclusa anche la fase di ricostruzione. I cantieri sono durati oltre 30 mesi, per un totale di 5,5 milioni di ore lavorate e la presenza in cantiere di una media di ottocento persone, con punte anche di 1.600 lavoratori al giorno. Ora l'impianto Eni Est è ultimato, potenzialmente pronto a riprendere la produzione.

«Aspettiamo la visita del comitato tecnico regionale per la conclusione dell'iter autorizzativo, azione propedeutica all'avvio dell'impianto che ha già effettuato le prove preliminari ed è pronto alla sua entrata in funzione», spiegano da Eni.

produrrà carburanti dagli scarti

La cifra investita per la ricostruzione non è mai stata ufficializzata anche se l'appalto dei lavori, assegnati a suo tempo alla multinazionale Irem con sede a Siracusa, si aggirò sui 50 milioni di euro. «Siamo orgogliosi della chiusura dei lavori - dice la direttrice della raffineria, l'ingegnere vogherese Raffaella Lucarno -. Abbiamo anche raggiunto l'obiettivo zero infortuni grazie ad Eni, alle imprese che hanno lavorato in appalto, ma anche ai metodi disciplinati nel patto per la sicurezza».

L'impianto Est, che si trova a lato di strada Corradina quindi verso Ferrera, potrebbe entrare in funzione già nei prossimi mesi, ma dipenderà anche dal contesto economico. L'impianto ora ricostruito servirà per ricavare carburanti di alta qualità da residui petroliferi (greggi pesanti e bitumi) altrimenti non lavorabili e che andrebbero trattati come rifiuti o come combustibili a forte impatto ambientale. L'impianto di Sannazzaro, iniziato in 2011, è un progetto studiato internamente dal centro ricerche dell'Eni e ritenuto un vanto per il "cane ai sei zampe".



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>

