

SAVONA & IMPRESA

TRIMESTRALE DELL'UNIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI SAVONA
 Direttore responsabile: Luciano Pasquale. Editore: Centroservi s.r.l., via Orefici 3/7, Savona. Reg. Trib. di Savona al n. 380/90 del 13.10.1990. Poste Italiane S.p.A. Tassa pagata spedizione in A.P. 45%. Decreto Legge n. 353/2003 (conv. in Legge 27.02.2004, n. 46) art. 1, comma 1. DIREZIONE COMMERCIALE BUSINESS. Stampa: Marco Sabatelli Editore, via Servetaz 39, Savona

Capacità tecnologica

Unione Industriali e Provincia di Savona hanno studiato la diffusione e le prospettive dell'Information Technology nelle aziende e negli enti locali della provincia di Savona. I risultati sono stati illustrati nel corso di un convegno che ha riunito amministratori, esperti, imprenditori

a pagina 7

Questione energetica, Ferrania, porto e infrastrutture: i nodi da sciogliere

Sospesi sul vuoto

La quadratura del cerchio, certe volte, appare più semplice che mettere in fila i pezzi del complicato domino economico savonese. La cui soluzione è resa ancora più difficile per la mancanza di una convinta regia in sede locale e di forti punti di riferimento ai livelli decisionali superiori. Le questioni del porto, della Valle Bormida, dell'energia e del potenziamento infrastrutturale - assunte dalle forze politiche e sociali come priorità da risolvere - sono in sofferenza, e comunque non

sembrano vicine ad una svolta positiva.

Le carte sono tutte sul tavolo e gli strumenti di attuazione sono stati predisposti. Ma solo un intervento politico che in qualche modo "costringa a condividere" scelte

già formalmente accettate può superare una situazione di "stand by" che mette a rischio non solo le prospettive future dell'economia savonese ma anche una parte importante di attività industriali consolidate ma in crisi di competitività.

Il nodo della Valle Bormida è sostanzialmente legato al caso Ferrania e alla questione energetica. Inutile fingere che la soluzione del primo rappresenti una variabile indipendente dall'assetto che sarà dato alla seconda. Dalla realizzazione degli impianti di generazione elettrica previsti dagli accordi sottoscritti

nell'aprile scorso saranno ricavate le rilevanti risorse necessarie a rilanciare il sito industriale di Ferrania ed a sviluppare un vero e proprio distretto tecnologico su aree dismesse dall'attività produttiva. L'equazione è semplice: più risorse uguali più occupati. Ma se la curva degli investimenti scende, non può che scendere anche il valore delle iniziative attivabili e dei programmi industriali da attuare, con sensibili saldi negativi per il valore delle produzioni e per l'occupazione.

La difficoltà di trovare intese condivise e la mancanza di una forte regia condizionano anche l'attuazione di accordi già raggiunti

La recente bocciatura in sede di Commissione regionale VIA del progetto di minicentrale (10 megawatt) alimentata a biomasse vegetali, unita all'estrema scivolosità con cui viene affrontato il ben più impegnativo iter di approvazione della centrale termoelettrica da centinaia di megawatt da realizzare sulle aree valbormidesi, hanno fatto suonare molteplici campanelli d'allarme.

I firmatari dell'accordo di programma, che tra l'altro prevede anche l'ammodernamento del "sistema carbone", hanno confermato la piena validità di quanto allora sottoscritto, ma la variabile che rischia di scombinare le carte è oggi il fattore tempo. Le prossime settimane saranno fondamentali per capire se può essere trovata una soluzione soddisfacente, che è anche



auspicata dalle importanti aziende "energivore" savonesi che devono sostenere dei costi per "bollette" superiori del 30% rispetto ai concorrenti europei, mentre dall'altra sponda del Mediterraneo cominciano a farsi sentire forte i richiami delle sirene che blandiscono gli imprenditori offrendo energia a prezzo stracciato per chi si insedierà dalle loro

parti. Segnali meno negativi ma pur sempre problematici sono disseminati lungo la "via del carbone", alle prese con una difficile compatibilità territoriale, con assetti societari da definire nei dettagli, con opportunità che tardano (forzatamente) a farsi strada di fronte al "partito del no". Il corridoio savonese dell'energia è di interesse nazionale e

il suo valore strategico dovrebbe essere riconosciuto dal Governo attraverso un provvedimento che faccia affluire non solo le risorse necessarie per consolidarlo e ammodernarlo, ma anche per "risarcire" il cittadino-utente, ad esempio con uno sconto sulle bollette, dando una risposta trasparente e positiva.

L'azienda resta nell'orbita Siemens Magrini diventa "Trench Italia"



Lo stabilimento ex Nuova Magrini di Cairo Montenotte è stato inserito dalla multinazionale Siemens nel gruppo Trench, anch'esso controllato dal colosso tedesco. Con questa operazione, che coinvolge tutti i 113 addetti dell'azienda savonese, viene cancellato il nome Magrini per assumere quello di "Trench Italia", società a responsabilità limitata di proprietà di Siemens Austria. Si tratta di un nuovo ancoraggio per uno storico marchio industriale locale - "Scarpa

Il piano varato dalla multinazionale tedesca prevede il mantenimento dei volumi produttivi e dell'occupazione

che negli ultimi decenni, dopo l'ingresso nell'orbita Magrini Galileo, è passato in mani francesi (Schneider), austriache (Vatech) e tedesche (Siemens), cambiando anche sede con il trasferimento dalle aree urbane di Villapiana, a Savona, in quelle industriali di Bragno, nel comune di Cairo. L'azienda, assieme alle unità produttive di Battaglia Terme (Padova) e Stezzano (Bergamo), era stata acquistata da Siemens circa un anno fa, nell'ambito dell'operazione che aveva portato l'intero gruppo Vatech sotto il controllo della multinazionale tedesca. Acquisendo il controllo di Vatech, Siemens ha di fatto eliminato uno dei concorrenti più agguerriti, soprattutto per quanto riguarda i mercati italiano e francese. Questo ha tuttavia comportato l'inglobamento di aziende "doppione" rispetto a quelle già inserite nel gruppo. Per questo il colosso tedesco, nei mesi successivi, ha proce-

duto ad un riassetto dei vari rami aziendali, decidendo infine di attuare la dismissione di due siti, quelli di Stezzano e Cairo, mentre per Battaglia Terme (il più rilevante sotto il profilo occupazionale con 350 dipendenti) ha prospettato la chiusura dell'attività.

Per quanto riguarda lo stabilimento di Cairo Montenotte, le indicazioni che giungono a margine del nuovo riassetto proprietario sono confortanti per quanto riguarda il dato occupazionale. L'indirizzo generale del gruppo Siemens è quello di avere una serie di unità produttive molto specializzate in segmenti produttivi particolari. La conseguenza logica potrebbe essere per l'azienda savonese la rinuncia ad alcune produzioni,

che sarebbe però compensata nell'incremento dei volumi in quelle - trasformatori di misura per impianti elettrici - che continueranno ad essere assicurate. La conferma del sito cairese è quindi da ritenere, a fronte di una situazione oggettivamente difficile, un buon risultato e mai come oggi può essere sottolineata la bontà della scelta che alla fine degli anni Novanta consentì di trasferire le attività aziendali nel nuovo e funzionale stabilimento di Bragno. Se l'ex Magrini fosse stata ancora oggi ristretta tra i caseggiati di Villapiana, afflitta da tutta una serie di problemi logistici e lavorativi, probabilmente non sarebbe stato possibile evitare una decisione più drastica e drammatica.



Unione Industriali
della Provincia di Savona

CENTROSERVIZI s.r.l.
ciServi.it

CORSI 2° SEMESTRE 2006 ■ SETTEMBRE - DICEMBRE

in collaborazione con:
CRS CASSA DI RISPARMIO
DI SAVONA
GRUPPO IMCA CARIS

LA FORMAZIONE COME RISORSA
AGGIORNAMENTO E SVILUPPO COMPETENZE

9 OTT. 2006	LA REVISIONE DEL CLASSAMENTO CATASTALE DELLE UNITÀ IMMOBILIARI DI CUI ALL'ART.336 DELLA LEGGE N. 411/2004. COMPITI DEI COMUNI E SOLUZIONI POSSIBILI
12 OTT. 2006	L'ACQUISIZIONE DI FORNITURE E SERVIZI DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI DOPO IL NUOVO CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI. PRINCIPI DI CORRETTO AFFIDAMENTO
18 OTT. 2006	
12 OTT. 2006	LA COMUNICAZIONE INTERPERSONALE IN AZIENDA
13 OTT. 2006	LA REDAZIONE DEGLI ATTI AMMINISTRATIVI
16 OTT. 2006	CONOSCERE I COSTI E DETERMINARE I PREZZI PER MIGLIORARE IL REDDITO
23 OTT. 2006	
16 OTT. 2006	SISTEMI DI CERTIFICAZIONE AMBIENTALE: EMAS E ISO 14001. DESCRIZIONE DEI SISTEMI DI INCENTIVAZIONE PREVISTI DAL NUOVO CODICE AMBIENTALE PER LE AZIENDE CERTIFICATE
17 OTT. 2006	STRATEGIE, PROGETTI E STRUMENTI PER L'INNOVAZIONE
19 OTT. 2006	TECNOLOGICA ICT NELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE LOCALE
23 OTT. 2006	IL CONTRATTO DI AGENZIA: NORMATIVA ATTUALE E PROSPETTIVE FUTURE
23 OTT. 2006	LA CORRETTA APPLICAZIONE DEL D. LGS. 494/96 PER OPERE ESEGUITE NEI LUOGHI DI LAVORO
24 OTT. 2006	CORSO GIURIDICO PROFESSIONALE IN MATERIA EDILIZIA-URBANISTICA
31 OTT. 2006	
+ DATA DA DEFINIRE	
+ DATA DA DEFINIRE	
24 OTT. 2006	CORSO AVANZATO DI UTILIZZO DELLO STRUMENTO MICROSOFT EXCEL 2003
31 OTT. 2006	
7 OTT. 2006	
14 OTT. 2006	
25 OTT. 2006	PROCESSI, OBIETTIVI E INDICATORI, L'ESSENZA DEL SISTEMA DI GESTIONE SECONDO LA NORMA ISO 9001:2000
31 OTT. 2006	
27 OTT. 2006	IL BILANCIO D'ESERCIZIO CIVILISTICO 2006 E LE NORME ATTUATIVE DELLA DIRETTIVA 51/2001
31 OTT. 2006	CERTIFICATO DI PREVENZIONE INCENDI: PROCEDURE E MODULISTICA
9 NOV. 2006	
6 NOV. 2006	LA NORMATIVA AMBIENTALE E L'INDUSTRIA. ISTRUZIONI PER L'APPLICAZIONE. LA GESTIONE DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA.
6 NOV. 2006	RESPONSABILE DELLA MANUTENZIONE: ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DELLA MANUTENZIONE
7 NOV. 2006	
14 NOV. 2006	CORSO AVANZATO PAGHE E CONTRIBUTI
20 NOV. 2006	
29 NOV. 2006	
7 NOV. 2006	UTILIZZO AVANZATO DI MS EXCEL PER IL CONTROLLO DI GESTIONE: TECNICHE DI MODELLIZZAZIONE DEL BUDGET.
16 NOV. 2006	
8 NOV. 2006	TECNICHE DI AUDIT SUI SISTEMI DI GESTIONE (QUALITÀ, AMBIENTE E SICUREZZA)
17 NOV. 2006	
8 NOV. 2006	FORMAZIONE OBBLIGATORIA SPECIFICA PER RESPONSABILI E ADDETTI DEL SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE. MODULO B DI 68 ORE. MACROSETTORE ATECO 5
13 NOV. 2006	
16 NOV. 2006	
20 NOV. 2006	
23 NOV. 2006	
27 NOV. 2006	
30 NOV. 2006	
4 DIC. 2006	
11 DIC. 2006	
9 NOV. 2006	LE TECNICHE NEGOZIALI: ASPETTI TEORICI, MODALITÀ OPERATIVE
13 NOV. 2006	
10 NOV. 2006	NOVITÀ SUL CONGUAGLIO DI FINE ANNO E SULLE RITENUTE SUL REDDITO DI LAVORO DIPENDENTE E ASSIMILATI
10 NOV. 2006	IL RUOLO DEL FRONT LINE: INFORMAZIONI, ASSISTENZA, RECLAMI E FIDELIZZAZIONE DEL CLIENTE
+ DATA DA DEFINIRE	
14 NOV. 2006	FORUM SULLE SOCIETÀ
14 NOV. 2006	IL BILANCIO DELL'ENTE LOCALE ED IL PATTO DI STABILITÀ ALLA LUCE DELLA LEGGE FINANZIARIA 2007
15 NOV. 2006	PROJECT FINANCING. CONCESSIONE DI LAVORI PUBBLICI. APPALTO CONCORSO. APPALTO CON PERMUTA DI IMMOBILI: LE MODALITÀ DI REALIZZAZIONE DI OPERE PUBBLICHE ATTRAVERSO L'INTERVENTO DI CAPITALI PRIVATI E/O L'ALIENAZIONE DI DIRITTI IMMOBILIARI
15 NOV. 2006	INTERNET E POSTA ELETTRONICA. STRUMENTI DI RICERCA E LAVORO: COME UTILIZZARE AL MEGLIO LE BANCHE DATI DEL SITO DELL'UNIONE INDUSTRIALI DI SAVONA
15 NOV. 2006	LA SICUREZZA DEGLI IMPIANTI ELETTRICI. CORSO BASE PER NEO ADDETTI ALLA MANUTENZIONE
21 NOV. 2006	
21 NOV. 2006	
30 NOV. 2006	
7 DIC. 2006	
14 DIC. 2006	
21 NOV. 2006	CORSO BASE DI MICROSOFT PROJECT 2003 STANDARD
23 NOV. 2006	
28 NOV. 2006	
23 NOV. 2006	INQUINAMENTO ACUSTICO AMBIENTALE
23 NOV. 2006	RIFORNIRE O ACQUISTARE? COME DEVE CAMBIARE LA MISSION DEGLI ACQUISTI
24 NOV. 2006	CORSO BASE IN MATERIA DOGANALE E FISCALITÀ DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE
1 DIC. 2006	
24 NOV. 2006	CORSO DI FORMAZIONE PER RESPONSABILI DEL SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE - MODULO C 24 ORE
6 DIC. 2006	
18 DIC. 2006	

SEDE DEGLI INCONTRI: VIA GRAMSCI 10 - SAVONA

Per informazioni:

CENTROSERVIZI S.r.l.
tel. 019 821499 - fax. 019 821765
e-mail: formazione@ciservi.it

oppure consultare i siti:

www.ciservi.it
www.uisv.it

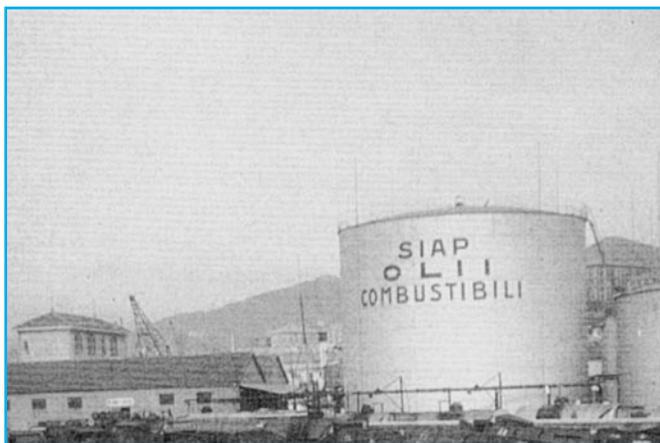


Celebrati a Vado Ligure i 115 anni di attività Esso Italiana una storia savonese

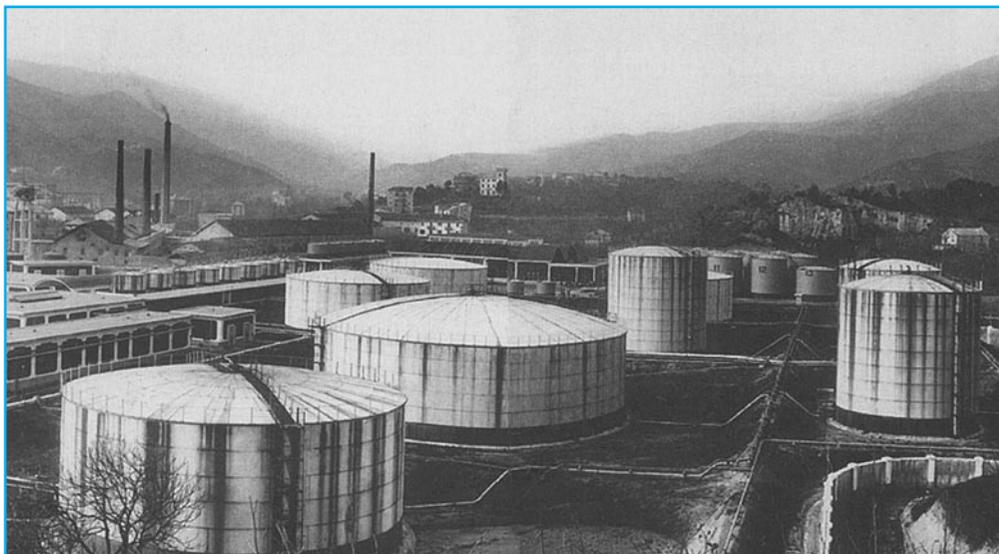
Hotel Danieli di Venezia, 16 maggio 1891: viene costituita la Società Italo Americana pel Petrolio, dove l'uso di quell'arcaico "pel" sottolinea quanto cammino separi l'attuale Esso Italiana dalle sue origini. Tra i fondatori, assieme agli americani che rappresentano gli interessi di John Rockefeller e del suo "trust" Standard Oil (le cui iniziali lette in inglese - "ess" e "o" - suggeriranno il marchio e il nome), c'era anche un imprenditore veneziano, Benedetto Walter, che, come quota parte del capitale iniziale di 2,5 milioni di lire, apportò il piroscafo Margherite da 900 tonnellate e lo stabilimento petrolifero che aveva costruito nel 1889 al Molo delle Casse di Savona.

Savona ebbe quindi un ruolo importante nella nascita di Siap (che divenne Esso Italiana nel 1950) e oggi, dopo 115 anni, lo mantiene, in condizioni diverse, con insediamenti diversi e diversificati, ma sempre legati all'industria del petrolio. Un rapporto che è stato ribadito il 19 ottobre scorso, a Vado Ligure, con una manifestazione celebrativa alla presenza del presidente della società, Giovan Battista Merlo.

Primo presidente di Siap è Paolo Wedekind, socio in affari di Benedetto Walter, con il quale aveva impiantato a Savona, su un'area di 3735 mq., il primo deposito costiero italiano per la vendita in fusti di latta - che venivano fabbricati sul posto - di petrolio per riscaldamento e illuminante: la Fiat sarebbe venuta dopo. L'impianto si ingrandisce sino a 10 mila mq. ed i dipendenti, intorno alla fine del secolo, sono già 200 e salgono a 500 prima della Grande Guerra.



Durante la quale il deposito di Savona provvede totalmente al fabbisogno di carburante per le forze armate italiane. Le tre navi della "Columbia" ("braccio" marittimo della società) fanno la spola tra la costa orientale Usa e



In alto una stampa dell'Albergo Danieli e il frontespizio dell'atto costitutivo della Siap. A sinistra, Giuseppe Aonzo e una pubblicità della benzina Lampo; a destra il deposito di Vado negli anni '30; sotto, il deposito Siap nel porto di

Savona. In quegli anni, oltre che un fondamentale contributo economico, la società offre un forte apporto umano. Nella storia della Esso la medaglia d'oro al Valor Militare riconosciuta in vita al savonese Giuseppe Aonzo,

L'incontro tra il grande "trust" di John Rockefeller e Savona è del 1891, quando fu costituita la Siap, società italo-americana che inglobò il deposito petroli della ditta Walter al Molo delle Casse. Da allora il rapporto non si è mai allentato



resta non solo a ricordo di un'azione eroica ma anche come testimonianza della partecipazione al conflitto della società petrolifera. Nel 1918 il comandante Aonzo, dipendente della "Columbia", insieme a Luigi Rizzo contribuisce all'affondamento, davanti a Premuda, della corazzata austriaca Santo Stefano.

Gli anni successivi sono caratterizzati dalla decisione di spostare il deposito nella Valle del Segno, a Vado Ligure. L'inizio dell'attività è dei primi anni '30, su un'area di 90 mila mq., di cui 15 mila coperti da grandi serbatoi. La Siap, che dal 1929 è diventato acronimo di Standard Italo Americana Petroli, avvia la miscelazione di oli lubrificanti, continuando ad espandersi sino allo scoppio del secondo conflitto mondiale, quando gli impianti sono sequestrati dal governo subito dopo la dichiarazione di guerra agli Stati Uniti. Nel 1950 Siap diventa Esso Italiana e la crescita della società accompagna il "boom" della motorizzazione.

Da segnalare, in ambito savonese, l'acquisizione da Fiat nel 1961 del controllo della Sarpom, che gestiva la raffineria di Treocate (Novara), collegata alla costa di Savona con un oleodotto lungo 151 km. Oleodotto negli anni successivi è raddoppiato e collegato, attraverso il nuovo deposito costiero di Quiliano, al campo boe per superpetroliere allestito nella rada di Vado Ligure. Nel 1966, intanto, iniziano i lavori, su un'area adiacente alla Esso di Vado, dello stabilimento per la produzione di additivi per oli lubrificanti della controllata società Esso Chimica, che si sarebbe poi trasformata in Infineum, joint paritetica tra Esso (oggi gruppo Exxon Mobil) e Shell. Anche l'impianto di Vado si sarebbe trasformato, con un investimento di 65 miliardi di lire, in stabilimento per la produzione di lubrificanti, abbandonando l'attività di deposito, trasferita alla società Petrolig (30% Esso) che opera, a Vado, su aree più lontane dalla zona urbana.

senza andare in filiale

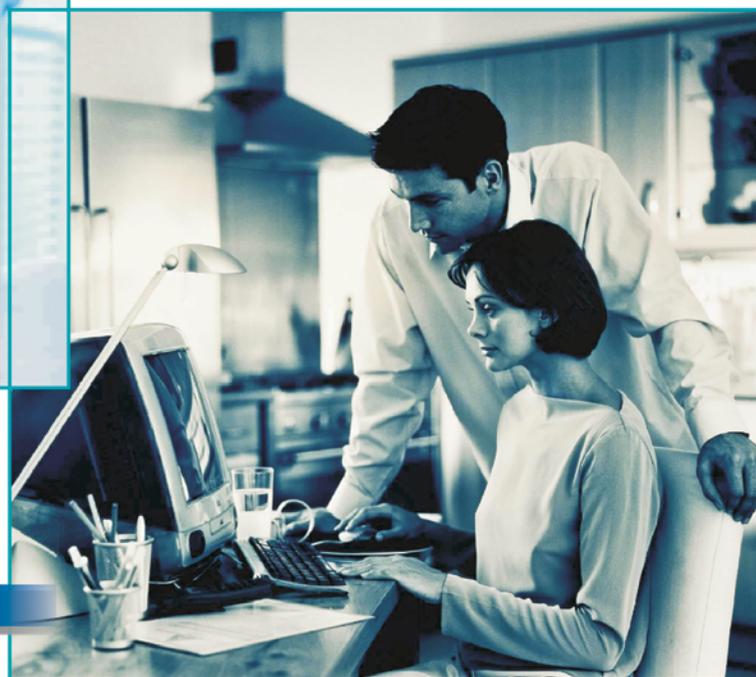
entrate in **CARISA** come volete.



Numero Verde
800-010019



servizio telefonico



www.carisa.it
servizio internet

è più conveniente

Da oggi puoi risparmiare tempo e denaro con i nuovi **servizi on line** della Cassa di Risparmio di Savona: più completi, più veloci, più vantaggiosi.

Attivare i nuovi servizi è facile: basta rivolgersi alla propria filiale. Proverai così la comodità di operare in banca direttamente da casa o dall'ufficio, con il telefono o con Internet e, soprattutto, quando desideri.

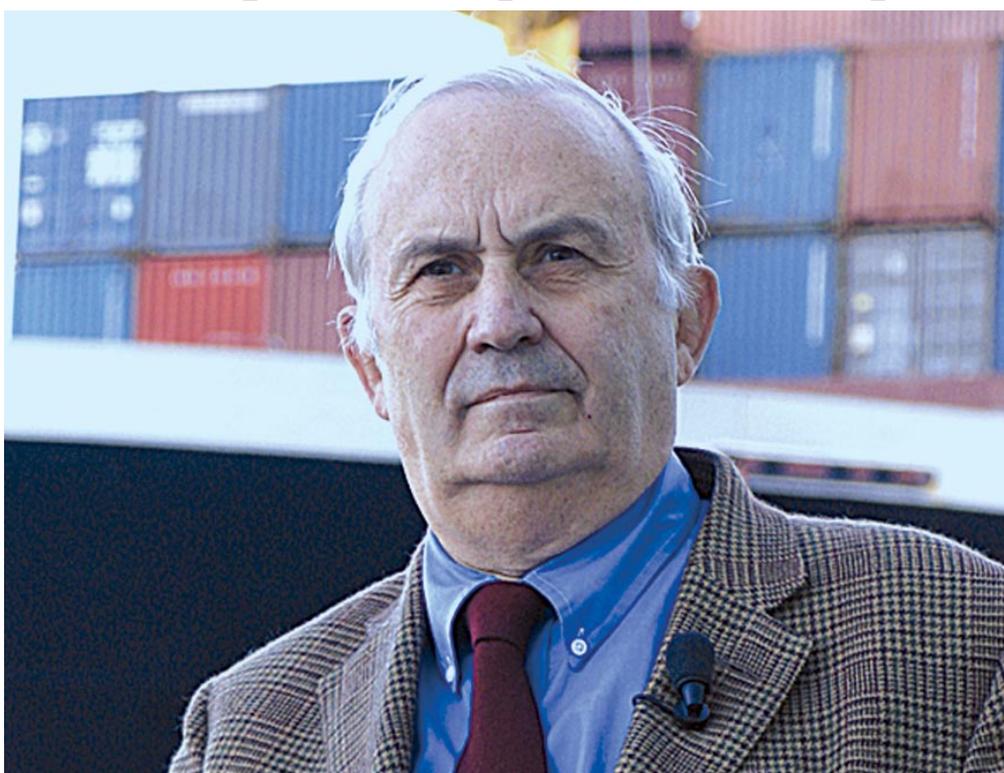
I **servizi on line** della Cassa di Risparmio di Savona ti garantiscono sicurezza, maggiore velocità e costi inferiori rispetto allo sportello bancario. Telefonare o cliccare per credere.

**CRS CASSA DI RISPARMIO
DI SAVONA**
GRUPPO BANCA CARIGE

La provincia di Savona ha perso un imprenditore di cui può andare orgogliosa

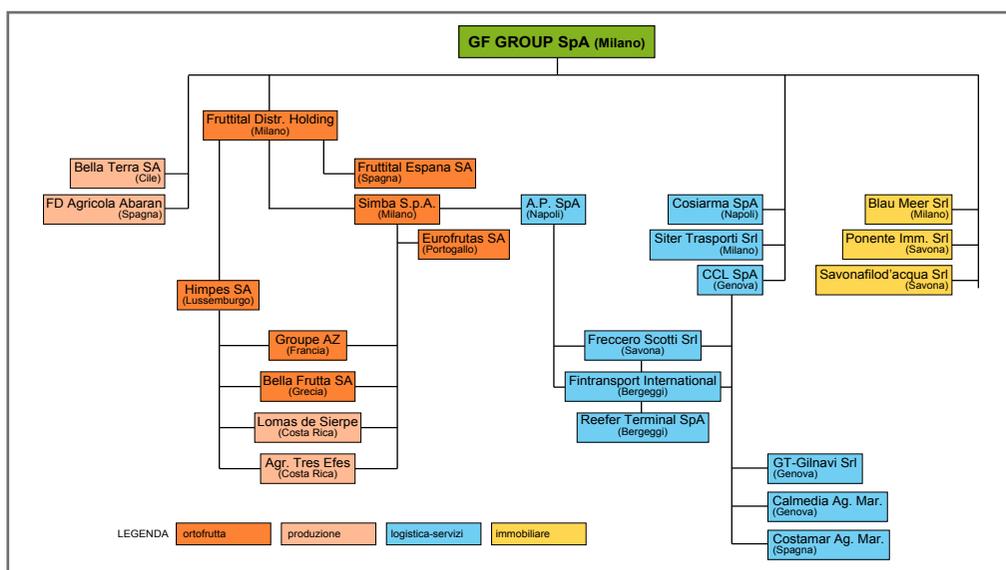
Raffaello Orsero, cavaliere del lavoro, dottore honoris causa in economia, presidente di GF Group, è morto agli inizi di settembre nella sua casa di Pietra Ligure all'età di 69 anni. Lascia la moglie Maria, i tre figli Antonio, Raffaella e Anachiara, lascia il ricordo di un imprenditore di cui la terra di Liguria può andare orgogliosa. Per oltre due anni ha combattuto, senza poterlo sconfiggere, un male che non gli ha lasciato tregua. Ma fino all'ultimo ha tenuto saldamente il timone di un gruppo imprenditoriale costruito mattone su mattone, con intelligenza e tenacia, nell'arco di quasi mezzo secolo. Un Gruppo che - originato dal negozio di famiglia dove si vendeva frutta e verdura - oggi riunisce oltre 60 società con 1.600 addetti e un fatturato che sta avvicinando il traguardo dei 2 miliardi di euro, generato da un ventaglio di attività che spazia dalla produzione alla distribuzione dei prodotti agroalimentari, dal campo armatoriale alla logistica portuale, ai trasporti terrestri, alle costruzioni.

Due mesi prima di arrendersi al suo destino, Raffaello Orsero aveva voluto ridefinire lui stesso i futuri assetti al vertice del Gruppo, affidando l'incarico di amministratori delegati ai due figli maggiori: Antonio, 44 anni, ha assunto la responsabilità del settore distributivo; Raffaella, 39 anni, è al vertice del comparto logistico e delle costruzioni. Con questo riassetto, la morte dell'imprenditore pietrese non ha avuto contraccolpi negativi sull'attività aziendale, ma ha lasciato un grande rimpianto per la consapevolezza che la provincia di Savona ha perso uno dei suoi più forti riferimenti. Orsero era membro della Giunta dell'Unione Industriali, consigliere della Cassa di Risparmio di Savona, componente del Comitato Portuale. Il Comitato ha voluto onorare la memoria intitolandogli la prima banchina da lui ottenuta in concessione - era il 1981 - nel porto di Vado. Era stato quello, con l'entrata in attività del terminal per lo sbarco e il deposito della frutta, il momento della "svolta globale" del gruppo Orsero. Savona & Impresa lo ricorda in questa pagina con un brano tratto dall'intervento del direttore dell'Unione Industriali, Luciano Pasquale, in occasione della cerimonia d'onore per il conferimento della laurea honoris causa, e con alcune considerazioni che lo stesso Orsero aveva svolto nell'ambito della "lectio magistralis" tenuta davanti al Senato Accademico di Genova.



Orsero, la forza delle idee

Un successo basato su innovazione e creatività



In alto, Raffaello Orsero nel suo terminal di Vado Ligure; sopra, la rete societaria di GF Group

Fare impresa significa intuire il cambiamento

di Raffaello Orsero

Il nostro Gruppo ha sempre cercato di sviluppare un'elevata sensibilità verso i cambiamenti. La maggiore qualità richiesta dalla domanda e il rispetto dei tempi di consegna imponevano per lo sviluppo delle attività l'integrazione della filiera produttiva. Obiettivo che è stato perseguito in ogni segmento, dalla produzione al trasporto marittimo, dalla logistica terminalistica al trasporto su gomma, oltre che ovviamente al rafforzamento del nostro core business, che rimane

la distribuzione commerciale dei prodotti ortofruttili. Da qui nasce lo sviluppo nel settore amatoriale, con la costruzione negli anni di 8 unità commissionate a Fincantieri; nello shipping, con l'acquisizione di Costa Containers Lines, di Gilnavi e di tutto il settore containers del Gruppo Grimaldi; nella crescita del terminal portuale di Vado, già ampliato tre volte negli ultimi 15 anni. Sono queste le nuove scommesse che la seconda generazione, già solidamente inserita nel Gruppo, si troverà a gestire. Integrare e diversificare non implica, d'altro can-

to, seguire una strategia unicamente rivolta allo sviluppo del proprio business originario. Così, assecondando anche una mia vecchia passione, è nata la decisione di entrare nel settore immobiliare, con realizzazioni fortemente radicate nella nostra terra, come la trasformazione dell'area portuale savonese. L'intenzione era quella di realizzare un'opera di un qualche rilievo, che desse il segnale forte di una città che si riappropria di uno dei propri spazi più belli, la Vecchia Darsena, per decenni occupato da insediamenti in buona parte degradati. E' un'idea in cui abbiamo creduto e che è in grado di attirare persone e risorse, coniugando lo sviluppo economico con una migliore qualità della vita.

Una storia, un esempio

di Luciano Pasquale

Quella di Raffaello Orsero è una bella storia, che riequilibra le sensazioni negative e infonde fiducia sul nostro presente e sul nostro futuro, dimostrando che è possibile cambiare, migliorare, creare.

Quando ha incominciato la sua attività, nei primi anni '60, Orsero aveva ben chiara la visione globale dei mercati. Vendere le pesche, le albicocche ed i pomodori di Albenga in Europa significava, per quell'epoca, ragionare con il mondo in tasca. La sua visione imprenditoriale si è poi sviluppata a tutto campo, destagionalizzando i consumi e generando nuovi interessi tra i consumatori, divenuti intanto più esigenti. La continuazione del percorso a quel punto, siamo negli anni '70, è stata uno sviluppo quasi fisiologico verso la frutta esotica, verso l'Africa, Israele, Centro e Sud America. L'impetuosa crescita commerciale dell'azienda è stata affiancata da una strategia di consolidamento che è passata attraverso il controllo di ogni fase del ciclo: produzione, logistica, trasporti, distribuzione. E' del 1981 l'avvio dell'attività del Reefer Terminal a Vado.

Oggi il Gruppo è una realtà ancora più evoluta, soprattutto dopo la diversificazione verso l'attività amatoriale, con i primi ordini a Fincantieri, poi l'acquisizione di compagnie come Costa Container Lines e Grandi Traghetto Gilnavi. Nei mari del mondo, per conto di Orsero, si muovono 32 navi. E tutto questo è stato possibile grazie ad un'altra sua intuizione, quella di entrare nel settore dei trasporti marittimi prima dell'esplosione dei traffici. La sua storia dimostra che anche con poco capitale di partenza si possono fare grandi cose purché vi sia molta volontà e la continua ricerca di crescere, innovare e creare valore per l'impresa e la collettività. La sua è un'azienda globale, ma il cervello direzionale e le radici sono ben piantate nel nostro territorio. Se non fosse per la mancanza di spazi non avrebbe tradito la sua origine pietrese, neppure per spostarsi ad Albenga. Dobbiamo essere fieri degli imprenditori come lui.

In autostrada da Albenga a Predosa, ovvero all'inserimento sulle direttrici per Novara-Sempione e per Milano-Brennero, passando da Millesimo. E' la proposta che arriva dalla Provincia di Savona per superare il possibile "conflitto di interessi" tra la progettata bretella Albenga-Garessio-Ceva e quel sogno nel cassetto da decenni rappresentato dal tronco autostradale tra Carcare e Predosa. Il nuovo tracciato è stato oggetto di uno studio di opportunità realizzato da un gruppo di lavoro di Palazzo Nervi, coordinato dall'assessore alla Programmazione Territoriale Roberto Peluffo e dall'architetto Antonio Schizzi.

Dalla costa, tra Albenga e Ceriale, la nuova autostrada raggiunge l'Alta Val Bormida all'altezza di Bardineto, superando un dislivello di circa 600 metri in 17 chilometri, con una pendenza massima del 4%. Il tracciato individuato, che si sviluppa in gran parte in galleria (90%), aggira le aree carsiche presenti a ridosso delle aree costiere con la previsione di soluzioni tecniche compatibili con la natura geologica dei terreni. A Calizzano è previsto un casello che potrà essere raccordato a Garessio con una breve galleria di valico (sotto il Quazzo) tra la Valle Bormida e la Val Tanaro, in modo da risolvere i problemi di collegamento che avevano indotto a studiare la bretella Albenga-Garessio-Ceva. L'interesse per questa soluzione è testimoniato dal fatto che la società per l'autostrada di Garessio appare orientata a partecipare al nuovo progetto. Il tracciato si sviluppa successivamente per circa 22 km lungo la vallata della Bormida sino a Montecala, nei pressi di Millesimo, con una successione di gallerie e viadotti, senza dislivelli significativi. Di qui lo studio prevede una discesa su Deago, con un dislivello di circa 300 metri, lungo lo spartiacque tra le due Bormide di Spigno e Millesimo. A Deago, dove è previsto un secondo casello (anche al servizio di Cairo Montenotte), il tracciato si raccorda con quello previsto dallo studio di fattibilità per la Carcare-Predosa.

Lo studio di opportunità della Provincia di Savona mette in luce una serie di aspetti positivi indotti dalla realizzazione dell'autostrada tra Albenga, Millesimo e Predosa. Importante è la funzione di connessione del sistema autostradale del Nord Ovest: collegamento tra la A10 Genova-Ventimiglia, la A6 Torino-Savona, la A26 Voltri-Gravellona e la A7 Genova-Milano. Questo consentirà di ridurre i crescenti volumi di traffico e le situazio-

Da Albenga a Millesimo e Acqui, con diramazione per Garessio

L'autostrada per Predosa passa in Alta Val Bormida



Prossime fermate autostradali a Millesimo e Acqui attraverso Calizzano (a fondo pagina)

ni critiche sulla A10 e la A26. Si stima che la nuova autostrada assorbirà il 32% del traffico pesante che oggi pesa sul tratto Savona-Millesimo e il 22% di quello che transita sul tratto Savona-Genova. Inoltre risulteranno migliorate le relazioni tra il ponente ligure, la Francia, il Nord Ovest e il Centro Europa, nonché il collegamento con le reti transeuropee (corridoio 5, asse Genova-Rotterdam e Autostrade del Mare). Forte anche il ruolo di sostegno allo sviluppo dei traf-

fici del porto di Savona-Vado, alla crescita del sistema economico dell'Albenganese, del Ponente turistico e della Valle Bormida. Infine migliorerà le condizioni ambientali lungo il corridoio costiero.

L'investimento complessivo necessario è stimato in 4 miliardi di euro per circa 100 km. Di tracciato da Albenga a Predosa. Un costo in linea con le previsioni fatte per la bretella di Garessio (3,250 miliardi). Il bacino di traffico coinvolto appare più che sufficiente a

garantire la redditività di un investimento che sarà a carico di costruttori e gestori privati. La Albenga-Millesimo-Predosa sarà la prima autostrada regionale, nel senso che sarà realizzata su iniziativa delle Regioni Liguria e Piemonte che si stanno dotando dei necessari strumenti legislativi. Saranno le due Regioni a indire la gara per l'aggiudicazione dell'opera con il metodo del project financing ("concessione in cambio di costruzione").



In cantiere le leggi regionali necessarie a potenziare le infrastrutture Project financing per il Nord Ovest

Concessioni ai privati per realizzare strade e autostrade, forme di finanziamento innovative e "pedaggi ombra" sono le maggiori novità introdotte dal disegno di legge approvato il 9 ottobre dalla Giunta del Piemonte su proposta dell'assessore ai Trasporti, Daniele Borioli. Il ddl ha lo scopo di promuovere il ricorso a capitali privati per realizzare le infrastrutture. Il testo, dedicato a programmazione, sviluppo e realizzazione della rete stradale e autostradale di interesse regionale, ha l'obiettivo di promuovere il ricorso a capitali privati per realizzare le infrastrutture e avvia nuove forme di approvazione dei progetti con il coinvolgimento delle autonomie locali. Tra le forme di finanziamento viene introdotto



il "project financing", che utilizza la concessione di costruzione e gestione come cornice giuridica per le operazioni di finanziamento privato delle opere pubbliche: i privati costruiscono e il rientro economico avverrà tramite pedaggio "classico" oppure attraverso i cosiddetti "pedaggi ombra",

sistema di uso abituale nei Paesi anglosassoni, ma che per l'Italia è ancora una novità. In questo caso sarà l'ente pubblico a pagare il gestore in base al numero dei passaggi e alla qualità del servizio.

"Ci dotiamo - osserva Borioli - di uno strumento che ci consente di agire in

autonomia e che ci è utile per riuscire a portare avanti opere che è irrealistico aspettarsi che possano entrare tra le priorità del Governo in questo momento". Il disegno di legge inaugura anche nuove forme di approvazione dei progetti mediante un meccanismo basato su una conferenza dei servizi in due fasi, sul modello di quelle usate per le opere olimpiche. "In questo modo - spiega Borioli - dovremmo essere in grado di accelerare l'iter di approvazione delle opere, esaminando i progetti con il contributo degli enti locali interessati". Anche la Regione Liguria, come da intese raggiunte tra i due presidenti, Mercedes Bresso e Claudio Burlando, si accinge a varare una legge analoga.



Le potenzialità informatiche sfruttate solo in parte

Le nuove tecnologie non riescono a sfondare

Lil 46% degli addetti all'industria e il 68% dei dipendenti comunali della provincia di Savona usano il computer: per governare processi produttivi, per gestire progetti, per programmare attività o adempiere a incombenze amministrative. E' il dato che emerge da una ricerca campionaria realizzata dall'Unione Industriali di Savona, in collaborazione con la Provincia di Savona, e che ha coinvolto 130 aziende industriali, con circa 10 mila dipendenti, e 55 dei 69 Comuni savonesi, con 2.500 dipendenti. Presentato nella sede dell'associazione degli imprenditori, lo studio - che ha come tema "L'uso evoluto delle tecnologie informatiche nelle aziende e negli enti locali savonesi" - ha messo in luce che l'uso dei mezzi informatici in provincia è, a livello di diffusione, in linea con la media nazionale dei rispettivi settori (industria ed enti pubblici), ma che si tratta di un uso poco avanzato rispetto alle potenzialità dei sistemi, con budget limitati per l'aggiornamento delle persone e l'innovazione informatica.

All'incontro sono intervenuti Marco Macciò, Presidente dell'Unione Industriali di Savona; Massimiliano Costa, Vice Presidente e Assessore alla formazione, ricerca, innovazione tecnologica e informatica della Regione Liguria; Teresa Ferrando, Assessore alle politiche del lavoro e formazione pro-



fessionale della Provincia di Savona; Federico Barilli, Direttore Aitech-Assinform, l'Associazione Italiana per l'Information Technology; Giancarlo Capitani, Amministratore delegato Net Consulting; e Alberto Imovilli dello Studio Noos di Savona. Lo studio è partito dalla considerazione che oggi né l'industria né la Pubblica Amministrazione possono rimanere arretrate rispetto all'innovazione proposta dai moderni sistemi informatici di controllo e gestione. Innovazione di prodotto e di processo che richiede la disponibilità di risorse adeguate e, quindi, la necessità di creare valore. "E' indispensabile ripristinare il circolo virtuoso che porta alla crescita economica e sociale - ha sottolineato Marco Macciò - evitando

il rischio di accontentarsi di quanto accumulato dalle generazioni che ci hanno preceduto. Anche sul nostro territorio registriamo una pericolosa caduta dei livelli decisionali, mentre per cogliere le opportunità che si presentano occorrerebbe un taglio vistoso dei tempi di lavoro e delle soffocanti procedure burocratiche. Il tempo delle scelte sta per scadere e nell'arco di pochi mesi occorrerà mettere in cantiere i progetti che riguardano la portualità, il trasferimento della Piaggio Aero, l'accordo di programma per la Valle Bormida". Spirito di cambiamento e innovazione sono strettamente legati da due requisiti fondamentali: un atteggiamento psicologico stimolante e un'adeguata

Come innovare e aumentare la competitività con le tecnologie digitali. E' stato il tema del convegno organizzato il 10 ottobre da Unione Industriali e Provincia di Savona. Sono stati tra l'altro presentati i risultati di uno studio sull'uso dei mezzi informatici in azienda e negli enti locali savonesi



Nove milioni per innovare

Promuovere e valorizzare la ricerca umanistica, scientifica e tecnologica; mettere a sistema gli istituti di ricerca pubblici e privati, l'Università e il mondo dell'alta formazione, la grande impresa e quella piccola e media; stimolare e sostenere gli investimenti in ricerca e innovazione. Sono le finalità del disegno di legge "Promozione, sviluppo, valorizzazione della ricerca, dell'innovazione e delle attività universitarie e di alta formazione", approvato dalla Giunta regionale ligure su proposta del vicepresidente, Massimiliano Costa e dell'assessore alle Attività produttive, Renzo Guccinelli. Il disegno di legge prevede l'istituzione di un **Centro regionale tecnologico per la ricerca e l'innovazione**, destinato in particolare alle piccole imprese che hanno più difficoltà a raccordarsi con il mondo della ricerca, e di un **fondo di rotazione**, con una dotazione finanziaria di 8 milioni di euro, destinato a finanziare progetti innovativi e gestito da Filse. Il disegno di legge dispone di una copertura finanziaria di circa 9 milioni di euro di cui 8 per il fondo di rotazione a sostegno dell'industria e delle piccole e medie imprese e 1 milione per le sedi decentrate delle Università.

disponibilità di risorse. E su quest'ultimo aspetto una risposta concreta è giunta dal Vice Presidente della Regione. "La Giunta - ha detto Massimiliano Costa sottolineando l'importanza di un provvedimento adottato lo stesso giorno del convegno - ha approvato un disegno di legge che, intervenendo sull'intera filiera del sapere, dall'Università agli istituti di ricerca, è rivolto a trasferire tecnologie e innovazione sul territorio regionale e, in prima istanza, su quelle piccole e medie imprese che non hanno la possibilità di fare da sole. Sarà costituito un Centro regionale tecnologico e un fondo di rotazione, inizialmente dotato di 8 milioni di euro, destinato a finanziare progetti innovativi".



Avanti, o indietro tutta

Tempo quasi scaduto per il rispetto degli accordi

L'ultimo scorcio dell'anno rappresenta anche il residuo tempo a disposizione per mettere in cantiere il piano di rilancio della Valle Bormida disegnato intorno agli accordi sottoscritti lo scorso aprile tra Governo, Regione, Enti locali e gli imprenditori di Ferrania Technologies. Sul tavolo delle decisioni è un piano industriale che prevede nell'arco di cinque anni investimenti per 825 milioni in grado di generare un fatturato di 550-600 milioni, con un'occupazione complessiva di oltre 900 addetti. Grandi numeri che tuttavia richiedono, per essere raggiunti, ben altra determinazione e capacità di gestione politica dei problemi che indubbiamente l'attuazione del piano comporta.

Difficoltà che tuttavia non dovrebbero far dimenticare che la posta in palio è alta sia per le conseguenze che la decadenza degli accordi avrebbe sulle prospettive di sviluppo economico della Valle Bormida sia per il futuro occupazionale dei 600 dipendenti di Ferrania Technologies. Il mancato afflusso delle risorse pubbliche previste dalle intese di primavera e l'assenza delle autorizzazioni per realizzare gli interventi nel settore energetico (centrale a biomasse vegetale e centrale termoelettrica a combustibile fossile) costringerebbe l'azienda a contare sulle sole forze proprie per gestire una situazione com-



plexa, con la necessità di intervenire rapidamente – in mancanza di nuovi ricavi – sul fronte dei costi.

Il piano predisposto dal presidente della società, Giovanni Gambardella, e dal suo staff, prevede un graduale spostamento dei business aziendali dal fotocolor - che oggi garantisce un fatturato annuo intorno ai 50 milioni di euro ma che è in calo strutturale - a settori con migliori prospettive di mercato, quali i prodotti a getto d'inchiostro, la chimica fine per la farmaceutica, l'informatica clinica (diagnostica digitale), i nuovi processi e tecnologie industriali. L'insieme di queste attività, riunite in quella che è definita "piattaforma tecnologica", si stima potrebbe garantire entro il 2011 un fatturato di 240



milioni di euro, con oltre 600 occupati. Per "dare gambe" a queste prospettive, tuttavia, è richiesto un investimento di almeno 135 milioni, oltre a

80 milioni da spendere per ricerca e sviluppo dei prodotti. Sono questi i soldi che mancano all'appello e che dovrebbero affluire su Ferrania

Firmata la scorsa settimana per il rilancio della Valle Bormida è a un primo passo che sono un pezzo di se e il futuro di 60



In alto, il monumentale e austero piazzale di Ferrania; sotto, scorci del reparto stesa e dei laboratori di ricerca. Sopra, la "via del carbone" verso la Valle Bormida; a destra, il terminal funiviario a San Giuseppe di Cairo



sia attraverso fondi pubblici di sostegno (circa 20 milioni) sia, soprattutto, ricavandoli dalle iniziative energetiche previste dagli accordi.

primavera, l'intenti di Ferrania e della ancora in attesa di concreto. In gioco economia savone- 00 lavoratori



Il piano indica la realizzazione di alcune minicentrali alimentate a biomasse vegetali (legna) e di una centrale termoelettrica da 300 Mw a carbone (o in alternativa a metano da 800 Mw). L'investimento necessario, nell'ordine dei 600 milioni di euro, è in grado di creare un'occupazione di 90-120 unità lavorative e, oltre a garantire un'importante flusso di risorse per sostenere la piattaforma tecnologica, può anche contribuire in modo determinante ad alleggerire la pesante "bolletta energetica" che rischia di mettere fuori mercato numerose aziende savonesi, soprattutto nel settore del vetro e della ceramica. Il segnale che tuttavia è giunto dalla Regione Liguria con la "bocciatura", da parte della commissione VIA, del progetto di centrale a biomasse da 10 Mw, non è positivo, anche se a livello politico è stato autorevolmente ribadito che i contenuti dell'accordo quadro non sono messi in discussione.

Primo obiettivo, risanare l'ambiente

L'articolo 6 dell'accordo di programma per il rilancio dello sviluppo economico della Valle Bormida impegna le istituzioni e le società Italiana Coke, Funiviaria Alto Tirreno e Terminal Rinfuse Italia a realizzare la ristrutturazione dei depositi di carbone ed a gestire in modo integrato sia il trasporto funiviario e ferroviario tra il porto ed i depositi interni sia gli stessi parchi fossili di Cairo. Per attuare queste iniziative, Funiviaria e Italcoste, d'intesa con l'Autorità Portuale, sono impegnate "a definire un'iniziativa unitaria" (la costituzione della

società Nuove Funivie) per partecipare alla gara per la concessione dell'impianto funiviario e dei parchi. Italiana Coke ha inoltre già in corso gli interventi per il miglioramento ambientale e il controllo delle emissioni della cokeria di Bragno (nella foto un esempio di copertura dei depositi dello stabilimento).

Il ministero dei Trasporti è da parte sua impegnato a istruire la gara sulla base di una concessione per 25 anni, che preveda il mantenimento di un contributo all'esercizio per 15 anni, "annualmente non superiore all'ammontare dell'ultimo



contributo concesso" (8,7 milioni) e in progressiva riduzione, tenendo anche conto - nella curva di esaurimento della contribuzione - "degli investimenti che il concessionario dovrà prio-

ritariamente effettuare sui parchi carbone, stimati in 30 milioni di euro". Il progetto di copertura dovrà essere compreso nella documentazione allegata alla domanda di partecipazione alla gara.

Nel quadro dell'attuazione dell'articolo 6 dell'intesa tra Governo ed Enti locali sul rilancio della Valle Bormida, è stato presentato nella sede dell'Autorità Portuale il progetto di ambientalizzazione e ammodernamento tecnologico dei parchi carbone di San Giuseppe di Cairo, iniziativa rivolta a risolvere i problemi di impatto ambientale dell'insediamento ed a migliorarne l'efficienza. Soggetto attuatore è la società Nuove Funivie - dove sono rappresentati gli imprenditori Campostano, Barone, Dellepiane e Pensiero, oltre all'Autorità Portuale e alla Compagnia Chiesa di Genova - che si candida in questo modo a partecipare con buone possibilità di successo alla gara per ottenere in concessione gli impianti funiviari che trasferiscono le rinfuse dal porto di Savona al terminal interno di San Giuseppe. L'attività, dopo la scadenza della precedente concessione, si svolge oggi in regime commissariale.

La soluzione progettuale studiata per i parchi prevede la realizzazione di due magazzini indipendenti. Il primo, utilizzato per le merci distribuite dalla Nuove Funivie Spa, avrà un'unica vasca che sarà alimentata con un sistema di movimentazione e di riempimento meccanico per i diversi tipi di carbone, che verranno depositati in cumuli. La ripresa delle merci avverrà con l'utilizzo di pale meccaniche sia per il carico su autotreni sia per alimentare un sistema di nastri trasportatori per il carico su vagoni ferroviari. Il magazzino sarà lungo 372 metri, largo 52 e alto circa 30 metri e avrà una capacità di oltre 300 mila tonnellate

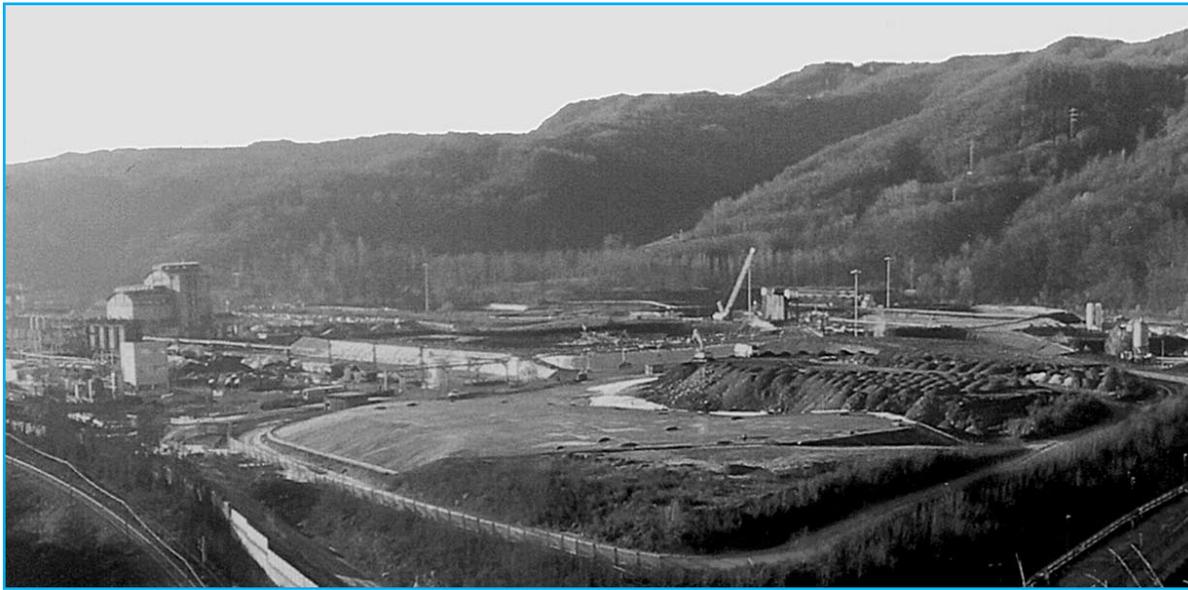
Tutto il carbone finirà in due depositi coperti



di rinfuse. Il sistema di movimentazione del prodotto è previsto con trasportatori a nastro da 400 tonnellate/ora di portata, con macchinari affidabili, semplici e soprattutto a basso consumo energetico. La ripresa del prodotto in deposito sarà attuata con l'utilizzo di pale gommate che caricheranno sia i camion in attesa in un apposito tunnel sia una tramoggia mobile che farà cadere il prodotto in un trasportatore a nastro. Un secondo nastro porterà il materiale al punto di carico dei vagoni posto nel fabbricato centrale sotto il quale si trova il raccordo ferroviario.

Il secondo capannone sarà utilizzato per le merci destinate a Italiana Coke e tutte le operazioni, sia di riempimento sia di ripresa e trasferimento, saranno completamente meccanizzate. Il magazzino è previsto inoltre con diverse pareti divisorie, in modo da consentire il contemporaneo deposito di merci diverse. Questo secondo capannone sarà leggermente più corto, 363 metri, ma più largo (60 metri) e più alto (35,5 metri di altezza massima). All'interno la vasca di contenimento della merce sarà suddivisa in vari scomparti (celle di deposito)

per ottimizzare la capacità di stoccaggio. Sono previste dieci celle di due taglie diverse, una con capacità di 16 mila tonnellate, l'altra di 26 mila, per un totale di 190 mila tonnellate. Il sistema di movimentazione è previsto con trasportatori a nastro di portata pari a 400 ton/h per il riempimento e di 200 ton/h per la ripresa e il trasferimento del prodotto verso il vicino stabilimento Italiana Coke. L'investimento necessario si aggira intorno ai 30 milioni, come previsto dall'intesa sull'ammodernamento del "sistema carbone".



Entro la fine dell'anno il "nulla osta" al riuso di 4 ettari Acna, pronte le prime aree

Con investimenti che nell'arco di 17 anni sono arrivati a quota 400 milioni, l'Eni ha "governato" il problema Acna sia durante il drammatico periodo della contestazione e della chiusura, sia nel corso delle operazioni di bonifica del sito, che giungeranno a conclusione alla fine del 2007 o, al massimo, entro la prima metà del 2008. Nel frattempo, in questo ultimo scorcio del 2006, alcune aree dei circa 70 ettari complessivamente recuperabili, saranno rese disponibili per nuovi insediamenti produttivi, secondo quanto previsto dagli accordi tra Eni (che a Cengio opera attraverso la società controllata Syndial), la Regione Liguria e il Comune. Nelle operazioni di svuotamento, essiccazione, insaccamento e spedizione dei reflui salini (circa 300 mila mc.) contenuti nei grandi lagoons dello stabilimento, sono state impiegate, tra addetti diretti e dell'indotto, mediamente 240 unità lavorative, che hanno provveduto a trasferire in una miniera dismessa dell'ex Germania Est 120 mila tonnellate di sali essiccati, utilizzando 170 treni e 2.600 vagoni ferroviari, il primo dei quali era partito dalla fabbrica il 17 settembre del 2002.

"I primi quattro ettari bonificati e certificati, vicino all'area Costa - sottolinea il sindaco di Cengio Enzo Billia -, saranno messi sul mercato entro la fine dell'anno. La tabella di marcia prevede che nel 2007 saranno resi disponibili per la reindustrializzazione altri 12 ettari, mentre sarà completata anche la bonifica della discarica di Pian Rocchetta. Seguirà nel 2008 il resto delle aree recuperabili, portando il totale a quasi 70 ettari".

Le intese tra Regione, Comune e Syndial, sottoscritte oltre che dal sindaco anche dal presidente ligure Claudio Burlando e dall'amministratore delegato di Eni Paolo Scaroni, prevedono che le aree, in prima battuta, saranno cedute, con il supporto della finanziaria regionale Filse, a Cengio Sviluppo, società pubblico-privata costituita appositamente per la reindustrializzazione dell'ex sito Acna.

L'ipotesi di riutilizzo più accreditata, almeno per la parte più rilevante delle aree, riguarda l'insediamento di una piastra logistica al servizio delle attività portuali di Savona-

Vado. Una "banchina remota", già prevista dal presidente dell'Authority savonese, Rino Canavese, che punta a realizzare in Val Bormida un centro di stoccaggio e approntamento per le auto dirette o provenienti dal Centro Europa, un progetto che significativamente è stato lanciato come "Porto degli Alemanni" e che potrebbe originare rilevanti attività di indotto industriale e artigianale.

Un recupero di tipo retroportuale - favorito dall'esistenza di un raccordo ferroviario interno e dalla vicinanza alla rete autostradale - è gradito anche dal Comune di Cengio,

che tuttavia punta ad attività in grado di generare valore aggiunto e occupazione. "Chiaro che non sarei d'accordo se l'ex Acna diventasse un semplice deposito di contenitori, con 30-40 addetti - osserva il sindaco Billia -. Noi abbiamo bisogno di recuperare in quel sito almeno 400 posti di lavoro, per vivificare un paese che è sotto choc demografico dall'inizio della crisi dell'azienda chimica. Altrimenti sarebbe preferibile suddividere le aree in lotti ed offrirle ad attività che garantiscano un'elevata intensità di occupazione".

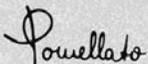
L'imponente lavoro di bonifica, avviato nel 2002, verrà completato nel 2008, quando saranno resi disponibili per nuove attività industriali quasi 70 ettari

GIOIELLIERE **delfino** IN SAVONA

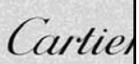
SEDE: Via L. Corsi 7r angolo p.zza Giulio II
Tel. 019.851798

www.delfinogioielli.com

delfino AL CORSO
Corso Italia 118 r - Tel. 019.848529
e-mail: info@delfinogioielli.com





prezioso

count down

dal 18 novembre

anche a Finale Ligure

in via Pertica 28



Completata un'importante iniziativa di recupero occupazionale sul sito ex Rolam

La Cabur ad Altare con 30 nuovi assunti

Un colpo, tre centri: un'azienda riorganizzata e potenziata; un'area industriale recuperata, un forte incremento occupazionale. A battere il colpo è stata Cabur, azienda leader in Italia nel settore della morsetteria per quadri elettrici, che ha portata a termine il trasferimento dei propri impianti da Albissola Marina ad Altare, in Valle Bormida. L'operazione è stata resa possibile dall'acquisizione, attraverso un bando pubblico, delle strutture che in località Isolagrande ospitavano la Rolam, fabbrica di componenti per auto chiusa nel 2004 dalla multinazionale canadese che ne era diventata proprietaria. Regista dell'iniziativa erano state l'Amministrazione provinciale di Savona e il suo braccio operativo Ips (Insediamenti Produttivi Savonesi) che avevano rilevato l'ex sito industriale utilizzando i fondi della legge 236 e gestito poi le procedure per la sua ricollocazione sul mercato, legata al riassorbimento, da parte dei nuovi compratori, di 30 lavoratori Rolam che non avevano nel frattempo trovato una nuova occupazione.

E' stato a quel punto che è emerso l'interesse di Cabur, azienda in cerca di un nuovo "lay out" di stabilimento che le consentisse di ampliare le produzioni dai tradizionali morsetti e dalle componenti elettroniche anche ai pannelli elettrici, con l'obiettivo di accrescere il fatturato dai 18,5 milioni del 2004 ai 25 milioni, obiettivo da raggiungere intorno al 2010.

Costituita nel 1952 a Savona come attività artigianale da Giacomo Caviglione e Archiro Burchi, ingegnosi ex dipendenti della Scarpa & Magnano, la Cabur si era rapidamente sviluppata, trasferendosi nel 1963 in un nuovissimo capannone industriale di 6 mila metri quadrati in via delle Industrie, ad Albissola Marina. Nonostante i successivi ampliamenti e l'acquisizione del centro logistico di Zibido San Giacomo (Milano), l'azienda ha continuato ad avere problemi di crescita, dovuti alla non più adeguata sistemazione dei reparti produttivi ed ai problemi di collegamento viario con il sistema autostradale.

L'opportunità di trasferirsi in una sede più grande e con più



facile accesso ai caselli autostradali – quello di Altare è a non più di due chilometri e non richiede attraversamenti urbani – è stata subito colta dagli amministratori della Cabur, Marco Caviglione e Giuseppe Burchi, la seconda generazione d'impresa, e dai loro figli. Nel luglio dello scorso anno l'azienda

albissolese si aggiudicava il bando promosso da Ips. Poi ci sono voluti alcuni mesi per i lavori di adeguamento delle strutture e contestualmente sono state avviate e concluse le trattative con i sindacati per risolvere i problemi del trasferimento e per siglare l'accordo che ha consentito a 30 cassin-

tegrati di essere assunti nella nuova sede. In questo modo, alla fine del giugno scorso, è stata superata la soglia dei 100 dipendenti, realizzando un obiettivo che, rispetto al trend occupazionale, appare davvero ragguardevole.

L'ex sito Rolam si estende su 11.500 metri quadrati, di cui



Il nuovo sito Cabur di Altare (in alto); a lato la sede storica di Albissola

oltre 8 mila coperti. Oltre a consentire il potenziamento delle produzioni, l'iniziativa ha consentito di ottenere un'importante razionalizzazione logistica: ad Altare sono infatti ora concentrate sia le attività produttive svolte ad Albissola sia quelle logistiche di Zibido San Giacomo. In particolare, per quanto riguarda lo stoccaggio e la distribuzione dei prodotti, l'area di magazzino è stata raddoppiata e sono stati installati tre sistemi di prelevamento automatico della merce.

Dopo oltre 60 anni l'azienda dei saponi lascia la storica sede di Albissola

La Gavarry si sposta a Valleggia



La società Gavarry ha scelto un'area industriale nella piana di Valleggia, tra Vado Ligure e Quiliano, come nuova sede dello storico stabilimento di corso Ferrari ad Albissola Capo. L'iniziativa dovrebbe essere attuata entro il 2008 ed ha come obiettivo la razionalizzazione del ciclo produttivo per mantenersi, attraverso una migliorata efficienza complessiva, su alti livelli di competitività, indispensabili per superare le sfide di un mercato dove la concorrenza è pressante.

Nello stabilimento di Albissola, in attività dal 1945, si produce un'ampia gamma di saponi e prodotti detergenti di elevata qualità, con l'impiego di circa 30 unità lavorative. Forte di un'esperienza che risale a più di cento anni, l'azienda è oggi un produttore leader che punta allo sviluppo di propri marchi – tra i quali la prestigiosa linea "L'Amande" – nei settori dell'erboristeria, della farmacia e della profumeria. Notevole spazio viene riservato alla progettazione e realizzazione di nuovi macchinari ed impianti per la produzione di ogni tipo di sapone: opaco, traslucido, trasparente e liquido.

Il sapone continua oggi ad essere prodotto esclusivamente secondo il "metodo marsigliese", facendo bollire per sei giorni e sei notti in grosse caldaie, fase dopo fase, i grassi ed oli impiegati. Questo procedimento permette di ottenere un sapone molto puro, perchè tutte le impurità presenti nelle materie prime utilizzate e l'eventuale eccesso di alcali si depositano al fondo delle caldaie, dalle quali vengono ripetutamente spillate.

Nella nuova sede saranno mantenuti i livelli occupazionali, con la fondata speranza di poterli incrementare sulla base dei risultati produttivi. Nella foto: la Gavarry di Albissola nel 1945, appena costruita.

costruttiva



vicina **per** tradizione

C'è creatività, dove i progetti trovano concretezza.

Ecco perché la Cassa di Risparmio di Alessandria è da sempre la banca di riferimento sul territorio, quella che meglio ne conosce le qualità e le potenzialità, capace di offrire a chi vuole crescere tutta la progettualità e la spinta necessarie allo sviluppo. Un servizio vero, efficiente ed efficace: molto più che

una semplice formula. Soluzioni pensate e costruite su misura, per la grande impresa e l'artigiano, per l'azienda agricola e il giovane imprenditore... Per questo ci vuole una banca all'avanguardia, attenta a cogliere tutte le novità, ma senza perdere di vista i suoi valori di sempre. Una banca innovativa, concreta, familiare. Una banca vicina per tradizione.



**CASSA DI RISPARMIO
DI ALESSANDRIA SPA**

La società di gestione dello scalo di Villanova d'Albenga a caccia di nuovi ricavi

Meno rosso nei conti dell'aeroporto



Dal profondo rosso del 2004 e 2005, quando i ricavi non erano neppure sufficienti a coprire i costi di produzione (lasciando scoperte le spese di personale e gli ammortamenti), all'inversione di tendenza che sta caratterizzando il secondo semestre del 2006 e che dovrebbe consolidarsi il prossimo anno. E' un percorso a ostacoli, quello del conto economico di AVA Spa, la società di gestione dell'aeroporto di Villanova d'Albenga, ma anche una scommessa vitale da affrontare e vincere per l'economia savonese. Nel 2004 il passivo era attestato a 770 mila euro, scesi a 670 lo scorso anno. Per il 2006 le previsioni accreditano una perdita intorno ai 530 mila euro, mentre nel 2007 ci sarà un'ulteriore discesa a 370 mila.

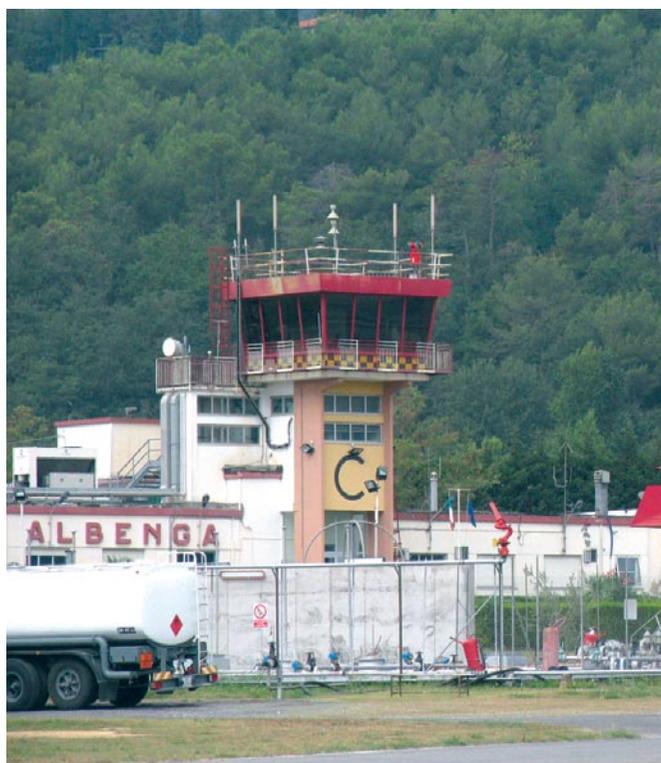
Dal deficit cronico ad un lento recupero che lascia intravedere un sia pur pallido "rosa". Ecco i conti dello scalo ingauno

Un'inversione di tendenza – sottolinea l'amministratore delegato di AVA, Alessandro Berta – che, in attesa di comprendere gli effetti dell'insediamento Piaggio, non consentirà di evitare il ripianamento da parte dei soci, ma richiederà un esborso decisamente inferiore a quanto accaduto negli ultimi anni. A sostegno di questo trend, è stato definito l'insediamento in un hangar aeroportuale della società DL Helicopter, azienda che produce elicotteri leggeri e che intende fare di Villanova il punto di assemblaggio, vendita, consegna e manutenzione dei suoi velivoli. "E non è un'iniziativa episodica – osserva Berta -. Attualmente, per quanto riguarda l'hangaraggio degli aerei e le officine di manutenzione, abbiamo richieste doppie rispetto agli spazi disponibili, al punto che stiamo studiando la

costruzione di un nuovo hangar da 5 mila metri quadrati".

Un'iniezione di ottimismo è giunta anche da Roma, in seguito alla firma del decreto ministeriale sulla "continuità territoriale" che assicura la prosecuzione della linea Villanova – Fiumicino. "Agli inizi di novembre – spiega l'amministratore delegato di AVA – Air One dovrebbe essere in grado di effettuare il doppio volo giornaliero, al prezzo di 170 euro per il biglietto di andata e ritorno, ovvero 85 euro per la sola andata. A Roma sono inoltre garantite le coincidenze per il Sud e le Isole". Contatti sono inoltre in corso con un primario vettore tedesco per l'istituzione di una linea Albenga-Berlino e con compagnie "low cost" per dei traffici charter da effettuare con i nuovi "737" della serie 700ER,

in grado di atterrare e decollare su piste di 1300 metri (Villanova, in attesa dell'allungamento, è operativa per 1.400 metri). A metà del prossimo anno dovrebbe inoltre concludersi l'iter che consentirà ad AVA di diventare concessionaria per 40 anni di tutte le aree aeroportuali. L'Enac (Ente per l'aviazione civile) è orientata a bocciare la richiesta, avanzata da Piaggio, per la sdemanializzazione dei 126 mila mq. su cui sarà insediato il nuovo stabilimento. L'azienda, da parte sua, ha comunque confermato l'intenzione di iniziare i lavori entro l'estate del 2007, per concludersi in circa 18 mesi. "Stiamo discutendo con Piaggio gli aspetti economici dell'insediamento – conclude Berta -, che certamente influiranno sui nostri bilanci".



A sinistra l'amministratore delegato di AVA, Alessandro Berta; sopra veduta aerea dello scalo di Villanova (foto di Luciano Rosso) e, a lato, la torre di controllo e il "vecchio" terminal

un'entrata diretta per lo scalo di 127 mila euro in diritti, carburante, handling, ecc.), con la previsione di andare oltre quota 1.100 nell'intero anno. Calcolando l'impatto indiretto sul territorio di tali passeggeri e considerando il solo 35% che resta nel ponente ligure e due sole giornate di permanenza, si può stimare un valore del soggiorno pari a 780 mila euro. Tenendo conto che il traffico passeggeri di linea ha una forte componente turistica e che il traffico stesso sarà nel 2006 di circa 12 mila unità, applicando la stessa percentuale del 35% e una spesa media giornaliera di 319 euro per due giornate di presenza, si raggiunge la cifra di 1,3 milioni di euro. La conclusione, sommando il valore della produzione diretta e l'impatto economico indiretto, è che l'aeroporto è in grado di generare sul territorio un impatto di circa 7,2 milioni di euro, ai quali si possono aggiungere almeno 800 mila euro di ulteriore indotto sul territorio. Ogni anno, quindi, lo scalo ingauno "vale" almeno 8 milioni per l'economia ligure.

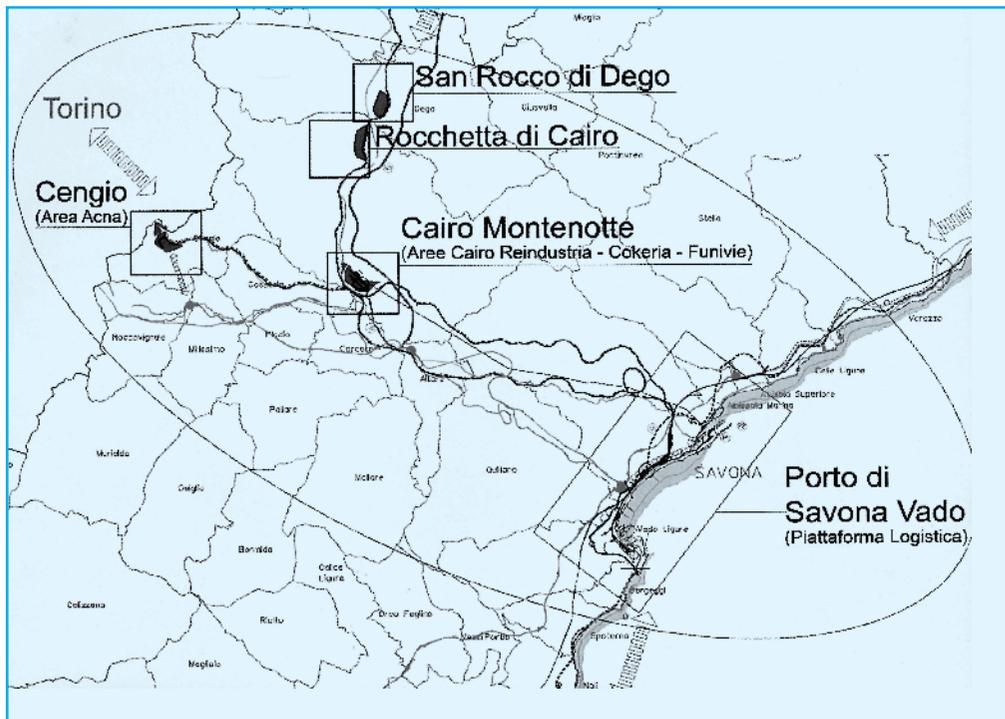
Senza, anche in questo caso, prevedere l'"effetto Piaggio" che potrà essere rilevante anche nella fase di insediamento, ma che – a regime – si tradurrà in espansione di aree produttive utilizzate, movimento di forniture, manutenzioni, più trasporti aerei. A tutto questo va aggiunto il valore sociale, sia quale centro di protezione civile e di base antincendio, sia come servizio sanitario per le emergenze.

Il business aereo "vale" 8 milioni

L'impatto economico dell'aeroporto di Villanova d'Albenga non può essere limitato ai dati di bilancio, ma deve tener conto dei fattori che si riflettono sull'economia del ponente ligure. L'attuale presenza occupazionale è di circa 120 addetti, comprese le forze dell'ordine presenti nello scalo. Gli insediamenti che si stanno realizzando lasciano prevedere un aumento, nel 2007, sino a 140-150 unità. Il relativo monte-salari vale circa 4,2 milioni di euro/anno. Senza naturalmente tener conto dell'eventuale insediamento di Piaggio e della sua capacità attrattiva per sub-fornitori e aziende collegate.

Un'ulteriore ricaduta deriva dal flusso dei passeggeri. Nel settore dell'aviazione generale (aerei privati) va tuttavia considerato che una parte dei passeggeri in arrivo (a spanne circa il 65%) si sposta immediatamente in Costa Azzurra. La Camera di Commercio di Nizza ha calcolato che la spesa media effettuata sul territorio da parte dei passeggeri in arrivo all'aeroporto di Cannes è di 310 euro giornalieri per 3 giornate nel caso del turista / congressista, mentre è di circa 1.600 euro giornalieri per il visitatore business.

Tra gennaio e agosto i passeggeri business transitati da Villanova sono stati 935 (con



Le aree interessate dal futuro Sistema Logistico Integrato del Savonese

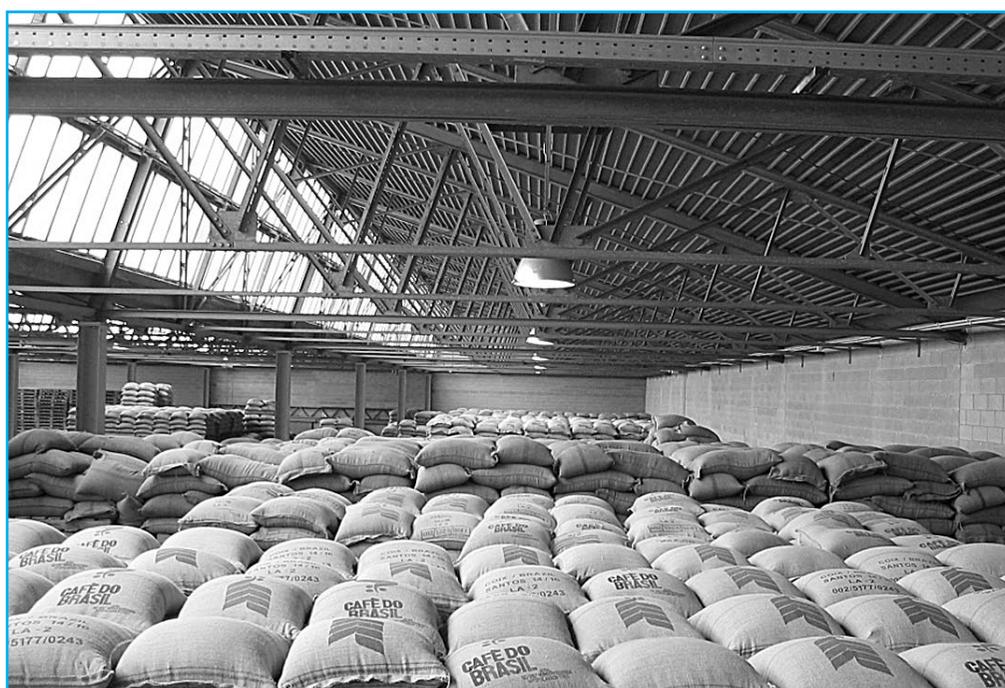


Seminario sulla logistica ligure all'Unione Industriali

La Porta d'Europa oggi è una strettoia

Gli effetti dell'evoluzione economica mondiale sull'organizzazione dei traffici portuali nel Mediterraneo, con un occhio di riguardo alle possibili ricadute sui porti liguri sono stati al centro, all'Unione Industriali di Savona, di una giornata interamente legata alla logistica. L'iniziativa, che si sviluppa attraverso un ciclo itinerante di incontri che si concluderanno nel febbraio 2007 con un seminario interregionale a Genova, è stata promossa dalle Autorità Portuali di Genova, La Spezia, Savona, dalla Scuola Nazionale di Logistica e da Sogea.

Gli "effetti" sui porti liguri, è del tutto evidente, potranno essere positivi o negativi, in ragione degli interventi che potranno essere attuati con tempestività, anticipando la domanda di movimentazione e trasporto. Nel corso del convegno sono state elencati i progetti e le opere prioritarie in termini di infrastrutture portuali, ferroviarie e viarie. E' stato sollecitato l'avvio di una pianificazione concertata a livello interregionale per progetti infrastrutturali logistici, analizzate le possibilità di applicare il cofinanziamento pubblico-privato per la realizzazione delle iniziative logistiche, sottolineate le criticità delle attuali reti di collegamento e i problemi che causano agli operatori dei trasporti. Ma ci si è anche chiesti se la Liguria



può davvero ambire al ruolo di porta logistica dell'Europa. E l'autentico "bombardamento" di numeri che hanno via via saturato la Sala Convegni di via Gramsci sono stati più eloquenti di ogni discorso. Rotterdam ha movimentato nel 2005 qualcosa come 9,1 milioni di contenitori, Anversa 8,1: gli otto porti dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico, insieme, hanno toccato i 4,2 milioni. "Il porto di Genova - ha osservato il professor Renato Midoro - ha perso MSC, che si è fatta un bellissimo porto ai Dardanelli, ed è ormai al quinto posto nel Mediterraneo".

"Non scopro nulla dicendo che uno dei più rilevanti fattori che determinano la perdita di competitività dell'Italia è l'ineadeguatezza delle infrastrutture - ha sottolineato il presidente della Sezione Terminalisti dell'Unione Industriali di Savona, Sandro Piccardo -, ma bisogna insistere su questo concetto, convincere a dirottare risorse verso il settore marittimo portuale e la logistica dei trasporti. C'è chi dice che non è necessario perché l'incidenza dei costi di trasporto sta diminuendo in quanto aumenta il valore aggiunto delle merci trasportate: ma provate a chiedere ai pro-

duuttori agro-alimentari di tutta Europa cosa ne pensano". Numeri "duri" anche quelli contenuti nell'intervento del direttore dell'Area Logistica del Porto di Genova, Alessandro Carena. "In cinque anni, Genova ha perso 6 punti di quota di mercato nel Mediterraneo a favore dei porti spagnoli. Il fatto nuovo è che oggi i tre porti liguri dispongono di piani regolatori approvati che prevedono nuove opere in grado di aumentare la capacità ricettiva a 6 milioni di contenitori, il doppio rispetto ad oggi. Il problema, tuttavia, è che anche solo mantenendo

Autostrade, ma soprattutto ferrovie, sono fondamentali per dare efficienza ai porti liguri. A lato, sacchi di caffè nell'Interporto di Vado Ligure

le attuali quote di mercato, nel 2015 saranno del tutto sature le reti stradali e ferroviarie". Servono risorse da investire su infrastrutture mirate ad evitare quel collasso. Serve, soprattutto, autonomia finanziaria. "Nell'ultimo quinquennio - ha aggiunto Carena - i porti liguri hanno garantito allo Stato un gettito Iva di 11,8 miliardi di euro, incassi realizzati su merci che sono entrate in Europa, e che quindi avrebbero potuto essere sdoganate in Spagna o nei porti del Nord. A fronte di questo gettito, i porti liguri hanno ricevuto dallo Stato trasferimenti per 565 milioni, vale a dire il 4,7% di quanto incassato. Ovvero lo Stato si arricchisce, i porti non hanno nemmeno i soldi per riasfaltare le strade e i contributi che arrivano, per giunta, sono casuali, non legati ad una programmazione intelligente e che guarda al futuro". Esempio classico è il solito porto di Rotterdam, dove le entrate derivano per il 50% da diritti portuali, il 40% da canoni di concessioni e il 10% da altri servizi; a Genova i diritti scendono al 30% e i canoni al 40; a Savona, addirittura, i diritti al 20% e i canoni al 60%.



uomini e aziende

Più fondi per il turismo

Ad Hoc Turismo è un progetto che nasce dalla collaborazione tra Regione Liguria, Filse, le Banche, le Associazioni di Categoria e Rete Fidi Liguria per la realizzazione di un nuovo modello di finanziamento alle PMI del segmento turismo. Ad Hoc Turismo permette di attivare uno strumento finanziario tagliato su misura sulle esigenze delle imprese del settore. Il progetto si rivolge a: alberghi e strutture extra-alberghiere, stabilimenti balneari, bar e ristoranti, agenzie di viaggio, tour operators, altri servizi di attrattiva turistica (aquapark, ecc).

Sono già dieci gli istituti bancari che, aderendo all'iniziativa, hanno offerto i loro prodotti adattandoli alle esigenze specifiche degli operatori della Liguria. In termini di lunga durata dei finanziamenti, tre banche

importanti sono disponibili ad offrire mutui fino a 30 anni ed altre fino a 25. Il lungo termine, del resto, è un fattore essenziale per rendere sostenibile l'ammortamento dei mutui per l'acquisto dei muri, in un contesto di mercato che ha visto un forte rialzo dei prezzi degli immobili. Quanto ai tassi, sono offerti alle migliori condizioni di mercato: si va da spread di 0,75% - 1,00% offerti da alcune banche per i migliori rating, fino ad un livello per la generalità delle imprese di 1,00% - 1,40%.

Operativamente sono stati individuati 5 prodotti finanziari di particolare interesse per il sistema turistico, e riguardano: acquisto muri, rinnovo e ristrutturazione, spese per arredi ed impianti, liquidità aziendale, credito d'esercizio.



Savona turistica: il centro storico di Finalborgo

Barone più forte in Italiana Coke

Italiana Coke modifica assetto proprietario. Dalla compagine societaria esce la famiglia Salmini, che deteneva il 14 per cento del capitale. Il controllo resta ad Antonio Barone, con il 50 per cento delle quote, mentre l'altro 50 per cento è suddiviso in parti uguali tra il genovese Augusto Ascheri e la società armatrice Dejeumar di Torre del Greco. Italiana Coke (219 dipendenti di cui 13 nuovi assunti) ha chiuso il bilancio del 2005 con un fatturato di 130 milioni, per l'87% realizzato con le



vendite di coke, per l'11% con le vendite dell'energia elettrica prodotta dall'impianto a gas di stabilimento e per il 2% da altre produzioni. In particolare sono stati prodotti nello stabilimento di Cairo Montenotte 488 mila tonnellate di coke e 169 milioni di kwh. Gli investimenti hanno superato gli 8 milioni, spesi nell'ambito del programma triennale rivolto a migliorare l'efficienza impiantistica e la qualità ambientale del sito. L'azienda ha ribadito la volontà di onorare l'accordo di programma firmato in primavera con il Governo e la Regione Liguria nell'ambito della modernizzazione del "sistema carbone" savonese.

Porte aperte al Campus



Il Campus di Savona ha ospitato a metà ottobre il primo "Open Day" nella storia del polo universitario di Legino. Sono stati oltre mille gli studenti delle medie superiori della provincia (e non solo) a prendere contatto con l'ambiente accademico, visitare gli stand, girare per aule e laboratori, e partecipare alle iniziative culturali (Milano Film Festival) e sportive (partite di calcio e rugby) organizzate per l'occasione. All'apertura ufficiale della giornata "a cancelli aperti" hanno presenziato il magnifico rettore Gaetano Bignardi e il vicepresidente della Regione Liguria Massimiliano Costa, accolti dal presidente della società di gestione Spes, Alessandro Schiesaro. Gli stand informativi sono stati allestiti nella modernissima media-biblioteca e curati da Spes, Università di Genova, Regione Liguria, Provincia di Savona, Cus Genova, Arsu (ex Ersu), associazioni studentesche. Sono stati illustrati i contenuti dei corsi di studio in ingegneria ambientale, ingegneria gestionale, scienze della comunicazione, economia dei servizi turistici, scienze infermieristiche. All'illustrazione sono seguiti percorsi specifici di approfondimento, con visite al laboratorio gestionale, al laboratorio multimediale, ai laboratori di Analisi Chimica Ambientale, alla sala situazioni del Cima (Monitoraggio Ambientale) con simulazione di una seduta di allerta meteo.

Piaggio Aero accordo Usa

Piaggio Aero e l'azienda motoristica americana Pratt & Whitney hanno sottoscritto un nuovo accordo da 17 milioni di dollari. L'intesa rientra nell'ambito delle iniziative per la costruzione del motore F135 che equipaggerà il nuovo Joint Strike Fighter statunitense. Con il nuovo contratto, relativo alla produzione del supporto per la turbina del motore, l'ammontare del lavoro commissionato da P&W a Piaggio raggiunge i 150 milioni di dollari, vale a dire il 75% di tutte le commesse assegnate a società italiane per questo programma. Il nuovo caccia dovrebbe entrare in servizio operativo nel 2012.

Rodriquez si trasforma

La società Rodriquez (Gruppo Immsi) ha chiesto in concessione per 90 anni le aree dei Cantieri Navali di Pietra Ligure e lo specchio d'acqua antistante. Si tratta del primo atto formale verso la trasformazione del sito industriale pietrese, in vista della riconversione produttiva. Rodriquez ha chiesto in concessione 140.595 metri quadrati, di cui 73 mila in terraferma e quasi 68 mila in mare; questi ultimi sono funzionali alla costruzione del porticciolo. Il core business dell'azienda sarà incentrato nella manutenzione e allestimento di natanti, attività concentrata su 4 mila mq. di capannone e circa 8 mila di piazzali.

Concessioni 'lunghe' per Monfer e Reefer

Gruppo Mondino (Monfer) e GF Group (Reefer Terminal) continuano ad avere fiducia nel porto di Savona-Vado e ne sono ricambiati. Il Comitato Portuale, anche a fronte dei rilevanti investimenti effettuati negli ultimi anni dalle due società, ha rinnovato le concessioni demaniali da loro rispettivamente detenute lungo il prolungamento di Calata Boselli e nel porto di Vado Ligure. Con il prolungamento delle autorizzazioni, Reefer Terminal e Monfer potranno continuare ad operare sino al 2027 e si trovano quindi nelle condizioni più favorevoli per poter decidere ulteriori investimenti nelle aree portuali. Per quanto riguarda, in particolare, il Gruppo Mondino di Cuneo, è da sottolineare il recente raddoppio degli impianti di movimentazione dei cereali, che consente di aumentare la capacità di movimentazione sino a circa 400 mila tonnellate/anno. Risultato davvero notevole se si tiene conto che l'entrata in funzione del terminal risale a soli sei anni fa, nel dicembre del 2000. Quanto al Reefer Terminal, che quest'anno celebra i 25 anni di attività nel porto di Vado, i numeri sono ancor più impressionanti, con tre successivi ampliamenti che ne hanno moltiplicato la capacità di movimentazione e stoccaggio di frutta sino a farne il più importante impianto di settore nel Mediterraneo.



Savona Motori. Concessionaria BMW e MINI per vocazione.



Concessionaria BMW
Concessionaria MINI

Savona Motori

Via Nazionale di Piemonte, 31R - Tel. 019 8485270 - SAVONA
Regione Carrà, 17/B - Tel. 0182 571057 - ALBENGA (SV)

