



ASSOLOMBARDA

**08 luglio 2020**

# **RASSEGNA STAMPA**

**Focus: territorio della Provincia di Pavia e aziende locali**



## **Sede di Pavia**

Uffici di Pavia – Via Bernardino da Feltre 6 – Tel. 0382 37521 – Fax 0382 539008 – [pavia@assolombarda.it](mailto: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

**Le previsioni per Pavia in linea con quelle (nere) della Lombardia: meno 7% De Cardenas (Assolombarda): «Pesa la stagnazione dei mercati mondiali»**

## Industria, ordinativi al palo il Pil della provincia in frenata



Il presidente degli industriali pavesi Nicola de Cardenas

### **Pavia**

Nel primo trimestre del 2020 la produzione industriale in provincia di Pavia ha perso il 9% rispetto allo stesso periodo del 2019. Ancora peggio l'artigianato: -12.4%. I settori più in difficoltà sono stati moda e meccanica. Dati pesantissimi se si considera che nella prima metà del trimestre il lockdown non era ancora scattato e gli effetti veri della chiusura delle aziende per l'emergenza Covid si vedranno soltanto nei dati del secondo trimestre.

### **Ricchezza bruciata**

Quali saranno, a fine anno, gli effetti sul Pil, il prodotto interno lordo che dà la misura della ricchezza prodotta. A livello nazionale, secondo le stime della commissione Ue, il Pil scenderà a -11.2% (il dato peggiore dell'Unione) per risalire al 6.1% nel 2021. Nella zona euro, invece, il Pil scenderà a -8.7% nel 2020, per risalire al 6.1% nel 2021. I dati peggiori sono, oltre l'Italia, quelli di Spagna (-10.9%) e Francia (-10.6%). In Lombardia il calo del prodotto interno lordo stimato dalla Camera di commercio di Milano è più contenuto pur restano enorme: - 7.1% con una contrazione che crescerà al 7.7% per la provincia di Milano. Per la provincia di Pavia Assolombarda si aspetta un calo del Pil in linea con quello lombardo.

### **L'analisi degli industriali**

Il presidente di Assolombarda Pavia, Nicola de Cardenas, è preoccupato soprattutto dalla contrazione degli ordinativi causata dalla stagnazione dei mercati e dalla frenata dei consumi. «La maggior parte delle aziende ha avuto dei cali della produzione significativi, alcune rimangono in difficoltà, mentre un terzo delle nostre aziende è cresciuto - spiega -. Questo è quanto emerge da un'analisi condotta ad inizio giugno sulle imprese pavesi. Un contesto le cui dinamiche sono ancora difficili da interpretare, ma con una situazione, nella nostra provincia, che è in linea con quella della Lombardia. Il principale problema per le aziende pavesi è il calo drastico della domanda. I mercati internazionali sono fermi e gli ordini faticano ad arrivare».



ASSOLOMBARDA

### **I settori in sofferenza**

A pagare il prezzo più alto della crisi in provincia di Pavia è stato il comparto meccanico. Il primo trimestre del 2020 è stato perfino peggiore del 2008. I dati diffusi a fine giugno da Federmeccanica fotografano anche sul nostro territorio un settore in estrema sofferenza con perdite della produzione industriale, in linea con quelle nazionali, che sfiorano il 50% nei mesi di marzo e aprile. Gli industriali, però, non sono così pessimisti: il centro studi di Assolombarda, infatti, parla di un'economia lombarda che prova a ripartire: anche per il mese di maggio si stima una caduta dell'attività produttiva regionale del 30%, peggiore della media nazionale, ma migliore rispetto ai mesi precedenti di marzo e aprile, che hanno fatto registrare rispettivamente -35% e -45%.

### **Il nodo dell'estate**

Per limitare gli effetti recessivi delle chiusure dovute al lockdown si è ipotizzato anche di non fermare (o rallentare) la produzione nei mesi estivi. Ma ritorna il problema degli ordinativi al palo: per continuare a produrre servono mercati di sbocco. «Dato per scontato che riposo e ferie sono sacrosante - commentava il responsabile pavese di federmeccanica Daniele Cerliani - poter ipotizzare una discussione sul fatto di avere le fabbriche aperte ad agosto vorrebbe dire che il mercato si è ripreso e la produzione anche. Invece non è così». --



ASSOLOMBARDA

**la Provincia**  
PAVESE

**Giuseppe Fedegari attacca governo e Regione: «Ritardi inaccettabili nel sostegno alle aziende»**

**«Fatturato giù del 20 per cento così i più deboli non ce la faranno»**

l'intervista



Giuseppe Fedegari, presidente della società di Albuzzano

Albuzzano

Giuseppe Fedegari, presidente della Autoclavi Fedegari, colosso high-tec dell'industria farmaceutica con sede ad Albuzzano, vede nubi all'orizzonte. Il calo record del Pil per l'Italia (stimato a -11,2%) per l'impatto del Covid sull'economica Ue se lo aspettava. Peggiorano le stime della Commissione europea sul 2020 funestato dal coronavirus: il Pil 2020 in Italia scenderà a -11,2%, il peggior calo dell'Unione. L'Istat prevede la chiusura di un'azienda su tre. Cosa ne pensa? «Non sono in grado di fare previsioni. Certamente le aziende più deboli economicamente, non ce la faranno ad affrontare una nuova bufera. Soprattutto qui da noi, in provincia di Pavia». Fedegari è e resta un'azienda all'avanguardia: quanto ha sofferto la crisi dovuta alla pandemia?

«Abbiamo dovuto rivedere al ribasso le nostre stime di crescita. Abbiamo perso all'incirca il 20/30% del fatturato rispetto alle previsioni, anche se pensiamo di poter riacquistare terreno da qui alla fine dell'anno e chiudere almeno come lo scorso anno, cioè con 75 milioni all'attivo». L'Italia si è mossa bene, secondo lei, per affrontare l'emergenza? «Non discuto l'aspetto sanitario, non mi compete. Ma dal punto di vista delle aziende è stato un disastro. Soprattutto il governo. Anche a livello regionale non hanno brillato. Le imprese sono state lasciate sole. Noi non abbiamo chiesto la cassa integrazione per nessuno dei nostri 400 dipendenti. Abbiamo, come tutti immagino, speso per far lavorare in sicurezza e non abbiamo chiuso un solo giorno. In Usa, Singapore e Svizzera, dove abbiamo delle filiali, una volta presa la decisione di aiutare le aziende contributi e aiuti sono arrivati in due giorni...». Le previsioni di una caduta del Pil avrà conseguenze ancora più gravi? «In generale temo di sì. Non c'è stato nessun segnale da parte delle istituzioni per salvaguardare, finora, l'economia. Temo che non si cambierà la rotta». Fedegari, però, è una corazzata... «Il nostro settore, e quello farmaceutico più in generale, rientra nel campo della salute dell'uomo, come viene ormai chiamato. E nessun altro spicchio di mercato è in prima linea, come in questo momento, nella ricerca e nello sviluppo di tutto ciò che ruota attorno alla sanità. Impegnata, come purtroppo sappiamo, nella lotta senza quartiere contro il Covid a livello mondiale. Fondi di investimenti stanno mostrando sempre più interesse verso il settore, anche perchè c'è in ballo la corsa al vaccino e alle terapie più efficaci per debellare il virus. Non dimentichiamoci, inoltre, che l'Italia è al primo posto come volume di produzione dei farmaci. Diciamo che per tutti questi motivi, possiamo essere abbastanza fiduciosi. Ma mi fermo qui. Lo ripeto, non sono in grado di fare previsioni, ma per il sistema-impresa italiano si prospetta un periodo molto, molto duro». --



LA NUOVA FASE

# Il raddoppio della Milano-Pavia tra le opere sbloccate da Conte

Obiettivo la realizzazione entro il 2025 di altri due binari sulla tratta  
Calo record del Pil in Italia: meno 11,2%. I timori degli industriali pavesi

Il raddoppio della linea ferroviaria Pavia-Milano è una delle grandi opere sbloccate dal decreto semplificazione approvato dal consiglio dei ministri. È un progetto presentato dalle Ferrovie del 2019 e he, con l'accelerazione imposta dal governo, potrebbe concludersi nel 2025. Prevede di portare a quattro in totale i binari tra Pavia e Milano: una tratta andata e ritorno completamente dedicata al passante ferro-

viario (la suburbana S13) e l'altra dove viaggeranno i convogli di Trenitalia e quelli merci. L'obiettivo è di aumentare i treni in transito ogni ora sino a 20, incrementando ad uno ogni quarto d'ora i passaggi della S13. In provincia, però, la crisi continua a mordere: a fine anno il Pil potrebbe calare del 7 per cento. Comune meglio del totale italiano per cui la Ue prevede meno 11%.  
ROMANO E MOLTENI / PAGINE 6 E 7

**È tra i progetti prioritari indicati dal governo Conte**  
**Obiettivo: entro il 2025 passaggi della S13 ogni 15 minuti**

## Treni, il raddoppio della ferrovia tra Pavia e Milano non è più un sogno

PAVIA Il piano "Italia Veloce", allegato al decreto semplificazione approvato l'altra notte dal consiglio dei ministri, dà il via libera ai lavori per il raddoppio della linea ferroviaria tra Milano e Pavia. Si tratta di uno dei 130 cantieri a livello nazionale che dopo più di un anno vengono sbloccati.

### **i tempi**

Gli interventi, già presentati nel 2019 da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), dovrebbero terminare nel 2025, slittando quindi di un anno, e portando a quattro in totale i binari tra Pavia e Milano: una tratta andata e ritorno completamente dedicata al passante ferroviario (la suburbana S13) e l'altra dove viaggeranno i convogli di Trenitalia e (principalmente di notte) quelli merci. L'obiettivo è di aumentare i treni in transito ogni ora sino a 20, incrementando ad uno ogni quarto d'ora i passaggi della S13, ora in partenza ogni trenta minuti. Dagli attuali 33 del passante, si potrebbe arrivare a 66 treni giornalieri sulla tratta Milano-Pavia.



I lavori, che riguarderanno anche le tratte Voghera-Tortona e Milano-Mortara, fanno parte di un accordo di programma tra il ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Rfi, approvato dal Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) pari a 14.6 miliardi per la Lombardia.

### **i fondi per pavia**

Alla sola provincia di Pavia, dove ogni giorno sono circa 55mila i pendolari che si spostano in treno per raggiungere Milano, sono stati destinati 1.8 miliardi di euro. Sulle tratte Milano-Pavia e Voghera-Tortona, dove si prevede il quadruplicamento dei binari, gli interventi saranno rispettivamente di 900 e 500 milioni di euro. Più di 450 milioni spetteranno alle opere per raddoppiare la Milano-Mortara. È necessario però tirare le fila e fare una distinzione: da un lato Rfi ha messo in previsione le cifre riportate, dall'altro ci sono i veri e propri fondi già stanziati con i quali iniziare i lavori. Se le cifre inerenti alla Lomellina e a Voghera sono minime, rispettivamente 6 e 16 milioni su un totale ben più ampio, i soldi ad ora disponibili da utilizzare per aumentare i collegamenti della S13 si attestano a 265 milioni, circa il 30% di quanto previsto. La cifra servirà per il primo tratto di 11 chilometri compreso fra Rogoredo e Pieve Emanuele, dopodiché bisognerà iniziare i lavori sui 17 rimanenti sino a Pavia. Per inciso, a Pieve si attesterà pure una nuova fermata della S2 che consentirà di arrivare sino a Mariano Comense, nel cuore della Brianza. Come detto, la nuova coppia di binari consentirà la separazione dei traffici suburbani/regionali da quelli interregionali, di lunga percorrenza e merci, dedicando così il percorso ad uso esclusivo del passante ferroviario milanese. La tratta fa parte della direttrice Milano-Genova e interessa i comuni di Lacchiarella, Siziano, con la fermata di Villamaggiore, Borgarello, Giussago e Certosa dove esiste una stazione intermedia. A tal proposito sarà necessario espropriare dei terreni e le procedure interesseranno sul territorio 97 proprietari, di cui 56 a Giussago e 11 a Borgarello.

### **l'iter**

Nel frattempo, lo scorso ottobre, era stata avviata la procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via), primo atto formale che dà il via libera all'intervento. Il procedimento dovrebbe concludersi con la fine dell'estate e accompagna il progetto definitivo descrivendo i probabili effetti dell'intervento sull'ambiente con l'introduzione di opere necessarie a mitigarne il relativo impatto dal punto di vista dell'inserimento territoriale con particolare riferimento all'eventuale inquinamento acustico. Il consigliere regionale del Movimento 5 Stelle, Simone Verni, giusto lo scorso anno, si era detto sicuro dello sblocco dei cantieri ed ora sembra proprio che i nodi siano venuti al pettine, commenta: «Sono opere prioritarie per il territorio, ho da sempre sostenuto la loro realizzazione. Gli stanziamenti dell'anno scorso dimostrano che il ministero sta lavorando per proseguire l'iter della loro realizzazione». Se l'obiettivo, quindi, è incrementare la capacità di trasporto su rotaia e migliorare le prestazioni arrivando ad un treno per Milano ogni quarto d'ora, Rfi ha incluso nel progetto anche nuove strumentazioni altamente tecnologiche. Sulla tratta del passante verrà realizzato una sorta di blocco automatico per lasciare tra due treni successivi un distanziamento di 5 minuti, oltre a sistemi di sicurezza fra Rogoredo e Pavia gestiti direttamente dalla sala di controllo di Milano Greco Pirelli.



IL PROGETTO

## Per il “metrò leggero” una stazione dedicata nel nuovo quartiere Neca

PAVIA

Il progetto di raddoppio della linea ferroviaria Pavia-Milano promette, dal 2025, il raddoppio dei convogli regionali e il dimezzamento dei tempi d'attesa dei treni S13, la suburbana veloce per Milano. Suburbana che, per allora, potrebbe avere una stazione dedicata a Pavia. Per l'esattezza all'inizio di viale Brambilla, all'altezza della sede di McDonald's.

Una posizione più vicina alla città rispetto a quella immaginata in un primo momento. Il Comune di Pavia, si può leggere in un accordo tra Mezzabarba e San Matteo, ha avviato un'interlocuzione con Regione Lombardia (an-



Un convoglio S13

che in considerazione del finanziamento di 2 milioni, da essa concessa nel 2018 all'interno del così detto “Patto per la Lombardia”) che si è dichiarata favorevole a riconsiderare la posizione della fermata di Pavia Nord in posizione più centrale.

Dunque, dopo la richiesta del sindaco Fabrizio Fracassi di avviare un accordo di programma per il recupero della ex Necchi, i contatti con Regione Lombardia sono proseguiti per quanto riguarda l'assetto urbanistico di questa zona a Nord. Anche il rettore dell'Università, Francesco Svelto, si è espresso con favore sulla nuova dislocazione della stazione ferroviaria lungo la linea S13. Con una lettera datata 6 maggio, infatti, il rettore scrive al sindaco «in merito al confronto in atto con Reti ferroviarie italiane riguardo alla proposta di ricollocazione della fermata convenzionalmente denominata “Pavia Nord”». Conferma che il quadruplicamento della linea ferroviaria costituirà un'importante occasione per l'ateneo.

«Coerente con tale prospettiva – scrive il rettore Svelto – è l'ipotesi avanzata dall'amministrazione di una localizzazione della fermata all'inizio di viale Brambilla, in corrispondenza dell'area ex Necchi». —

INFRASTRUTTURE

## Resta il nodo dei ponti A fine mese in Regione un vertice sulla Becca

PAVIA

Pavia è una provincia di pendolarismo verso l'esterno (55mila partenze al giorno, soprattutto verso Milano), ma anche di pendolarismo interno (soprattutto dall'Oltrepò verso il capoluogo). E il pendolarismo interno è messo in difficoltà tanto dalla situazione pesante della manutenzione stradale, quanto (soprattutto) dalle limitazioni al traffico sui ponti, vecchi e mandati. In primo luogo quello della Becca. Del documento di fattibilità del nuovo ponte della Becca si parlerà il prossimo 21 luglio, quando la Regione indicherà il tracciato e la tipologia dell'infrastruttura da realizzare. Da indiscre-



Traffico sul ponte della Becca

zioni sembra che la scelta di Palazzo Lombardia si stia concentrando sull'ipotesi C, quella del ponte estradossato a tiranti, con la torre al centro collegata da cavi, lungo 2,3 chilometri e dal costo di circa 119 milioni. Rappresenta, secondo l'analisi costi-benefici,

la soluzione migliore per i minori costi, per i minori tempi di realizzazione e anche di percorrenza. Ed è proprio nelle aree interessate da questo percorso che si erano svolti, nei giorni scorsi, i carotaggi e le indagini geognostiche. Per l'ipotesi C, lo studio stima un'attesa di 30 mesi per l'avvio del cantiere e 28 mesi per il completamento dell'opera che sarà lunga 2380 metri. In tutto 4 anni e 10 mesi prima che il ponte veda la luce. Non è comunque stata esclusa del tutto l'ipotesi D, una lunghezza di 2530 metri, un costo di circa 124 milioni e 600mila euro, tempi di realizzazione identici alla soluzione C. Anche in questo caso sarà un ponte estradossato a tiranti. Il 21 luglio, a partire dalle 14,30, la Regione illustrerà quindi «gli esiti finali delle attività svolte», ha spiegato l'assessore regionale Claudia Maria Terzi che, al tavolo tecnico, che si terrà da remoto, ha convocato Provincia, Comuni, Parco del Ticino, Soprintendenza, Anas, Aipo, Autorità di bacino. —

# INDUSTRIA INFORMA



CONFINDUSTRIA PAVIA

Almini Srl

## Artigianalità pura e creatività per le calzature

L'azienda vigevanese si è imposta sul mercato internazionale con prodotti di alta qualità

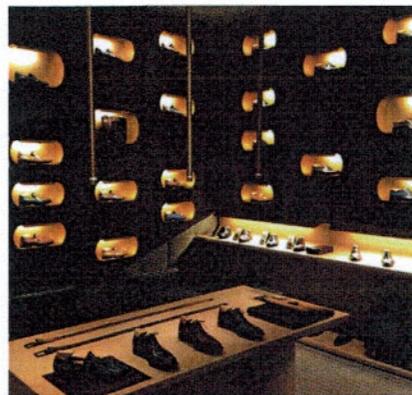
**A**rtigianalità pura e creatività al 100%, entrambe messe al servizio di un equilibrato mix fatto di tradizione e innovazione: sono questi gli elementi peculiari che caratterizzano il successo del marchio *Almini*.

Un marchio italiano. Un'azienda vigevanese, espressione della capacità imprenditoriale in grado non solo di esaltare il proprio territorio, ma anche di imporsi a livello internazionale, negli esigenti mercati del settore calzaturiero.

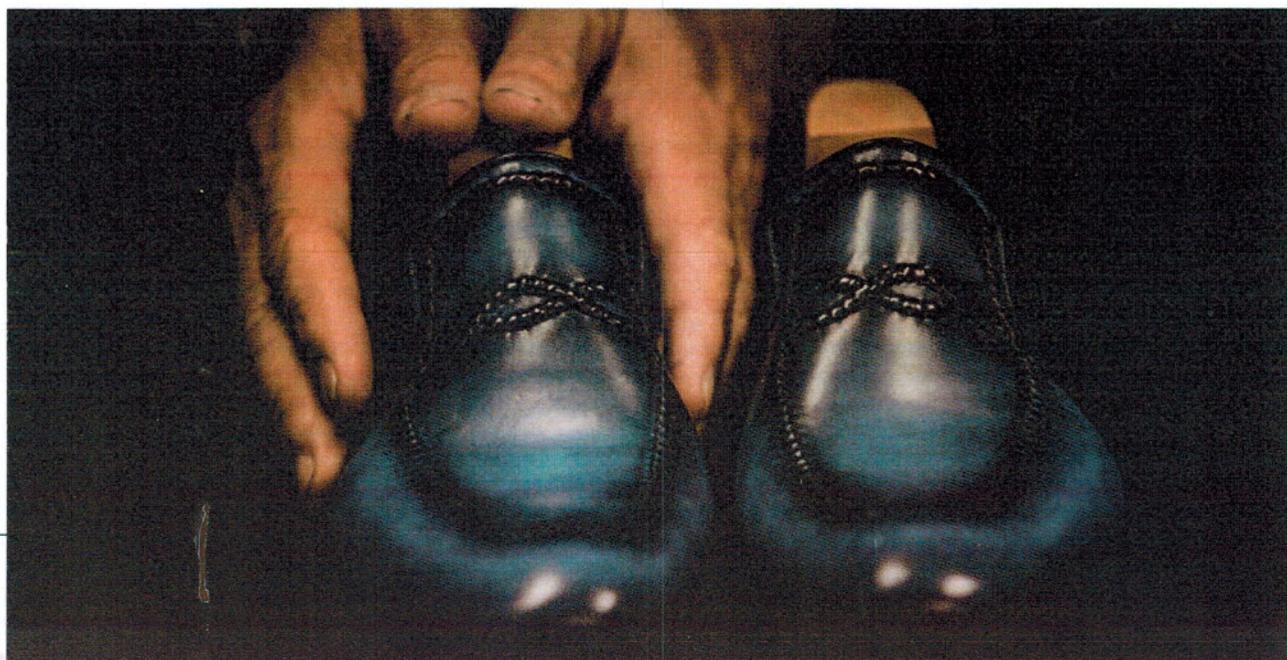
E se il sogno del fondatore Pietro Al-

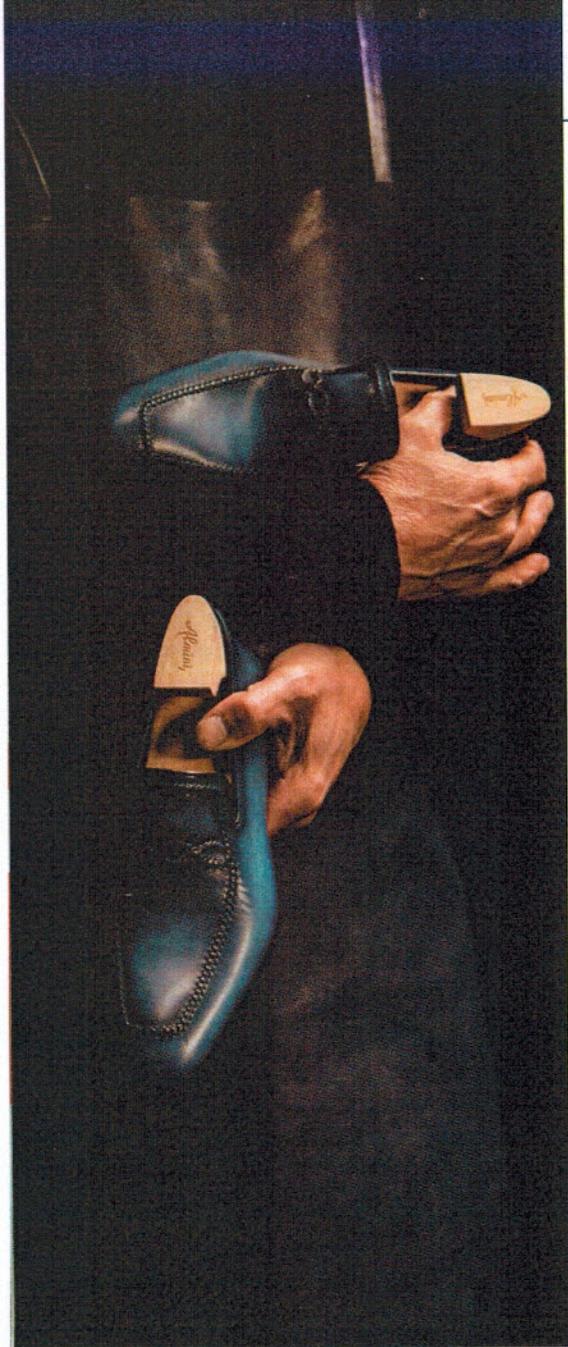
mini – all'inizio della sua avventura, poco dopo la prima guerra mondiale, in un piccolo laboratorio artigianale – era quello di concepire una calzatura capace di abbinare comfort e design, si può affermare, senza tema di smentite, che oggi quel sogno si è avverato.

L'azienda ha già dimostrato in passato e tuttora dimostra, pure con gli ultimi progetti, di saper coniugare tradizione e innovazione nel migliore dei modi, realizzando prodotti di alta qualità che riescono a suscitare forti emozioni così da attirare l'attenzione di chiunque ricerchi eleganza e successo.



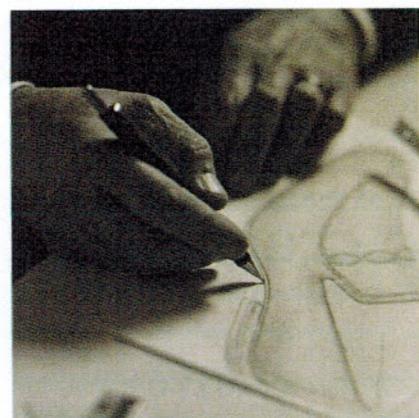
Sopra:  
boutique Almini a Milano





“In effetti” – spiega Daniela Giannotti, Amministratore Unico della società – “abbiamo trasformato il prezioso lavoro artigianale in un’industria. Ogni anno creiamo nuove collezioni, con linee, colori e accessori diversi e sempre più raffinati: soddisfiamo, cioè, il mutevole gusto di un mercato alquanto esigente. Grazie all’esperienza maturata e alla realizzazione artigianale di ogni singolo componente, produciamo modelli che rispecchiano con esattezza quanto desiderano i nostri clienti. La filosofia aziendale è quella di essere sempre un passo avanti nelle scelte tecniche e stilistiche: ed è proprio questa filosofia che ci ha fatto diventare un riferimento di stile. Non poniamo alcun limite alla creatività e alla ricerca.”

Al timone dell’impresa vigevanese, la cui sede storica era in Via Catalani, nei pressi di Corso Genova (quindi in una zona centrale di Vigevano), c’è ormai la quarta generazione della famiglia che da sempre controlla e gestisce quest’azienda e che, nel 2009, decide di trasferirsi nella sede attuale, in una zona periferica della città ducale, vicino alla strada statale per Novara.



Attualmente, *Almini* conta su una cinquantina di dipendenti. Il mercato di riferimento, per più del 90%, è quello estero. Non è certo un caso se, soprattutto nell’ultimo decennio, l’azienda vigevanese ha ottenuto numerosi riconoscimenti appunto per la propria caratura internazionale.



#### LA STORIA DI ALMINI

La storia di Almini risale all’inizio del XX secolo quando Pietro Almini decide di trasferirsi dal milanese a Vigevano per imparare l’arte calzaturiera.

Nel 1921, dopo aver compiuto uno studio sulla materia, nelle sue trasformazioni e sfumature, e dopo aver acquisito la maestria artigianale del settore, apre il primo laboratorio insieme con la moglie. Obiettivo: la produzione di pochi pezzi, in grado però di soddisfare, per qualità, comfort e raffinatezza, l’esigenza di ogni singolo cliente. Ed è proprio in questo periodo che, alla ricerca della calzatura perfetta, Pietro Almini sperimenta e perfeziona un metodo per confezionare le proprie calzature: all’interno di un piccolo laboratorio artigianale, a Vigevano, dà vita a una nuova azienda, diventando l’artefice di una rivoluzionaria conce-

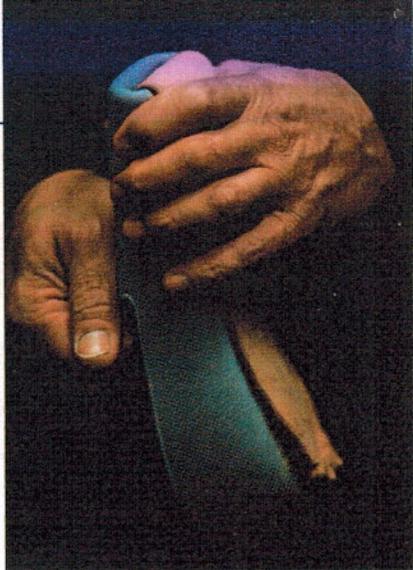
zione di calzatura, capace di abbinare il comfort al design. In seguito, per un lungo periodo di tempo, la società produce calzature per bambini.

Nei primi anni ’80, di fronte alla grave crisi del settore, dapprima s’indirizza verso la realizzazione di scarpe da calcio, peraltro con buoni riscontri; poi, all’inizio degli anni ’90, individua finalmente quello che, ancora oggi, rappresenta il cosiddetto *core business*: la produzione di calzature, soprattutto sandali, per i paesi arabi.

Negli ultimi tre anni, Almini sta scommettendo su se stessa e sulle proprie capacità: inserirsi in nuovi mercati attraverso la produzione e la commercializzazione di scarpe classiche di altissima qualità che, grazie a una serie di innovative lavorazioni, possano risultare particolarmente comode, flessibili e adattabili.

A sinistra: Pietro Almini con i suoi collaboratori (Marzo 1921); a destra: uno scorcio del primo laboratorio artigianale del calzaturificio in una vecchia foto grafia

G. M.



“La storia centenaria del nostro calzaturificio testimonia di una continua evoluzione e di cambiamenti radicali che ci hanno consentito di affrontare con successo le sfide dei mercati”, sottolinea Daniela Gianotti.

“Per un certo periodo” - aggiunge - “la società ha prodotto calzature per bambini e, in seguito, scarpe da calcio. All’inizio degli anni ’90, finalmente, abbiamo individuato quello che, ancora oggi, rappresenta il nostro *core business*: la produzione di calzature, soprattutto sandali, per i paesi arabi. Da parecchi anni siamo leader in questo specifico settore.”

Tuttavia, questo non basta: i responsabili di *Almini*, infatti, coltivano da tempo il sogno di inserirsi in nuovi mercati con prodotti assolutamente alternativi rispetto al sandalo.

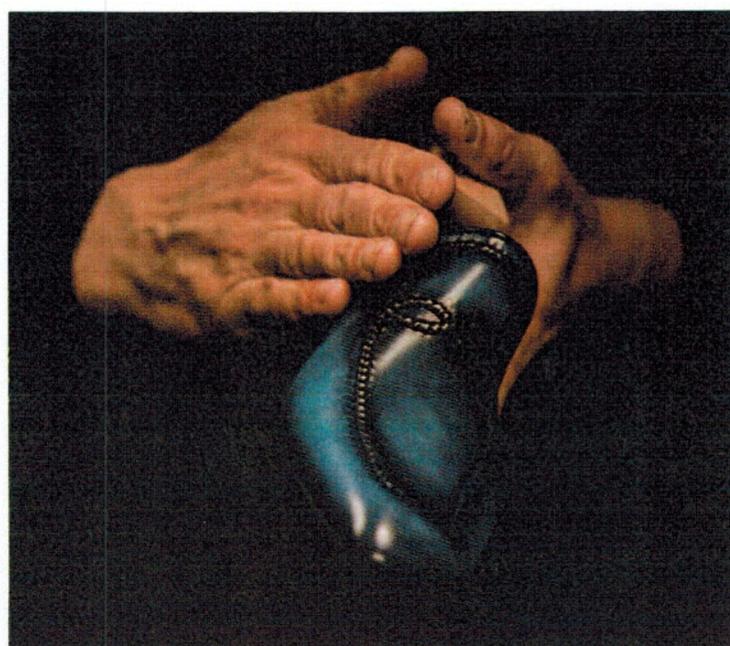
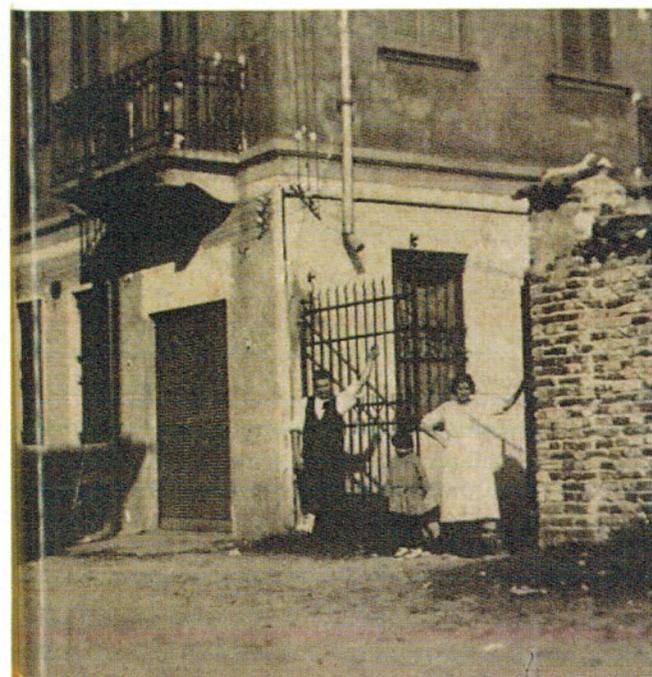
“Per tale motivo” - sottolinea la no-

stra interlocutrice - abbiamo studiato e poi realizzato scarpe classiche di estrema qualità che, in seguito a innovative lavorazioni, risultano particolarmente comode, flessibili e adattabili. Siamo così riusciti nell’intento di perfezionare un progetto piuttosto ambizioso, grazie soprattutto a procedimenti che si tramandano da generazioni e a una serie di conoscenze preziose: un’accurata progettazione, una meticolosa selezione dei materiali e, infine, un’assidua ricerca della perfezione: tutti elementi determinanti per la filosofia di un marchio che, nella sua stessa storia, ritrova i presupposti per una costante spinta innovativa.”

“Le nostre calzature” - ribadisce la manager - “sono realizzate con procedure basate sulla manualità e sulle capacità artigianali, quasi senza l’ausilio delle macchine, se non per una

minima parte. Selezionando i materiali con estrema cura, proprio per garantire morbidezza, impermeabilità e durezza, si ottiene un ottimo connubio tra arte e tecnica. Inoltre, in tutte le collezioni, i pellami pregiati sono trattati con particolari formule di rifinitura appositamente studiate per garantire un look esclusivo e ineguagliabile. D’altronde, è la qualità il tratto distintivo di un’azienda leader come la nostra.”

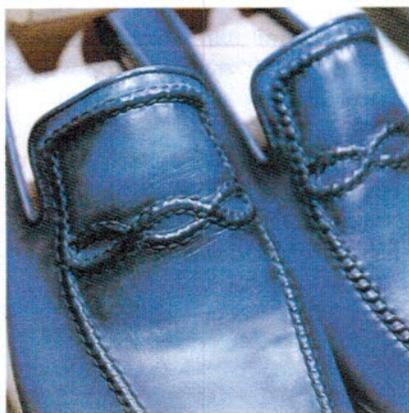
E così, a distanza di un secolo, l’azienda di Vigevano decide di ridare luce all’antico metodo usato dal fondatore (un metodo denominato *Reverse*), facendolo apprezzare a tutti gli amanti e intenditori di calzature: una metodologia complessa - come detto, interamente manuale - per cui la tomaia viene cucita al contrario direttamente alla suola e poi rivoltata a mano.





“In pratica” - afferma la dirigente - “ogni parte della calzatura è trattata come se fosse materia viva: un insieme di operazioni che richiedono abilità, sensibilità alla materia ed esperienza; caratteristiche che solo diverse generazioni di artigiani possono trasmettere. Il cliente, ogni qualvolta calza una nostra scarpa, prova la sensazione di calzare un guanto. Il simbolo di questa filosofia, il cosiddetto *Triplo Infinito*, indica, da un lato, la continua evoluzione di un oggetto fuori dal tempo e, dall'altro lato, il continuum generazionale che la famiglia *Almini* immagina nel futuro.” Insomma, scarpe uniche, eleganti, destinate a una clientela selezionata: in tutto, una ventina di modelli.

Calzature colorate a mano, dalla tomaia alla suola, con ombreggiature e tonalità inimitabili, grazie a una sorta di patinatura; scarpe uniche, con disegni e ricami personalizzati, eseguiti con una tecnica raffinata (*cutitura a pizzicotto*) sul prodotto finito; calzature speciali e diverse l'una dall'altra, con decori che nascono, ad esempio, traforando la pelle e così permettono di soddisfare particolari esigenze estetiche.



Questi prodotti si possono trovare in Via Bagutta, a Milano, dove dal 2016 è operativa la prima boutique aperta da *Almini*: un negozio firmato dall'architetto milanese Cino Zucchi; un ambiente che accompagna l'intera collezione (non solo scarpe, ma anche portafogli, borse, cinture e altri accessori), fungendo da elegante e sobria cornice. Proprio in questo periodo (in un momento, per la verità, non felicissimo a causa dell'emergenza da coronavirus), si è definito un rapporto di collaborazione tra *Almini* e la ormai conosciutissima Elena Lodi, la quale si occuperà di realizzare addirittura

degli artistici tatuaggi su calzature e accessori con una particolare tecnica di vetrificazione: i primi esperimenti hanno già ottenuto un feed-back più che positivo dagli addetti ai lavori e dagli stessi clienti.

Da sottolineare, inoltre, un'importante collaborazione instaurata con l'Accademia del Lusso: allo studio un razionale progetto al fine di realizzare nuovi prototipi in sinergia con i migliori studenti della prestigiosa scuola che avranno così l'opportunità di lavorare sul campo utilizzando materiali di prima scelta.

“In ogni caso” - conclude Daniela Giannotti - “siamo davvero orgogliosi dell'artigianalità da sempre alla base del nostro lavoro. A maggior ragione perché si tratta di una manualità proveniente da questo territorio.

Siamo una specie di inusuale start-up, con caratteristiche uniche. E a contraddistinguerci, comunque, c'è un'altra caratteristica importante: abbiamo puntato in modo deciso sui giovani, svecchiando l'azienda e formando una serie di figure che, oltre alla propensione per il lavoro di squadra, hanno prospettive professionali piuttosto interessanti.

L'età media dei nostri collaboratori è di 30 anni: una vivida speranza affinché la bellissima realtà del presente si sviluppi in un futuro ancora più importante e produttivo.”

**Giorgio Macellari**



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>

