



ASSOLOMBARDA

11 novembre 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



INDUSTRIALI

Sono cinque i pavesi ai vertici dei gruppi di Assolombarda

Centonze della Itp di Bornasco guida gli imprenditori della gomma-plastica
Sono quattro i vicepresidenti e ventinove i consiglieri di aziende della provincia

Pavia

Un presidente di gruppo, Nicola Centonze, quattro vicepresidenti e ventinove consiglieri. È la rappresentanza pavese negli organi di Assolombarda, appena eletti per il quadriennio 2020-2024. Centonze, presidente della Industria Termoplastica pavese (Itp) di Bornasco è alla guida del gruppo Gomma-plastica ed entra anche nel consiglio generale dell'associazione, così come Tommaso Rossini della Rta di Marcignago (settore del motion control), vicepresidente del gruppo Meccatronici, e Massimo Martinoli del calzaturificio Caimar di Vigevano, vicepresidente del gruppo Moda.

I gruppi

Gli altri vicepresidenti pavesi sono Alberto Cazzani (Stav, trasporti), e Carlo Pampari Carlo (Centro diagnostico italiano di Pavia, sanità). Per quanto riguarda i consiglieri, nel gruppo Alimentazione ci sono Fabiano Giorgi dell'azienda vinicola di Canneto Pavese e Riccardo Preve Riccardo (Riso Gallo). Nei Chimici figurano Michela Allevi dell'azienda agricola Allevi di Ferrera Erbognone (trattamento e condizionamento delle biomasse), Silvia Gatti della Gimod di Giovenzano (stucchi); Stefano Maggi di Labanalysis di Casanova Lonati. Nel gruppo Design e Arredamento siede come consigliere Claudio Raina Claudio della Ideallux di Cilavegna, in quello Energia Luigi Freddi della Freddi impianti di Ferrera Erbognone (manutenzione e montaggio di impianti elettrici), Livio Scandella della vigevanese Newenergy (produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile), nella Gomma-plastica Marco Bergaglio del colosso Piber Group (Voghera), Paolo Garbagna della Icsc (Industria cartaria Santo Spirito) di Gropello; Marco Grecchi della Ics (Industria Costruzione stampi) di Copiano; Pierangelo Ruggerone della Mobil Plastica di Confienza. Per Ict e Servizi alle imprese i pavesi in consiglio sono Marco Bavazzano della Axitea di Pavia (sicurezza fisica e informatica), Walter Gabetta della Factory Software di Voghera, Mariuccia Teroni di FacilityLive.

Meccatronica, presenza nutrita

Nella Meccatronica è consistente la presenza pavese: oltre al vicepresidente Rossini ci sono i consiglieri Andrea Brambati della Brambati di Codevilla (impianti per le industrie alimentari, plastiche e farmaceutiche), Daniele Cerliani della Cerliani di Pavia, Renato Cifarelli della Cifarelli di Voghera (macchine professionali per l'agricoltura e il giardinaggio), Giovanni Gaia della Atom di Vigevano (macchine per calzature). Nel gruppo Media c'è Claudio Cantoni Claudio di My Music Service a Pavia. Nella Moda oltre al vicepresidente Martinoli ci sono i rappresentanti dei calzaturifici vigevanesi Massimo Cerutti e Alessandro Ruggero di Almini, e Paolo Sala di Apc (componenti per calzature e pelletteria). Nel gruppo Sanità oltre al vicepresidente Pampari figurano Mario Melazzini della Maugeri, Gabriele Pelissero del Città di Pavia, Gianluca Vago della Fondazione Centro nazionale di adroterapia oncologica. Per i trasporti Costantino Re della re Sergio di Voghera, oltre al vicepresidente Cazzani, e infine nel turismo Massimo Bergaglio (Il Castello di S. Gaudenzio di Cervesina) e Giorgio Matto delle Terme di Rivanazzano.



ASSOLOMBARDA



A sinistra Nicola Centonze (Itp) e a destra in alto Tommaso Rossini (Rta) e sotto Massimo Martinoli (Caimar)

IL LEADER

Spada: «Ruolo fondamentale per l'associazione»

«In un momento così difficile è ancora più importante sostenere le nostre imprese, rispondendo in modo sempre più tempestivo e concreto ai loro bisogni», dice Alessandro Spada, presidente di Assolombarda, a proposito della conclusione delle assemblee per eleggere i nuovi presidenti, vicepresidenti e membri del Consiglio dei Gruppi di Assolombarda. «I Gruppi svolgono un ruolo fondamentale per l'associazione e per le imprese: è qui che emergono esigenze e temi condivisi dalle aziende ed è qui che si studiano soluzioni per continuare a garantire lo sviluppo e la competitività dei settori strategici del nostro territorio».

L'unica risposta: bisogna ripartire dalla fiducia

**Alessandro
Spada***



In questi giorni mi sono spesso sentito fare una domanda, la più difficile per un imprenditore. Dopo tutto quello che sta ancora accadendo è possibile prevedere uno scenario chiaro per l'economia? Vorrei poter rispondere che abbiamo imboccato la strada della ripresa, come suggeriva il veloce recupero della manifattura una settimana fa, ma il Covid è qui e continua a colpire. Alla luce del riaggravarsi della pandemia e del clima di incertezza che pesa sul futuro, l'unica risposta è: ripartire dalla fiducia. L'impatto del Covid è pesante e frammentato in Lombardia, area che integra le più diverse filiere e vocazioni. Dove a trainare l'economia sono manifatturiero, alimentare, farmaceutica, come a Monza e Brianza, Lodi, Pavia, le perdite sono più contenute. Milano, a forte vocazione terziaria e di servizi, soffre di più. Le misure imposte dal DPCM con la stretta su centri culturali, teatri, cinema, attività commerciali e ristorazione, eventi, turismo, sport, avrà pesantissime ripercussioni su filiera e indotto con danni enormi. Ci aspettano settimane difficili, non possiamo più permetterci come sistema Paese mancanza di chiarezza e visione strategica.

Tanta qualità del lavoro merita di essere salvata al di là dei singoli provvedimenti di emergenza. Viviamo tempi in cui bisogna tenere insieme la prudenza e il coraggio, ma serve un orizzonte ben definito e condiviso. Questo compito spetta alla politica, che ha il dovere di guardare al futuro e non solo al presente, dando prospettiva certa e metodo partecipato in cui coniugare salute e lavoro. Servono scelte chiare, capacità di ese-

cuzione e tempi rapidi. E in questa cornice che dobbiamo chiedere un'accelerazione sul Recovery Fund. Abbiamo il dovere di guardare avanti: non si può spegnere l'industria italiana. Quella stessa industria abituata ad affrontare, ogni giorno, nuove sfide, esempio di resilienza, fiducia e coraggio. In Assolombarda abbiamo deciso di raccontare, attraverso lo sguardo internazionale di John Dickie, storico inglese, le vocazioni industriali dei nostri territori e l'eccellenza di imprese e prodotti. Così abbiamo ideato una mini-serie dal titolo "Qui ogni impresa è possibile", per testimoniare il bello e diffondere l'orgoglio, la passione e il coraggio di fare impresa.

***Presidente di Assolombarda**

11 novembre 2020



Ventiquattro cantieri possibili per spingere il sì della Regione

MILANO - (lu.tes) La domanda da cui partire è più che legittima: come è possibile che a Genova si è riusciti a fare un'opera infrastrutturale tanto importante come il ponte Morandi in poco più di un anno e a Pavia per il nuovo ponte della Becca ci vorranno non meno di cinque anni? «Sono 20 anni che stiamo discutendo, abbiamo diviso il territorio lombardo in due e poi ci chiediamo perché Pavia non riesce a svilupparsi e a crescere», attacca il presidente regionale di Confindustria Marco Bonometti. Alla luce di quanto detto, non stupisce che proprio la costruzione del ponte sulla confluenza tra il Ticino e il Po sia una delle 24 opere che compaiono nel lungo elenco delle infrastrutture prioritarie per i territori della Lombardia, che Assolombarda e Confindustria Lombardia hanno pronto da consegnare "brevi manu" ai vertici della

giunta regionale di Attilio Fontana. Alcuni degli altri interventi prioritari secondo gli industriali lombardi al servizio della mobilità delle persone e delle merci sulle tratte internazionali e nazionali e in funzione della logistica interna? La realizzazione dell'Alta Velocità sulla tratta Brescia-Verona, ritenuta un'opera essenziale per lo sviluppo turistico e funzionale al collegamento tra Milano e Venezia; il raddoppio della ferrovia Milano-Como-Ponte Chiasso per agganciarsi alla rete svizzera Alptransit; e il potenziamento del collegamento Milano-Sondrio-Tirano in vista di Milano-Cortina 2026. Inoltre, la realizzazione dell'Autostrada regionale Bergamo-Treviglio e dell'interconnessione Pedemontana-Brebemi; e il completamento del raddoppio della Statale Paullese e delle nuove statali della Valtellina e tra Bergamo e Lecco.



Confindustria Lombardia e Assolombarda: studio della Bocconi, trasporti e logistica, nuove opere infrastrutturali e policy mirate

Milano – Si è svolto oggi in modalità streaming il convegno “Le prospettive della Lombardia nel contesto delle nuove Global Value Chains: gli sviluppi attesi nel settore delle infrastrutture di trasporto” organizzato da Confindustria Lombardia e Assolombarda nell’ambito della World Manufacturing Week. Il webinar è stato l’occasione per presentare uno studio sullo sviluppo delle infrastrutture di trasporto curato dal Centro di Ricerca GREEN dell’Università Bocconi e arricchito dalle interviste a 19 imprese manifatturiere, del trasporto, della logistica e GDO appartenenti al territorio. Attraverso lo studio Confindustria Lombardia e Assolombarda intendono suggerire spunti di policy in merito alla dotazione infrastrutturale della regione necessaria a rispondere ai macro trend che coinvolgeranno nel futuro manifattura e comparto trasporti e logistica e alle connessioni del sistema produttivo ed economico con il resto del mondo, attraverso la partecipazione delle imprese alle filiere globali. Queste le 5 proposte di policy emerse: 1 – Efficientamento della rete infrastrutturale attraverso lo sviluppo di moderne e resilienti reti infrastrutturali; 2 – Digitalizzazione e automazione per una Logistica 4.0; 3 – Valorizzazione della sostenibilità ambientale e sociale quale elemento di innovazione; 4 – Rafforzamento dell’internazionalizzazione per favorire le PMI del manifatturiero e il settore trasporto nazionale; 5 – Semplificazione burocratica per il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture per la logistica. “Come dimostrato anche in questa fase emergenziale, il settore manifatturiero è il vero traino per lo sviluppo e l’innovazione dell’economia, e lo è maggiormente laddove inserito in un contesto competitivo. E’ in quest’ottica che si colloca lo studio sulle infrastrutture presentato oggi. Realizzare un sistema infrastrutturale moderno, adeguato ed efficiente incrementa la competitività del territorio al servizio delle imprese e migliora la qualità della vita delle persone: i costi del non realizzare le infrastrutture sono infinitamente superiori a quelli del farle. Si stima infatti che la mancata realizzazione delle infrastrutture strategiche in Italia, nel periodo 2015-2030 potrebbe generare 640 miliardi di euro di costi. Occorre quindi una pianificazione rapida, anche attraverso l’uso dei fondi del Recovery Plan, che possa realmente produrre benefici in termini di sviluppo e rilancio dell’economia. Intervenire sulla dotazione infrastrutturale del nostro Paese è fondamentale per sostenere nel breve termine la crescita e l’occupazione. L’industria lombarda, con questo studio, vuole indicare alla Regione quali opere prioritarie devono essere realizzate nei prossimi anni per mantenere l’attrattività e la competitività dei nostri territori” ha dichiarato Marco Bonometti, Presidente di Confindustria Lombardia. “L’emergenza Covid-19 ha messo in luce il ruolo strategico del trasporto delle merci e della logistica per l’efficienza delle catene di produzione e di distribuzione. Un disegno di politica industriale moderna e sostenibile nel tempo deve necessariamente tenerne conto – ha dichiarato Alessandro Spada, Presidente di Assolombarda –. Questo significa dotare la Lombardia della capacità infrastrutturale necessaria, da un lato, a rispondere ai macro trend che coinvolgeranno la manifattura nel futuro e, dall’altro, a garantire la partecipazione delle nostre imprese alle filiere globali.



ASSOLOMBARDA

Per farlo dobbiamo favorire la creazione di poli logistici per rendere la nostra regione più centrale per gli scambi con il resto del mondo; favorire l'intermodalità ferro-gomma per aumentare l'efficienza nel trasporto verso i mercati europei; pianificare e realizzare nuove opere strategiche e accelerare la realizzazione di quelle già previste. Infine, implementare la digitalizzazione e la semplificazione delle procedure autorizzative, a beneficio dell'intera catena logistica". Per il professor Oliviero Baccelli "la necessità di promuovere un salto di qualità dei servizi di trasporto e di logistica attraverso nuove infrastrutture e policy mirate nell'innovazione è una priorità non solo per la Lombardia ma per il Paese. Infatti, i grandi gate internazionali della Lombardia per l'interscambio delle merci sono a servizio non solo delle imprese del territorio lombardo, ma di tutto il sistema produttivo nazionale, grazie alle economie di scala e di specializzazione nel settore aereo, nel settore intermodale ferroviario e nelle attività logistiche a supporto di filiere complesse e di grande rilevanza per il Made in Italy come quelle del farmaceutico, tessile e abbigliamento, food&beverage e dell'e-commerce. Nel 2019, a livello italiano, a fronte di saldo positivo di 53 miliardi di Euro negli interscambi di prodotti manifatturieri, la bilancia dei pagamenti nel settore dei trasporti è negativa per 6 miliardi Euro, di cui 3 relativi al trasporto su strada. Attivare iniziative di policy integrate fra industria e trasporti permetterebbe di recuperare valore aggiunto e occupazione per l'economia italiana". Confindustria Lombardia, di concerto con le proprie Associazioni Territoriali, ha poi individuato una serie di interventi infrastrutturali prioritari, stradali e ferroviari, per il territorio regionale nell'ottica di una più efficiente mobilità, di un innalzamento della qualità della vita e di una maggiore competitività territoriale.

Confindustria Lombardia e Assolombarda: studio della Bocconi, trasporti e logistica, nuove opere infrastrutturali e policy mirate (2)

Milano – Confindustria Lombardia di concerto con le proprie 9 Associazioni Territoriali ha raccolto e individuato l'elenco degli interventi infrastrutturali prioritari stradali e ferroviari per il territorio regionale nell'ottica di una più efficiente mobilità, innalzamento della qualità della vita e maggiore competitività. Interventi alla rete autostradale: Completamento Pedemontana Lombarda con realizzazione del secondo lotto della tangenziale di Como. Realizzazione Autostrada regionale Varese – Como – Lecco. Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valle Trompia. Realizzazione dell'Autostrada regionale Bergamo-Treviglio e interconnessione Pedemontana-Brebemi. Realizzazione dell'Autostrada regionale Cremona-Mantova. Completamento del sistema dei raccordi stradali alla Brebemi (Ospitaletto-Montichiari, Cassanese, tangenziali di Goito e Guidizzolo). Interventi rete stradale:

Completamento della SP BS 237 Vestone-Idro prevista da accordo di programma tra Provincia di Brescia e la Provincia autonoma di Trento. Realizzazione strada Provinciale Canturina bis per collegamento diretto Como-Cantù-Mariano Comense.

Potenziamento e ammodernamento della SS36 nel tratto da Verano Brianza a Colico.

Completamento del raddoppio SS Paullese. Completamento della nuova SS LeccoBergamo (completamento II lotto e realizzazione III lotto). Costruzione nuovo Ponte della Becca in provincia di Pavia. Completamento collegamento Vigevano-Malpensa. Completamento della nuova SS38 della Valtellina: tangenziale di Tirano, collegamento tra Cosio e Tangenziale di Sondrio, collegamento tra Sondrio e Tirano. Nuovo collegamento stradale/ferroviario tra le Province di Lecco e Bergamo, per superare il collo di bottiglia dovuto alla vetustà del Ponte San Michele. Interventi rete ferroviaria: Realizzazione tratta AV/AC Brescia-Verona. Potenziamento della rete ferroviaria Brescia-Cremona-Piacenza e Brescia-Ghedi-Montichiari, per il collegamento della TAV con l'Aeroporto di Montichiari e la Fiera. Potenziamento del collegamento ferroviario Milano-Sondrio-Tirano in vista delle Olimpiadi 2026. Raddoppio linea ferroviaria Milano Monza-Como-Chiasso in adduzione alla rete svizzera Alptransit. Realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Orio al Serio. Potenziamento asse ferroviario Milano-Pavia-Genova. Completamento del raddoppio della ferrovia MilanoMortara.

Realizzazione delle tramvie Milano-Seregno e Milano-Limbiato. Prolungamento della linea M5 da Milano a Monza.



Ponte della Becca, c'è il bando Un milione per il progetto

Si cerca chi metterà su carta la fattibilità tecnica ed economica della struttura tanto attesa

PAVIA

La Provincia di Pavia ha pubblicato l'avviso di "gara per l'affidamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica di un nuovo ponte sul fiume Po lungo la S.P. ex S.S. 617 Bronese". È la prima fase progettuale (Pfte) del nuovo ponte della Becca, per la quale l'amministrazione provinciale aveva ricevuto dal Governo il finanziamento di un milione e mezzo di euro. «Il controvalore della prestazione calcolato - spiega la nota diramata ieri da piazza Italia - è pari ad euro 907.862,49 onorario e spese compresi, oneri previdenziali e



assistenziali ed Iva esclusi». L'affidamento avverrà «con l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo». La documentazione è disponibile sulla piattaforma S.IN.TEL di Regione Lombardia e il termine

per l'invio delle offerte è il 28 dicembre 2020 alle 11.

In base allo Studio di fattibilità (concluso la scorsa estate) la stima dei tempi per la realizzazione dell'opera (che sarà in capo all'Anas) è di 4 anni e 10 mesi. Tempistiche assurde per Assolombarda: «Il ponte della Becca di Pavia è una vergogna nazionale - ha detto Alessandro Spada, presidente di Assolombarda, nel suo intervento di ieri a un webinar sulle infrastrutture - è qualcosa che ci porta indietro di 80 anni, ci porta a pensare a quei Paesi ancora in via di sviluppo». Il progetto del nuovo ponte della Becca è una delle 24 opere nell'elenco delle infrastrutture prioritarie per i territori della Lombardia, che Assolombarda e Confindustria Lombardia sottopongono alle istituzioni, regionali e governative.

Stefano Zanette

**→ L'OPERA**

Superstrada, un compromesso per "salvare" il progetto



» Dovrebbe essere modificata solamente la tratta nord. Si attende l'ok del governo

Si intravede all'orizzonte una soluzione in grado di "salvare" la superstrada Vigevano-Malpensa. Il progetto dovrebbe essere salvo integralmente per quanto riguarda la tratta C, quella tra Ozzero e Abbiategrasso, mentre potrebbe essere sottoposto a modifiche la parte del tracciato restante, quello a nord, seguendo unicamente le osservazioni presentate dal Parco del Ticino. Questo almeno il compromesso al quale si sarebbe arrivati nel corso delle audizioni che i tecnici avrebbero effettuato con favorevoli e contrari all'opera e che sarà presentata al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli.



**Nel piano commerciale inviato agli enti nessun cenno al raddoppio ferroviario
Il Comitato pendolari preoccupato: «Così si rischia il rinvio del potenziamento»**

Treni, la Lomellina sparisce dal dossier progetti di Rfi

Vigevano

Un raddoppio ferroviario ancora una volta posticipato, quanto meno a dopo il 2024. I viaggiatori della linea ferroviaria Milano-Mortara-Alessandria si sono sicuramente allarmati dopo la pubblicazione del piano commerciale di Rfi. Il documento, che viene redatto per poi essere inviato agli enti locali per le dovute modifiche, infatti, non cita mai alcuna forma di sviluppo della linea "lomellina" nelle sue oltre 750 pagine. Non solo non c'è traccia del secondo binario da realizzare nel tratto tra Albairate e Mortara, ma neanche si fa riferimento ad alcune soluzioni spesso veicolate come un mantra dai politici.

SILENZIO

Anche l'estensione della linea suburbana S9 ad Abbiategrasso o a Mortara (che, per altro, non richiederebbe il raddoppio) non è minimamente menzionata nel complesso piano. «Rfi dà la possibilità ai portatori di interesse come regioni, imprese ferroviarie o di trasporto - dicono dall'associazione tra pendolari Mi.Mo.Al - fino al 4 dicembre di chiedere integrazioni, fare osservazioni ed eventuali richieste, non vincolanti, che potrebbero essere recepite entro febbraio. Se la Regione non si farà sentire anche il 2020 sarà passato invano e ne riparlamo a fine 2021. Forse». Nell'orizzonte temporale dei lavori pubblici tre anni sono tanti. Il fatto che la S9 sia citata solo per l'apertura della fermata di Milano Tibaldi (per altro ormai rinviata ancora, dopo i lavori di questa estate) e che neppure sia sfiorata l'ipotesi di iniziare a raddoppiare quanto meno il tratto tra Albairate e Abbiategrasso (poco più di tre chilometri), consegna, comunque l'impressione di un progetto che interessa esclusivamente i viaggiatori (per altro circa 20 mila al giorno, prima dell'emergenza Covid) più che il mondo politico. A questo ipotetico mancato raddoppio si sommano poi tante altre situazioni insolite, che però non fanno emergere una grande attenzione verso il gap infrastrutturale che blocca lo sviluppo di Vigevano e della Lomellina. Il nuovo ponte sul Ticino, quando ultimato, libererebbe il manufatto storico proprio per l'esigenza di un raddoppio ferroviario. Che però, evidentemente, non viene neanche ripreso come ipotesi a stretto giro temporale almeno leggendo il piano commerciale di Rfi. Mentre l'ente regionale spinge, secondo diversi osservatori e il mondo dei pendolari per altro in accordo con quasi tutte le forze politiche della zona, per ottenere un collegamento veloce

**Il documento potrà
essere "corretto"
ma pesa l'assenza
delle tratte locali**

tra Vigevano e l'area Milanese (al punto di averlo inserito nel piano infrastrutturale per le Olimpiadi 2026), dall'altro sembra dimenticarsi completamente della linea verso Mortara-Alessandria. Come è ovvio pensare, entrambe le infrastrutture sono necessarie per eliminare l'impasse in cui la zona lomellina è finita, con il suo contorno di collegamenti lenti o sempre a rischio di problemi infrastrutturali e di soppressione dei treni.



**Il finanziamento della Regione alle opere di manutenzione
Il sindaco: «Obiettivo, prevenire il dissesto idrogeologico»**

Ponte sullo Staffora messo in sicurezza Spesa di 100mila euro

BAGNARIA

Via ai lavori di messa in sicurezza del ponte sul torrente Staffora che collega la provinciale del Penice alla frazione di Casa Galeotti. Una struttura messa sempre più sotto pressione dalle piene improvvise dello Staffora che hanno causato anche il cedimento di alcune parti di calcestruzzo che sostengono il ponte stesso.

Dopo il crollo del 1994

Un ponte che proprio a seguito dell'alluvione del 1994 era in parte crollato sotto la forza dell'acqua. Dopo anni senza interventi di una certa consistenza, l'amministrazione comunale guidata dal sindaco Mattia Franza ha deciso di mettere a punto una serie di opere per eseguire lavori di staticità e per la messa in sicurezza di tutte le arcate evitando che nuove piene possano arrecare danni ingenti all'unica via di comunicazione tra il capoluogo e Casa Galeotti.

Manutenzione e indagini

«In questi giorni - spiega Franza - prenderanno il via i lavori di manutenzione straordinaria finanziati dalla Regione all'interno della legge 9/2020 detta anche "Piano Marshall" con un contributo complessivo di 100mila euro». Preliminarmente alla progettazione dei lavori di manutenzione, vista la vetustà dell'opera risalente tra gli anni '50 e '60, si è reso necessario dapprima eseguire sul ponte una serie di indagini diagnostiche che hanno riguardato tutte le sue parti strutturali mentre gli interventi prevedono in questo primo lotto la realizzazione di lavori di manutenzione con ripristino del calcestruzzo, dei ferri di armatura dei pulvini e l'impermeabilizzazione dei giunti dell'impalcato. Come amministrazione comunale - continua il primo cittadino di Bagnaria - abbiamo deciso di destinare il finanziamento questa infrastruttura in quanto l'intervento non era più prorogabile; pertanto, dopo gli interventi in alveo appena conclusi con la pulizia della vegetazione spontanea effettuata da Ersaf a cui seguiranno anche nuove opere di difesa spondale e ricalibratura dell'alveo, con la manutenzione del ponte si completa il quadro delle opere di prevenzione del dissesto idrogeologico». Proprio in questa zona lo scorso anno la piena del torrente aveva distrutto un traliccio di sostegno dei fili dell'energia elettrica.



**Il gruppo ha comprato all'asta l'impianto di via Einstein
L'ad: «Da qui lanceremo una inedita linea di prodotti»**

Italpizza promette nuovi posti di lavoro nella sede lomellina

Mortara

Investimenti e nuovi posti di lavoro. I numeri saranno quantificati nei prossimi mesi, ma il gruppo Italpizza promette di mettere mano al portafoglio per lo stabilimento che ha definitivamente comprato all'asta a Mortara. Lo stabilimento lomellino è passato di mano per 4,9 milioni di euro dopo un'asta in tribunale a Pavia. L'unica partecipante è stata Italpizza, società modenese da 150 milioni di fatturato annuo.

Parlano i vertici del gruppo

«Questo è il primo investimento produttivo che facciamo fuori da Modena e dall'Emilia Romagna, ma sempre in Italia - commenta attraverso una nota Cristian Pederzini, presidente di Italpizza - resosi necessario per accompagnare la costante crescita, aumentando così la capacità produttiva del gruppo del 20% e ridurre anche i rischi di concentrazione territoriale. Abbiamo già un piano strategico finalizzato al lancio di una nuova linea di prodotti di alta gamma, come "ChePinsa!", che prevede investimenti per il rilancio della fabbrica di Mortara e conseguente aumento dei livelli occupazionali. Da anni ci contrapponiamo alla forza delle multinazionali straniere che paradossalmente invadono il mercato con pizze Italiane ma prodotte all'estero. Come imprenditore italiano sento il dovere di fare la mia parte continuando ad investire sull'italianità nella speranza di correggere questa distorsione». Attualmente lo stabilimento dà lavoro a 70 persone che producono pizze surgelate destinate alla grande distribuzione.

Il piano

Italpizza ha comprato (attraverso la società di nuova costituzione Italforno) lo stabilimento che era di proprietà dell'Antico Forno. Quest'ultima era entrata in crisi, mettendo a rischio i posti di lavoro. I dipendenti lamentavano ritardi negli stipendi. Nel 2019 Antico Forno ha chiesto al tribunale di Pavia il concordato preventivo, procedura per evitare il fallimento. Nel frattempo Italpizza ha preso in affitto lo stabilimento ed ora l'ha comprato. In tribunale Antico Forno avrà ancora un passaggio, ad inizio dicembre. I creditori sono chiamati a votare e il piano di rientro depositato a giugno. Sul piatto il 20% degli oltre 10 milioni di debiti. --



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>

