

EDITORIALE

Decisione dell'Ue ideologica e pericolosa

ERNESTO AUCI

Il Parlamento europeo ancora una volta ha dato prova di un estremismo ideologico e irresponsabile. La decisione di bloccare al 2035 la vendita di auto con motori a benzina e gasolio non solo mette in difficoltà l'industria automobilistica europea, ma risulta non ben ponderata anche sotto il profilo ambientale della riduzione delle emissioni di anidride carbonica (Co2). I ministri Cingolani e Giorgetti hanno assicurato che continueranno la battaglia nelle successive tappe del percorso europeo prima di arrivare ad una decisione definitiva. Veniamo alle ragioni ambientali e tecnologiche. Non sono state fatte valutazioni complete delle emissioni durante l'intero ciclo di vita del prodotto così, ad esempio, non è chiaro chi e come si produrrà l'energia elettrica necessaria a far marciare le auto. Se, come avviene adesso la maggior parte dell'elettricità dovesse essere prodotta con gas o carbone saremmo di fronte ad una falsa politica ecologica. E poi nulla si capisce circa le batterie sia dal punto di vista della loro fabbricazione che richiede materie prime (terre rare) che si trovano soprattutto in Cina, sia per quel che riguarda il loro smaltimento.

Le rinnovabili, fotovoltaico ed eolico hanno problemi enormi sia per quel che riguarda la loro affidabilità, sia per problemi tecnici dato che saranno necessari enormi investimenti per il potenziamento delle reti di distribuzione. E questo senza contare i problemi paesaggistici che una loro maggiore diffusione provocherebbe in territori così fragili e densamente popolati come quelli della maggior parte delle Regioni italiane. Poi ci sono i problemi industriali e le conseguenze occupazionali di una simile scelta. Questo riguarda i paesi produttori che sono quattro o cinque. Dal punto di vista industriale una decisione così drastica rischia di distorcere gli investimenti impedendo un periodo per ammortizzare gli investimenti che si stanno facendo sulle autovetture ibride.

● SEQUE PAG. 3



Dal 2035 auto solo elettriche Verona è pronta?

COMPARTO Produttori di componentistica e artigiani delle autoriparazioni alla prova della transizione voluta da Bruxelles entro pochi anni: cambierà il destino di quasi 6 mila addetti

LORANDI Pagina 2-3

INTERVISTA Volkswagen: via al piano di 86 miliardi su full electric

Lorandi pagina 5

IDEAZIONE Artigiani under40 tra etica e innovazione



Zanetti pagine 8-9

MACROGARDA Metropolitana sull'acqua: più sinergia tra le regioni



Zanini pagine 14-15

MONDI E MERCATI La Cina di Xi e il sogno di reinventare il capitalismo

Incontro pagina 21

INFLAZIONE Troppi soldi sui conti Ecco come investirli



Azzoni pagina 23

PRIMO PIANO

Risorse umane | Materie prime | Clima

Stop a diesel e benzina A Verona 6mila posti da reinventare

SETTORE Ue: dal 2035 solo auto elettriche. Aziende scalgere: 35 e 2.436 lavoratori
Indotto: 1.296 artigiani autoriparatori e 3.491 addetti. Gli esperti: in Veneto si innova
Midac (batterie) Pakelo (lubrificanti): iniziata la riconversione, ma serve più gradualità

FRANCESCA LORANDI

Un'intera filiera che deve reinventarsi, indirizzandosi verso nuovi prodotti o verso fette di mercato alternative. Spinta a un cambiamento del proprio modello di business, attraverso un processo che deve avvenire in brevissimo tempo. Il Parlamento europeo ha approvato la proposta della Commissione europea che prevede lo stop alle vendite di auto nuove a benzina e diesel nel 2035: mentre le aziende della «Motor Valley» emiliana avranno tempo fino al 2036 per adeguarsi alle regole Ue, grazie a una deroga per i piccoli produttori di auto (da mille a 10mila vetture l'anno) e furgoni (da mille a 22 mila all'anno), per il resto del Paese sarà una corsa contro il tempo. E sarà così anche in Veneto e a Verona.

Le imprese della componentistica automotive presenti nella regione e censite dall'Osservatorio nazionale per l'anno 2019 sono in tutto 190, cioè l'8% del totale nazionale. Per numerosità e dimensione, con i suoi 16mila addetti (di questi 2.436 circa a Verona), il Veneto si attesta al quarto posto in Italia, alle spalle di Piemonte, Lombardia, ed Emilia-Romagna. Una filiera che sarà attraversata da uno tsunami: sopravviverà un

posto di lavoro su dieci, secondo il presidente di Federmeccanica Federico Visentin, che ha stimato le conseguenze occupazionali di un passaggio drastico al motore elettrico per quella parte del sistema dell'automotive territoriale che lavora sugli elementi meccanici del motore. Una vera e propria ecatombe per un sistema che la Uil regionale, sulla base di una ricerca dell'Università Ca' Foscari di Venezia, ha calcolato in poco meno di 3 miliardi di euro (2,914 miliardi di euro).

Sono proprio i numeri di una ricerca realizzata da Anna Moretti, docente del Cami, Center for Automotive and Mobility Innovation dell'Università veneziana, a

Nella provincia scalgere un'azienda su due del settore è subfornitore

tratteggiare il perimetro e le dimensioni di questa filiera. Le imprese venete che si occupano di componentistica, si trovano per lo più nelle province di Vicenza, Padova e Verona: qui se ne contano complessivamente 35. In termini di attività, il comparto è caratterizzato da una forte presenza di aziende appartenenti alla categoria degli specialisti dell'aftermarket e dei subfornitori: la loro percentuale sul totale è molto superiore rispetto alla media che si trova a livello nazionale.

Dall'altra parte, le categorie dei sistemisti e modulatori e degli studi di Engineering & Design (E&D) sono sottorappresentate rispetto ai numeri complessivi del resto

d'Italia. Sono significative anche le differenze in termini di specializzazione provinciale: a Verona, un'azienda su due è di subfornitori, mentre il 37% sono specialisti e solo il 3% specialisti aftermarket. Esaminando le caratteristiche di queste imprese è possibile prevedere - o quantomeno ipotizzare - come affronteranno questa transizione.

«È importante ragionare non solo in termini di prodotto», spiega Anna Moretti, «ma sui punti di forza delle imprese del nostro territorio: è necessario anche perché, col cambiamento climatico in corso, una posizione difensiva è anacronistica».

La strada è ormai segnata. «Ma va fatta una premessa: è vero che dal 2035 non saranno più vendute auto diesel e benzina ma questo non significa che non ce ne saranno in circolazione: continueranno a viaggiare e questo sarà un vantaggio per le imprese dell'aftermarket, cioè del mercato dei ricambi e che, in Veneto, sono la maggioranza. Per loro questo percorso di cambiamento avrà quindi un arco temporale più lungo». Ci sono anche altri elementi che, per Moretti, dovrebbero spingere le imprese della filiera ad avere un approccio più positivo: «Per il Veneto e Verona parliamo per lo più di aziende che hanno clienti diversificati e sviluppano rapporti internazionali con altre

case produttrici che si trovano al di fuori dell'Europa».

Infine, altro aspetto che pone le imprese del territorio in una posizione di vantaggio sono le dimensioni: complessivamente la filiera veneta è costituita principalmente da micro (20%) e piccole imprese (44%), e per il 28% da imprese di media dimensione; quelle di grandi dimensioni, sopra i 250 dipendenti, sono il 9%. «Alla dimensione ridotta delle imprese», spiega la docente dell'Università di Venezia, «solitamente corrisponde una maggiore flessibilità in termini di organizzazione dei processi produttivi e customizzazione della produzione». Altra carta da giocare, l'innovazione.

Visentin di Federmeccanica: «Si salverà un posto di lavoro su dieci»

«Sotto questo punto di vista le imprese venete performano meglio, quanto a investimenti e progetti innovativi, del resto del Paese. E su questo che bisogna puntare», prosegue Moretti, «caspurte le proprie competenze possono essere reimpiantate nell'automotive o in settori contigui. Non restare fermi ad aspettare ciò che accade ma individuare e cavalcare le nuove opportunità».

Un approccio complicato per alcune categorie, come quelle delle officine di riparazione che dovranno rivedere completamente competenze e strumenti. In provincia di Verona se ne contano 1.296, suddivise nei tre sotto-settori della meccatronica, che dal 2018 comprende sia i meccanici motoristi sia gli elettrauto, dei gommisti e della carrozzeria. L'autoriparazione, spiega Confartigianato Verona, rappresenta il 5,3% del totale delle imprese artigiane veronesi e dà lavoro a 3.491 addetti. «Posti di lavoro a rischio», afferma Massimo Speri, presidente della sezione Autoriparazione Verona e Veneto, «con il blocco dello sviluppo di ogni altra tecnologia che non sia l'elettrico per quanto riguarda i propulsori. La proposta europea prevede tappe fin troppo rapide di avvicinamento a una rivoluzione verde che, come conseguenza, porterà a riconversioni aziendali forzate, ad esempio per quanto riguarda i produttori di componentistica, ma anche per gli autoriparatori. Quello dell'autoriparazione e dell'aftermarket», aggiunge, «è uno dei settori dell'artigianato

Industria dell'Automotive in Italia conta circa 70mila addetti, escluso l'indotto. A Verona sono 2436 lavoratori in 35 aziende di produzione di componentistica e 1.296 officine di autoriparazione con circa 3.491 addetti



Il Parlamento Ue ha proposto di far partire dal 2035 la produzione esclusiva di auto elettriche e fermare quindi quella dei motori a diesel e a benzina



che nei prossimi anni subirà le trasformazioni più profonde, necessariamente costretto a mutare pelle per adeguarsi alle nuove tecnologie».

In Midac il cambiamento è già iniziato da tempo. L'azienda di Soave produce batterie ed è diventata una delle aziende leader in Europa con prodotti distribuiti in tutto il mondo. «Lavoriamo nell'automotive», spiega Filippo Girardi, presidente e amministratore delegato dell'azienda e alla guida di Anie, Industrie elettrotecniche di Confindustria, «e soprattutto nel settore dei material handling, dove questa rivoluzione è ancora più rapida: qui la maggior parte

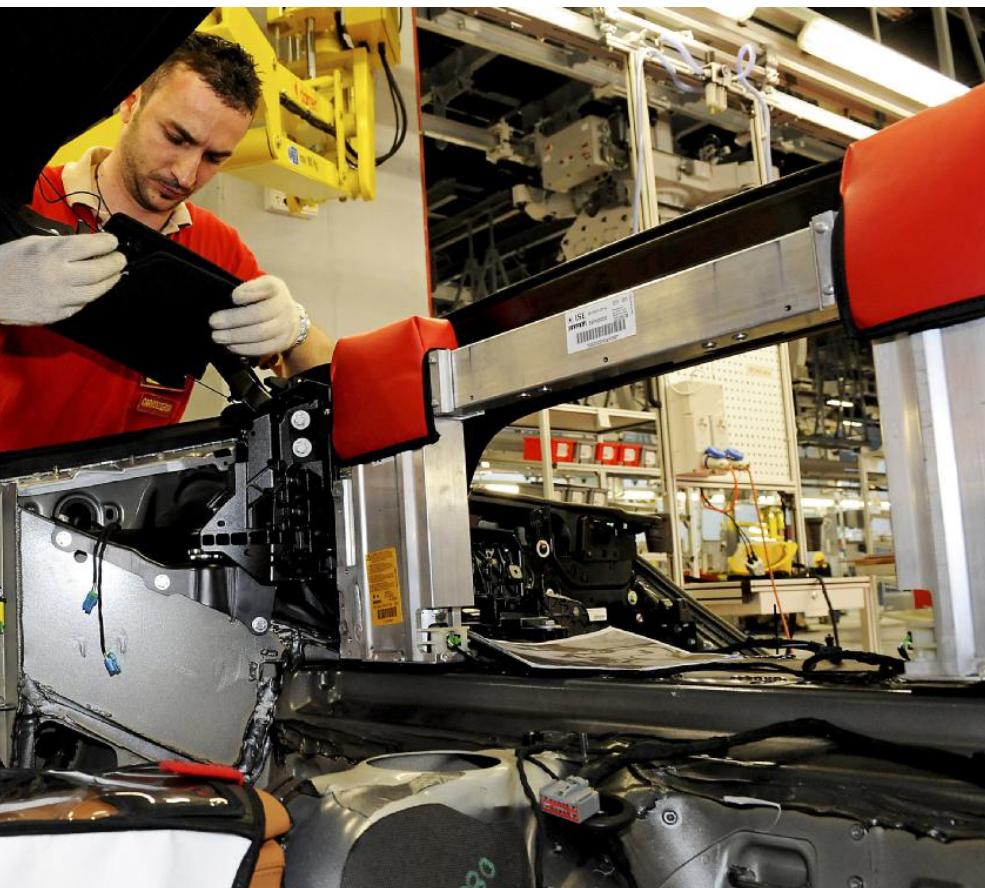
delle macchine è già elettrica e le previsioni di settore indicano che al massimo in 7 anni tutti i carrelli elevatori non avranno più una batteria al piombo. Per noi la rivoluzione avverrà molto prima e necessariamente abbiamo iniziato a fare investimenti: alcuni anni fa abbiamo costruito una divisione al litio». La tecnologia presente in queste macchine è applicabile anche alle auto elettriche, «ma a fornire le batterie per l'area automotive, dove i volumi richiesti saranno altissimi», spiega Girardi, «saranno necessariamente gigafactory di dimensioni ben maggiori rispetto a Midac: per noi sono mercati non traguardabili. Puntiamo piuttosto a cavalcare setto-

1.296

Le officine di autoriparazione veronesi (con 3.491 addetti) che dovranno reinventarsi nel momento in cui le auto saranno tutte elettriche, ma diventeranno preziosi per i motori a diesel e benzina che rimarranno



Filippo Girardi (presidente e ad di Midac): «I volumi delle batterie per auto elettriche saranno enormi e ci vorranno delle Giga Fabbriche che noi in Italia difficilmente riusciremo a creare»



AUTO ELETTRICHE

Italia quinto Paese in Europa per punti di ricarica



L'Italia è il quinto paese Ue

per numero di punti di ricarica per le auto elettriche, più di 23mila in tutto il territorio. Lo stabiliscono i nuovi dati dell'Associazione europea dei costruttori di automobili (Acea). Secondo l'analisi, metà di tutti i punti di ricarica per auto elettriche nell'Unione europea sono concentrati in due soli paesi: Paesi Bassi (90mila punti) e Germania (60mila), che però - sottolinea Acea - costituiscono meno del 10% dell'intera superficie dell'Ue. Inoltre, «il divario tra i paesi in cima e in fondo alla classifica è enorme»: Cipro è fanalino di coda con 57 punti soltanto, preceduto da Malta (98) e Lituania (207). Secondo Acea, il numero totale di punti di ricarica (307 mila in tutta l'Ue) resta inferiore a quanto richiesto per raggiungere gli obiettivi climatici del Green deal nonostante la crescita degli ultimi cinque anni. Secondo uno studio dell'associazione, fra meno di 10 anni ne serviranno circa 7 milioni ovvero 22 volte quanti ne esistono adesso.

EDITORIALE

Non gettare la tecnologia buona del diesel Ue

ERNESTO AUCI
(segue dalla prima)

Gli stessi motori attuali che negli ultimi 10-15 anni hanno registrato riduzioni delle emissioni di almeno il 90%, potrebbero avere ulteriori progressi se le aziende fossero stimolate a fare ulteriori investimenti. Solo in Italia, poi, le conseguenze occupazionali sarebbero pesanti: si calcola che tra i fornitori delle grandi aziende automobilistiche, si perderebbero circa 70 mila posti di lavoro. Il ministro Cingolani in un recente dibattito è stato molto chiaro. La transizione ecologica dobbiamo farla, altrimenti il riscaldamento del clima avrebbe serie ripercussioni sulla vita dell'intera umanità. Ma bisogna procedere con razionalità senza lasciarsi trascinare dalle ideologie. Intanto l'Europa nel suo complesso vale «solo» l'8% delle emissioni mondiali e quelle delle auto sono il 15% del totale. Occorrerebbe dare la priorità alla eliminazione delle auto più vecchie in circolazione. Si tratta di oltre 12 milioni di veicoli che con opportune misure di politica industriale potrebbero consentire una ripresa e una graduale trasformazione dell'intero comparto automotive e del settore industriale che ancora oggi è quello trainante del nostro Pil. Infine dal punto di vista industriale non dovremmo trascurare il fatto che l'Europa ha un primato nei motori diesel che sarebbe un peccato gettare alle ortiche. Del resto si tratta di motori che potranno trovare sempre un utilizzo, magari nel mondo, in paesi dove fare una rete elettrica capillare sarà troppo costoso o tecnicamente impossibile. È vero che questa può risultare una bestemmia alle orecchie di coloro che vogliono la completa uscita dai combustibili fossili in breve tempo. Ad essere realisti dovremo sapere che petrolio e gas saranno indispensabili fonti di energia ancora per molto tempo. Certo ne ridurremo l'utilizzo. Faremo elettricità con la fusione nucleare. Troveremo il modo di utilizzare l'idrogeno fatto con il biometano. Magari sapremo catturare la Co2 emessa dalle centrali elettriche e stoccarla sotto terra a costi contenuti. L'importante è che si proceda per gradi, facendo bene i calcoli dell'inquinamento dell'intero ciclo del prodotto, e si proceda di pari passo con la scienza e la tecnologia. Voli pindarici sono sconsigliati e del resto il povero Icaro fece una brutta fine.



La sfida delle auto elettriche è quella della produzione di elettricità che dovrà supportare tutto il traffico automobilistico. Mentre le officine e i meccanici, da una parte dovranno sviluppare altre competenze e dall'altra rimanere per gestire tutto l'usato diesel e a benzina

questi nuovi sistemi e trovare le soluzioni migliori per coprire questi requisiti. Per la versatilità, per la differenziazione dei prodotti e per la presenza in diversi settori e in diversi mercati, non subiremo un contraccolpo significativo nel suo processo di crescita e sviluppo. Sicuramente per il settore automotive si avrà una evoluzione della gamma verso lubrificanti e fluidi ad elevato contenuto tecnologico e valore aggiunto».

Resta tuttavia una certa perplessità diffusa tra le aziende verso questo obiettivo fissato per il 2035. Sempre alla Pakelo ammettono «il dubbio sulla sostenibilità energetica di questa scadenza. Mantenendo, se non addirittura aumentando il livello di mobilità automobilistica», spiegano, «il fabbisogno di energia elettrica collegato non può essere coperto dalle attuali strutture di produzione: sarà quindi indispensabile attuare anche una politica di sviluppo di produzione da fonti alternative». «E poi», aggiunge Girardi di Midac, «mancano infrastrutture, come ad esempio le colonnine: per farle occorrono scavi e tempo. Forse sarebbe stato opportuno puntare di più sull'ibrido posticipando di qualche anno il full electric».

Dalle tendenze di vendite rilevate da Quintegia - società trevigiana specializzata in ricerche nell'auto-

motive e organizzatrice, a Verona, dell'Automotive Dealer Day - questo sembra un pensiero comune anche tra gli automobilisti: i tempi probabilmente non sono ancora maturi, non del tutto.

A maggio 2022 in Veneto sono state immatricolate 381 auto totalmente elettriche, in calo del 22% rispetto allo stesso periodo del 2021 e con un trend peggiore della media Italia che ha registrato un -12,7%. Leggermente migliori, ma sempre negativi rispetto allo scorso anno, i dati dei primi 5 mesi del 2022, con un -19% alle immatricolazioni Evv (veicoli completamente elettrici) sia in Veneto che a livello nazionale. Tuttavia, spiegano gli analisti di Quintegia, il consumatore italiano si orienterà sempre di più verso l'elettrico. Partendo dal 3% di clienti che già oggi possiedono un'auto elettrica, l'attitudine verso l'acquisto di questa alimentazione salirà al 51% nel 2030 e al 77% nel 2050. (Fonte: report «La mobilità elettrica: inevitabile o no?», realizzato in collaborazione da Quintegia e Motus-E, 2022).

Inoltre, secondo un recente studio sui consumatori italiani, il 17% prenderebbe in considerazione l'acquisto di un'auto completamente elettrica come prossima auto, mentre il 41% ha bisogno di più informazioni prima di valutarla.

ri che stanno vivendo questa transizione, come macchine movimento terra, settore agricolo, costruzioni, che sono caratterizzati da volumi inferiori e chiedono una ingegnerizzazione personalizzata».

Lo stabilimento del gruppo che si trova a Cremona, dove si producono principalmente batterie al piombo per auto, nel tempo si trasformerà in un'area specializzata nel business di batterie per servizio di emergenza, perché a bordo l'auto elettrica dovrà avere una tecnologia, probabilmente al piombo acido, per alimentare sterzi e freni in caso di problemi nella batteria principale.

Le imprese che stanno facendo i conti con questa rapida transizione sono tante nel Veronese: da chi realizza lamiere, si pensi ad esempio alle Acciaierie di Verona che lavorano anche per l'automotive, ai sistemi di sicurezza per auto come la Joyson Italia, o ancora la Ufi che si occupa di filtri per auto. C'è poi la Pakelo, che produce oli lubrificanti per auto, moto, trazione pesante, movimento terra, agricoltura, industria, industria alimentare, distribuendoli in oltre 40 Paesi nel mondo.

L'automotive è quindi solo una parte del business dell'azienda: «L'impiego dei motori elettrici sulle vetture», spiegano dagli uffici

di San Bonifacio, «eliminerà la presenza del classico olio motore. Tuttavia, se guardiamo il settore trazione leggera nel suo complesso, si potrà notare che lubrificanti, grassi, coolant vengono utilizzati nelle trasmissioni, nei sistemi di termoregolazione per i sistemi batteria-motore elettrico, nei cuscinetti o comunque in ogni organo in movimento. Ci saranno pertanto ulteriori e più severe esigenze di lubrificazione e anzi, sarà necessario inserire nuovi prodotti con caratteristiche di prestazioni molto elevate». Non si fa trovare impreparata l'azienda: «Già da tempo stiamo collaborando con diverse società chimiche multinazionali, per capire le esigenze di

PRIMO PIANO

| Strategie | Settori | Ambiente

Volkswagen punta 86 miliardi sull'elettrico

INVESTIMENTI Somma per l'ecosistema di e-mobility da completare nel 2026. nel 2050 carbon neutrality totale. Sordelli: «In Italia? Più incentivi per innovare non difendere lo status quo»

Da costruttore di auto a provider di mobilità sostenibile. È questa la strategia del Gruppo Volkswagen per tutti i suoi brand: veicoli elettrici, connessi, condivisi e autonomi. Sul piatto ci sono 89 miliardi di euro di investimenti, destinati allo sviluppo di un intero ecosistema che nell'e-mobility ha uno dei suoi assi. L'obiettivo va oltre il 2035: guarda al 2050, anno entro il quale il Gruppo punta ad essere carbon neutral. Lo spiega Stefano Sordelli, Future Mobility Director di Volkswagen Group Italia, azienda con base a Verona che rappresenta i brand Volkswagen, Audi, Seat, Cupra, Škoda e Volkswagen Veicoli Commerciali.

Il Parlamento Europeo ha approvato lo stop alle auto a benzina e diesel nel 2035. Come si sta muovendo su questo fronte il Gruppo Volkswagen?

La decisione presa dal Parlamento europeo non ci ha colto di sorpresa: la visione del Gruppo Volkswagen sulla transizione e sulla sua gestione è chiara, anche dal punto di vista delle tempistiche. La traiettoria per noi è stabilita e il percorso verso la mobilità elettrica è supportato da un piano che prevede investimenti a livello globale per 89 miliardi da qui al 2026. All'interno di queste risorse rientrano non solo lo sviluppo tecnologico per la realizzazione di nuove vetture ma anche la riconversione delle fabbriche, investimenti in ricerca per il riciclo e il riuso delle batterie, fino alle infrastrutture di ricarica. È un approccio che non si ferma solo a

SEDE A VERONA

Fatturato Italia: 5,2 miliardi e nel mondo tocca i 350 miliardi

Volkswagen Group Italia è la consociata italiana del Gruppo Volkswagen che ha la sede a Verona: importa e commercializza auto, ricambi e accessori Volkswagen, Volkswagen Veicoli Commerciali, Škoda, Seat, Cupra e Audi. Il fatturato 2020 della filiale italiana ha superato i 5,2 miliardi. Mentre il gruppo a livello mondiale ha chiuso il 2021 con un fatturato di 350 miliardi di euro, -1% sul 2019 e +12% sul 2020.

quello che sappiamo fare, ma che punta a sviluppare un ecosistema più ampio, che può portare a business nuovi.

Anche la digitalizzazione fa parte di questo ecosistema. Come la state affrontando?

È un tema che ci riguarda da vicino in considerazione dello scenario competitivo che sta cambiando. Le sfide nella mobilità del futuro si vincono offrendo prodotti all'avanguardia ma anche software all'altezza. La nostra scelta è quella di investire molto nella digitalizzazione attraverso lo sviluppo di una nuova società, Cariad, nella quale sono confluite le diverse business unit che si occupavano di digitale nei diversi marchi

del Gruppo. Cariad sta sviluppando software per le auto elettriche di oggi e per quelle che arriveranno nel futuro.

Perché è così strategica?

Se qualche anno fa il Gruppo Volkswagen sviluppava in-house meno del 10% dei software, che erano relativamente semplici, l'obiettivo oggi è portare questa quota almeno al 60%: nel tempo questi sistemi operativi diventeranno sempre più complessi perché devono essere in grado di gestire le funzioni di bordo, l'interfaccia che si collega con le infrastrutture di ricarica, il dialogo auto-auto, le app che garantiscono una nuova esperienza di guida al conducente. È un percorso che porterà all'auto connessa e a guida autonoma.

Quali sono i tempi di questa transizione per il Gruppo Volkswagen?

Ogni brand ha posizionamento e caratteristiche diversi. Se in Europa verrà fissata come data di fine produzione per le benzina e diesel il 2035, tutti i marchi convergeranno. Vale la pena ricordare però che siamo costruttori globali e abbiamo 120 fabbriche nel mondo: significa che non smetteremo completamente di produrre veicoli con motorizzazione tradizionale, perché ci saranno regioni nelle quali il passaggio all'elettrico avverrà più avanti. L'obiettivo di Gruppo tuttavia è essere entro il 2050 carbon neutral, quindi neutrali dal punto di vista delle emissioni lungo tutta la catena produttiva.

Allargando lo sguardo, la filiera



Stefano Sordelli
Future Mobility
Director of
Volkswagen
Group Italia

italiana dell'automotive è pronta a questa trasformazione?

La sfida per la filiera dell'automotive italiana, che è fatta da vere eccellenze, deve concentrarsi sull'evoluzione legata alla transizione in atto, che va supportata anche dallo Stato con risorse che non possono essere impiegate per difendere lo status quo.

Uno degli ostacoli per lo sviluppo della mobilità elettrica è il prezzo. Come potrà essere superato?

La forbice di prezzo tra un veicolo tradizionale e uno elettrico oggi va da qualche centinaio di euro al 45% in più: il costo d'acquisto è una delle barriere da abbattere ed è anche il motivo per cui ci battiamo per avere incentivi. Basta un semplice ragionamento: il costo

di utilizzo di un veicolo è a favore dell'elettrico ma se si aggiunge il costo d'acquisto non è più così. Quindi è su quest'ultimo che bisogna intervenire. Obiettivo del Gruppo Volkswagen è traggare il prima possibile la parità di prezzo grazie a una strategia che prevede, tra l'altro, che l'80% dei nostri modelli utilizzi celle batteria con lo stesso design: la chimica interna sarà diversa a seconda del tipo di vettura, più o meno sofisticata, ma le celle unificate permetteranno di industrializzare i processi di produzione e di riciclo delle batterie.

Altra criticità, le infrastrutture: vi siete già mossi anche su questo fronte...

In Italia abbiamo creato una joint

venture paritetica con Enel X con l'obiettivo di portare sul territorio da qui al 2025 oltre 3mila punti di ricarica ad alta potenza. La criticità nel nostro Paese non riguarda il numero di colonnine, congruo se rapportato al parco circolante.

È fondamentale però lavorare sulla qualità dal punto di vista della potenza erogata: dei 28mila punti oggi presenti poco più del 5% sono a corrente continua quindi fast e ultra fast. Lo scopo di questa joint venture è aumentare questa quota e sviluppare i punti di ricarica veloci in ambito urbano ed extra-urbano. Da parte sua il Governo si è impegnato su questo fronte, destinando 740 milioni circa nel Pnrr allo sviluppo di infrastrutture. ● F.L.

PRESENTE E FUTURO DELLA MOBILITÀ ALL'AUTOMOTIVE DEALER DAY

Dal Bon: «Il settore dell'auto soffre ancora. Stiamo andando verso una nuova normalità»

Alessandro Dal Bon, vicepresidente della società Quintegia che a Veronafiere ha organizzato l'Automotive Dealer Day



Il Centro Studi & Ricerche di Quintegia - che a Verona ha organizzato l'Automotive Dealer Day a metà maggio scorso - ha elaborato un indice trimestrale che analizza il livello di elettrificazione del mercato automotive italiano. Dopo una continua crescita avvenuta per tutto il 2021, nel primo trimestre 2022 si è verificato un calo importante dovuto principalmente al dimezzamento delle immatricolazioni Bev (veicoli alimentati a batteria) rispetto al trimestre precedente.

Leggermente in crescita, invece, le infrastrutture di ricarica, sia in quantità che in potenza di erogazione. I numeri indicano che l'Italia viaggia a poco meno della metà della velocità che serve per tenere il passo dei target al 2030. E nel mondo automotive cresce la presenza femminile: l'analisi realizzata dal Centro Studi & Ricerche di Quintegia con Findomestic Banca, all'interno del progetto Reset su un campione di 414 concessionarie evidenzia che il 24% della forza lavoro è femmini-

le, il 20% ha un ruolo manageriale. Ad essere più attive sono le concessionarie del Sud Italia: 5 su 6 già lavorano attivamente sul tema della parità.

Il tema più attuale riguarda i tempi di attesa anche fino a un anno per l'acquisto di auto nuove: «I prezzi delle lamiere o dei semiconduttori sono rincarati o scarsamente disponibili, per cui molti veicoli sono fermi nelle fabbriche, magari perché manca solo una componente come alzacristalli elettrici o chiusure centralizzate, con conseguente blocco di tutta la produzione, saturazione dei magazzini e ritardi considerevoli nei tempi di consegna dei veicoli», dice Alessandro Dal Bon, vicepresidente di Quintegia. «La situazione si ripercuote sulla filiera distributiva, con i concessionari che subiscono ritardi anche nelle fatture».

Quali prospettive? «Il settore sta molto soffrendo, dopo le difficoltà attraversate durante la pandemia e oggi con la guerra, ma le previsioni dicono che tra fine anno e inizio 2023 la disponibilità dovrebbe normalizzarsi. Il costo di un'auto nuova, però, probabilmente crescerà, la soglia di accesso sarà più alta e favorirà il mercato dell'usato. Su questo ambito i concessionari stanno lavorando per acquisire sempre maggiore professionalità rispetto al passato e soddisfare anche le esigenze di una fetta di consumatori che avranno difficoltà ad acquisire un'auto nuova». E il prossimo Automotive Dealer Day? «Vorremmo ragionare con le istituzioni sin dall'anno prossimo per renderlo ancora più vicino ad operatori e consumatori», conclude. ● M.S.

INTRAPRESA | Statistica | Visioni | Tendenze

Meno industria ma aziende solide Vola il terziario: boom di ristoranti

ANALISI Camera di commercio evidenziano: contrazione delle micro e piccole aziende, aumentano le società di capitali, ma le dimensioni aziendali sono ancora un punto debole

VALERIA ZANETTI
economia@arena.it

Meno imprese, concentrate su nuovi settori di business. Agricoltura e manifattura perdono in dieci anni quasi lo stesso numero di unità produttive, poco meno le costruzioni, mentre - a compensare le contrazioni nei comparti più tradizionali - vola il terziario.

L'economia del territorio ha cambiato fisionomia, come evidenziano le comparazioni che l'Ufficio statistica della Camera di commercio elabora su richiesta de L'arena. Il raffronto offerto è a tre livelli: decennale, quinquennale e annuale, per misurare la ripresa post Covid. Ciò permette di mettere in luce anche un progressivo riavvicinamento nel breve periodo all'attività agricola, declinata tuttavia su specializzazioni a redditività più elevata, come l'olivicoltura e la vitivinicoltura, soprattutto sulle sponde del lago di Garda e nei Comuni dell'immediato entroterra.

L'analisi parte dalla variazione su base decennale. Dal 2011 al 2021, nel Veronese, lo stock delle imprese ha subito una riduzione

dell'1,8%, da 98.452 a 96.671. Sul bilancio negativo del periodo, come detto, hanno pesato le perdite a due cifre del primario (-12,7%), industria (-12,1%) ed edilizia (-11,2%) e la flessione, seppur più contenuta, nel numero di attività del commercio (-3,9%). Hanno contribuito, invece, a mitigare il dato negativo complessivo, l'esplosione di aziende specializzate in alloggio e ristorazione (+16,1%) e nei servizi alle imprese e alle persone (+16%).

Analizzando il dettaglio territoriale, 76 Comuni su 98 registrano un'erosione della base imprenditoriale; per i restanti 22, che evidenziano

un incremento nel numero complessivo delle unità produttive, si osserva il ruolo trainante esercitato dalla crescita impetuosa del turismo e dei servizi collegati. Infatti, i territori che chiudono in positivo, oltre al capoluogo - con attività che balzano dalle 26.189 del 2011 alle 27.178 di fine 2021 - sono per lo più concentrati sulle sponde del Lago, eccezion fatta per San Martino Buon Albergo e San Giovanni Lupatoto, dove si sono stabilite molte società di ser-

vizi.








«Gli ultimi dieci anni sono stati densi di eventi congiunturali di tutti i tipi: dagli strascichi della crisi economica del 2008, alla bolla del settore immobiliare, alla pandemia, al rincaro delle materie prime, fino all'attuale contesto di guerra russo-ucraina. Nel frattempo, pur in uno scenario di tendenziale rallentamento della crescita del Pil italiano, è esploso il

fenomeno della digitalizzazione, grazie anche al Piano impresa 4.0», analizza il presidente della Camera di commercio, Giuseppe Riello. «Si è quindi intensificato un processo di diversificazione,

frutto della forte imprenditorialità che caratterizza la nostra provincia», ragiona. Inoltre, le aziende nel periodo si sono riorganizzate, come certifica lo spostamento verso forme giuridiche più strutturate. «Le società di capitali», osserva Riello, «sono cresciute costantemente, segno che i nostri imprenditori hanno puntato su investimenti e risorse umane. Dato confermato dal fatto che il tasso di disoccupazione, pur nei momenti peggiori, non ha mai supe-

La fotografia del sistema produttivo veronese per numero di imprese nel 2011-2021

ANDAMENTO DEMOGRAFICO DELLE IMPRESE - PROVINCIA DI VERONA

SETTORI	Variazione % nello stock imprese		
	10 anni: 2011 - 2021	5 anni: 2016 - 2021	1 anno: 2020 - 2021
 Agricoltura	-12,7%	-3,7%	-1,0%
 Industria	-12,1%	-5,0%	-0,7%
 Costruzioni	-11,2%	-0,9%	+1,2%
 Commercio	-3,9%	-4,1%	-0,6%
 Alloggio e ristorazione	+16,1%	+4,6%	+0,2%
 Servizi	+16,0%	+9,4%	+2,2%
 Imprese n.c.	-8,8%	-2,8%	-1,7%
TOTALE	-1,8%	+0,5%	+0,5%
N° Comuni con var. % positive	22	35	64
N° Comuni con var. % neutre	0	5	4
N° Comuni con var. % negative	76	58	32

In dieci anni nel Veronese exploit di nuovi ristorante o locali con cucina



rato il 5-6%, molto vicino al dato fisiologico del 3,5%. A segnare il passo», precisa Riello, «con una diminuzione costante sono state le micro e piccole imprese, organizzate in società di persone, e i lavoratori autonomi». Mentre altre si sono strutturate.

Il quadro cambia se l'analisi si concentra sugli ultimi cinque anni. Lo stock di imprese si sposta in campo positivo con una crescita lievissima, dello 0,5%, da 96.211 a 96.671. Aumentano i Comuni a saldo preceduto dal segno più (35), mentre non si registrano

variazioni in cinque territori e 58 perdono aziende. Dal 2016 la voglia di fare impresa conosce una marcata accelerazione soprattutto nel terziario. In molti Comuni dell'area Garda torna in positivo, spesso anche a due cifre il bilancio dell'agricoltura, che trae giova-

NEL VERONESE DAL 2009

Gli artigiani perdono 4.036 imprese (-14%)

Un cantiere edile La congiuntura negativa a partire dal 2009 fa calare lo stock di imprese artigiane, di cui il 40,4% è rappresentato da quelle delle costruzioni



Un saldo negativo a due cifre. Dalla crisi finanziaria del 2009 allo shock mondiale determinato dal Covid, la congiuntura comprime lo stock di imprese artigiane in provincia, che ha registrato una diminuzione di poco superiore al -14%, con un calo in valori assoluti pari a 4.036 unità.

La variazione media annua è risultata negativa per una percentuale del -1,3%. La quota delle aziende artigiane, sul totale delle attività iscritte al Registro della Camera di Commercio a fine 2021, si assottiglia e passa dal

28,8% nel 2009 al 25,5% dell'anno scorso. Il trend è descritto nella pubblicazione «Le imprese artigiane nella provincia di Verona: evoluzione e tendenze», realizzata dal Servizio studi e ricerca dell'ente camerale. A fine 2021, le attività veronesi del comparto risultano 24.656; occupano circa 59mila addetti (2,4 per attività). Le neo iscritte sono 1.481 a fronte di 1.375 cancellazioni non d'ufficio. Il saldo positivo per 106 unità corrisponde ad un tasso di evoluzione del +0,4%, in gran parte dovuto al recentissimo recupero dell'edilizia. Il 75,1% delle impre-

se artigiane è condotto in forma individuale, il 15,6% da società di persone, il 9,2% da società di capitale e lo 0,2% da consorzi e cooperative.

I settori di specializzazione dell'artigianato sono le costruzioni (9.967 imprese, pari al 40,4% del totale), l'industria (5.385 imprese, 21,6%) e i servizi (6.911; ovvero il 25,6%). In testa, in quest'ultimo segmento, i servizi alle imprese (1.909; 7,7%), i trasporti e magazzinaggio (1.500; 6,1%), la riparazione di auto e moto (1.266; 5,1%), l'alloggio e ristorazione

76

Sono i comuni veronesi (su 98) con un saldo negativo di aziende. I territori che chiudono in positivo, oltre al capoluogo sono quelli sulle sponde del Lago, eccezioni per San Martino B.A. e San Giovanni Lupatoto



Giuseppe Riello (presidente Camera di Commercio Verona): «Si è quindi intensificato un processo di diversificazione, frutto della forte imprenditorialità che caratterizza la nostra provincia»

CASARTIGIANI

Luppi: «Burocrazia, la piaga che blocca la nostra crescita»



L'accusa Peggio del caro energia. La burocrazia rappresenta la vera piaga delle aziende, che per inseguire i tanti adempimenti perdono produttività: il costo degli oneri imposti alle sole imprese venete si aggira intorno ai 5 miliardi di euro. La denuncia arriva da Luca Luppi (in foto), presidente di Casartigiani Verona. «Non è un caso, «annota infatti, «che molti investitori stranieri rifiutino di trasferirsi in Italia proprio per la difficoltà di approcciarsi con il nostro sistema burocratico, che non ha eguali tra i principali competitor europei». Inoltre, come sottolinea l'Ocse, la produttività delle imprese italiane è più elevata nelle zone dove l'amministrazione pubblica è più efficiente, come accade in Veneto.

«Tutte le novità degli ultimi mesi, su privacy e transazione digitale rappresentano un ulteriore appesantimento», aggiunge Caterina Balasso, responsabile Ufficio servizi alle imprese di Casartigiani Verona, «in un contesto di oneri che pesa per circa 7mila euro l'anno su ogni impresa e costringe artigiani e piccoli imprenditori a rivolgersi ai professionisti in materia fiscale, normativa e legale, per cercare di uscire da queste sabbie mobili». Chi assiste lo azienda? Precisa Balasso «spesso è impegnato più a districarsi nella burocrazia che ad aiutarle a crescere nella produttività, nell'etica e nella sostenibilità». Anche per questo fare impresa è diventato sempre più difficile e continua ad assottigliarsi il numero di partite Iva con il risultato che anche a Verona ci sono sempre meno artigiani e commercianti. Va.Za.

PRIMA LINEA

Il futuro del terziario? Opportunità da cogliere



BETTINA CAMPEBELLI

La demografia economica veronese dell'ultimo decennio può far pensare alla deindustrializzazione, termine che evoca il declino industriale, il cambiamento tecnologico, fenomeni di delocalizzazione, disoccupazione, problemi di riqualificazione territoriale e forti ricadute sugli equilibri delle comunità. Questo fenomeno di riduzione del tessuto industriale che, nelle economie sviluppate, si accompagna a crescita del settore terziario è in realtà un serio problema economico, strategico e geopolitico.

È indubbio che nell'ultimo decennio il numero delle imprese veronesi si è ridotto, soprattutto in agricoltura e nella manifattura, lasciando spazio alla crescita di attività imprenditoriali operanti nei servizi alla persona e alle imprese e nelle attività di alloggio e ristorazione.

Tuttavia, nei settori primario e secondario si è al contempo realizzato un importante rafforzamento strutturale, dimostrato anche dal fatto che l'incidenza delle società di capitali è aumentata di quasi 10 punti percentuali nell'industria. A ciò si è accompagnata, in media, una crescita dimensionale delle aziende, cosa da non sottovalutare se si pensa che le società più grandi, pur rappresentando circa il 4% delle imprese veronesi, producono da sole quasi l'80% del fatturato dell'intero territorio.

La terziarizzazione implica che percentuali sempre più significative di popolazione lavorano nel settore dei servizi (commercio, servizi alla persona, servizi alle imprese, intermediazione e logistica) mentre decresce la quota di forza lavoro nell'agricoltura e nell'industria. Va detto che la terziarizzazione può comportare benefici economici, ma ciò è accaduto solo in quei paesi che hanno accompagnato il processo con validi investimenti e adeguati programmi di formazione. Il cambiamento in atto nel nostro territorio va compreso e affrontato prima di tutto con interventi che sappiano salvaguardare e promuovere produttività e competitività delle imprese industriali, ma anche avviando una seria riflessione sul futuro del terziario come motore per una solida crescita del territorio.

La Lovato raddoppia fatturato, sede e lavoratori

IDRAULICA ED ENERGIA Investiti due milioni. Altri 20 assunti (75 i dipendenti) L'ad: «Ma cerchiamo nuove figure»



Michele Lovato amministratore delegato dell'azienda di famiglia

FRANCESCA LORANDI

Una «crescita esponenziale», come la definisce Michele Lovato, raccontata non solo dai numeri ma anche da un'espansione in termini di superficie. L'azienda di cui è amministratore delegato, la Lovato spa di Gazzolo d'Arcole, specializzata in sistemi idraulici e tecnologie per il risparmio energetico, con gli ordini raccolti a sette mesi dalla fine dell'anno, raggiungerà un fatturato di 16 milioni, +60% rispetto all'anno scorso. Non solo: raddoppierà il dato di 8,6 milioni del 2020. «Abbiamo chiuso il budget per l'intero anno, poi c'è quello che arriverà in più», afferma Lovato. Lui sa bene che la crescita dei numeri non può non essere accompagnata anche da una crescita della struttura, delle macchine, della capacità produttiva. Lo ha capito osservando quanto fatto da suo padre Luigino, scomparso nell'ottobre scorso, nei 50 anni di storia dell'azienda di famiglia. «È il sesto ampliamento che facciamo in mezzo secolo, e lo facciamo in un terreno di nostra proprietà: mio padre aveva visto giusto, aveva capito che l'azienda era destinata a crescere».

I lavori sono iniziati nei giorni scorsi, le ruspe sono all'opera, il progetto risale però al 2018: «Solitamente facciamo una programmazione a cinque anni», precisa Lovato, «e allora avevamo deciso che entro il 2023 avremmo realizzato questo ampliamento: nell'ultimo anno e mezzo ci siamo dedicati a allin-

ter burocratico».

Il piano si svilupperà in due fasi, la prima terminerà quest'anno, la seconda a fine 2023: il risultato sarà una crescita del 35% della superficie coperta, tra magazzino e area di produzione e stoccaggio. «Dopo gli investimenti fatti negli ultimi anni a livello di macchinari, ora ci dedichiamo all'ampliamento della parte logistica, con questo investimento da due milioni di euro», sottolinea Lovato. Lo richiede la «domanda enorme» con cui sta facendo i conti l'azienda, «ma a sostenerci in questo progetto sono anche i nostri clienti, che ci danno fiducia e che sanno avranno a loro volta dei vantaggi». L'imprenditore fa un esempio concreto: «Tripligheremo lo stock di magazzino per migliorare la pronta consegna del materiale alto rotante e poterlo quindi fornire ai clienti in tre giorni». Poi c'è il capitolo occupazione: un'impresa che si amplia richiede anche un aumento di risorse umane. E la Lovato nell'arco dell'ultimo anno ha fatto 20 nuove assunzioni e oggi l'organico conta 75 dipendenti. «Ma siamo alla costante ricerca di nuove figure da inserire», spiega l'imprenditore, «vorremmo passare al doppio turno ma faticiamo a trovare». Nei mesi scorsi l'azienda aveva deciso di esternalizzare all'estero la saldatura: arrivavano commesse da tutto il mondo e non si riusciva a soddisfarle tutte nei tempi per carenza del personale adeguato. «A malapena si trova la manodopera comune», conclude l'imprenditore, «ma saldatori manuali e operatori su macchine tecnologicamente evolute non ce ne sono».

mento dalle aperture consentite dalla legge sull'Orientamento (2001), sulla scorta della multifunzionalità riconosciuta alle imprese agricole.

Sono nati agriturismi, strutture enoturistiche e tante attività complementari al primario. In pianura, invece, i territori che incrementano la pattuglia di unità produttive, segnalano variazioni positive soprattutto nelle costruzioni.

Infine, il confronto 2020-21, con 62 Comuni che aggiungono unità produttive, quattro stabili, 32 in variazione negativa. Una tendenza che evidenzia la tenuta della base imprenditoriale durante la pandemia e la ripartenza nei 12 mesi successivi all'insegna della crescita. Infatti, l'anno scorso il saldo della nati-mortalità delle imprese veronesi è a positivo per 883 unità (+0,9%). Nel lungo periodo è entrato in crisi il modello distrettuale composto da tante micro e piccole imprese. «1 punti di debo-

lezza riguardano soprattutto le funzioni in cui è determinante la dimensione organizzativa, come ad esempio, l'applicazione delle innovazioni. In questo caso, infatti, la limitata dimensione delle attività distrettuali non permette di fronteggiare il fabbisogno finanziario degli investimenti e il rischio connesso al loro recupero», afferma Riello. Un limite al quale negli ultimi 10 anni si sono aggiunti fenomeni congiunturali, «come ad esempio la concorrenza delle produzioni asiatiche e dell'Est europeo, beneficiarie del trasferimento di know-how da parte delle stesse partecipanti ai cluster, che hanno delocalizzato le produzioni. O, ancora, la difficoltà di ricambio generazionale di imprenditori e lavoratori e la carenza di professionalità specializzate», elenca. «Tutti elementi che spiegano come mai numerosi micro realtà imprenditoriali abbiano purtroppo cessato l'attività nell'ultimo decennio», trae le conclusioni Riello.

(727; 2,9%). La presenza delle attività artigiane è dunque «trasversale».

Il rebus è capire cosa sia successo negli ultimi dodici anni. La prima trasformazione si coglie nella forma giuridica prescelta, sempre più strutturata, con un incremento deciso delle società di capitale, consorzi o cooperative, +1.089 (+89,1%). Le società di capitale, nel dettaglio, nel 2009 rappresentavano il 4,3% dell'universo artigiano; ma attualmente sono il 9,4%. La cifra delle imprese individuali (nel 2009 il 76,9% del totale; ora il 75,1%) si è assottigliata di 3.557 unità (-16,1%) e quella delle società di persone (scese dal 18,8% al 15,6%) si è ridotta di -1.568 unità (-29%). Marginali le altre forme come consorzi e coop. Nel periodo preso in considerazione,

ne dallo studio, i servizi alle imprese sono aumentati di 747 unità - nella cura e manutenzione del paesaggio, attività di design, di pulizia e disinfezione, di produzione di software e consulenza informatica, di elaborazione dati, creazione portali web - quelli di alloggio e ristorazione di 79 (sommministrazione con preparazione di cibi da asporto) e infine i servizi alle persone hanno aggiunto 17 nuove aziende (tatuatori, istituti di bellezza, cura animali da compagnia) per un totale di 843 attività.

Tutti gli altri settori di specializzazione esprimono bilanci in rosso: la riparazione di auto e moto ha perso 93 imprese, il trasporto e magazzino 630 unità, il manifatturiero addirittura 1.454 (solo il segmento della riparazione, ma-

nutenzione ed installazione di macchine e apparecchiature guadagna 209 imprese), le costruzioni hanno registrato la cessazione di 2.741 aziende. Il sottosegno di imprese artigiane femminili (4.146; 16,8% del totale) ha perso, dal 2011 al 2021, l'8,9% della sua consistenza; quello delle giovanili (2.238; 9,1%), risulta dimezzato (-50 per cento).

A crescere invece è la componente straniera, a 4.737 unità, pari al 19,2% dell'universo del comparto ed in aumento del 7,4%. Nell'ultimo periodo, infine, la pandemia ha determinato la chiusura di imprese nel manifatturiero, nei servizi alla persona, nei trasporti e magazzino, nella riparazione di auto e moto, solo marginalmente nell'alloggio e ristorazione.

VA.ZA.

IDEAZIONE | Idee | Progetti | Saper fare

Artigiani under40 crescono Puntano su etica e sostenibilità

ARREDO, MODA, COSMESI E DOMOTICA Scarti riusati per creare oggetti per la casa, polvere di marmo inserita in tessuti, prodotti biologici per la bellezza e riduzione dei consumi in casa

VALERIA ZANETTI

Immaginare un nuovo impiego nella moda per le polveri che derivano dalla lavorazione del marmo. Oppure, creare allestimenti ed arredi dai prodotti di scarto: legno, tessuti, plastica. Bastano due esempi per far capire che le imprese giovani, nate negli ultimi 10 anni a Verona da under 40, sono spesso innovative anche all'insegna della sostenibilità, oltre che etiche ed inclusive.

Un nuovo modo di arrivare al mercato con messaggi che vanno oltre il prodotto, conati da realtà che Cna Veneto ha definito «artigianali», allineate all'artigianato e al suo saper fare, ma declinate su valori nuovi. Per capire come nascono queste imprese è fondamentale la testimonianza di Federica Collato, cofondatrice e socia di Reverse impresa sociale, oltre che punto di riferimento dell'associazione artigiana sul territorio scaligero. «Siamo partiti in tre soci (con lei anche Michele Pistaffa e Nicola Gastaldo, ndr) con l'obiettivo di fare sostenibilità in un periodo in cui il tema era appannaggio al massimo delle grandi imprese. Abbiamo mappato il territorio e visto che tipo di

scarti poteva restituire», racconta Collato. L'esordio è al centro commerciale La Grande Mela di Sonà. «Ci siamo impegnati a organizzare una mostra di tre settimane, con un messaggio forte: valorizzare i rifiuti dal vetro al plexiglass, dal cartone alla gomma piuma. Chiedevamo alla clientela di conservarli e portarci: noi da quei rifiuti ne avremo costruito oggetti d'arredo». Il messaggio

passa, nel dicembre 2011, Federica Collato insieme con i suoi colleghi partecipa al bando Crea Lavoro della Regione. «L'abbiamo vinto e nel 2013 siamo diventati la prima impresa sociale veronese. Ci siamo concentrati sulla raccolta di materiale funzionale a realizzare allestimenti e arredo. Un anno dopo siamo entrati nel mondo carcere per insegnare alle persone in detenzione a Montorio un mestiere. Dal 2016, attraverso Fondazione Esodo, sostenuta da Fondazione Cariverona, abbiamo aperto un laboratorio permanente, perché è provato che per le persone che tornano in libertà con un lavoro la recidiva scende dal 75% al 14%», prosegue Collato. Reverse è stata re-

centemente premiata in Regione nell'ambito di Compraverde Veneto 2022 per la «coesione e inclusione». L'impresa, che ha sede al coworking «Il Canarin» di Porta Vescovo, lavora ora con realtà come il Comune di Verona e Veronafiere spa per la quale ha realizzato installazioni per Fieracavalli, finite pure sulla rivista Vanity Fair, oltre che per alcuni privati, usando legni per la maggior parte di riforestazione e recupero. «Il prezzo dei nostri prodotti è più alto: la loro durezza ne trasmette il valore», sottolinea la presidente di Reverse

La sostenibilità, declinata sulla moda, è il motore anche di Fili Paris società benefit, startup innovativa del fashion-tech, che progetta materiali e capi d'abbigliamento innovativi partendo dalle polveri di marmo. «Il percorso è cominciato dalla mia tesi di laurea al Politecnico di Milano, frutto della collaborazione tra aziende del territorio», afferma la co-founder, Alice Zantedeschi. La ricerca sua e della socia, Francesca Pievani, incontra all'università, si è concretizzata in Veromarmo, un microfilm indossabile, conten-



Federica Collato (da sinistra), Alice Zantedeschi, Mattia Paoli e Francesca Canteri. Qui a fianco: un impermeabile in polvere di marmo di Alice Zantedeschi



vera polvere di marmo, selezionata nei distretti italiani della pietra, e miscelata insieme a un particolare composto fino a ottenere una sottile membrana, in seguito accoppiata a un tessuto. «Abbiamo ottenuto dalle aziende lapidee la possibilità di sfruttare nel tessile la polvere da scarti di lavo-

razione», precisa Zantedeschi. «Il marmo attraverso un processo di ricerca, diventa un colorante naturale e può sostituire il 50% delle fibre sintetiche degli impermeabili. Proprio adesso abbiamo presentato il nostro progetto nell'ambito dell'iniziativa dell'Ue European Light Industries inno-

vation and technology (Elit). Obiettivo, rendere molto meno inquinante il processo di colorazione dell'industria tessile», racconta. «Oggi, per colorare una rocca di filo da un chilo servono 150 litri di colore, con noi un litro al chilo e solo con pigmenti naturali e di recupero», precisa. «I prezzi dei

SOCIETÀ CUSTODIA PER MOBILI E SUPPELLETTILI CREATA DA DUE VENTOTTENNI

Bosco: «Wetacoo? Pensata a New York nel 2020 per poter tornare a casa prima del lockdown»

Pierfrancesco Bosco, veronese ideatore con Federico Prugnoli, romano, di Wetacoo



La pandemia, con la necessità di rispondere alle nuove esigenze, che si sono imposte improvvisamente, ha impresso una rapida accelerazione anche al processo creativo e alla nascita di startup. A dimostrarlo è la storia di Wetacoo, società fondata nel 2021 dal veronese Pierfrancesco Bosco e da Federico Prugnoli, romano, entrambi ventottenni e colleghi di studi da alcuni anni.

«Nel 2020, allo scoppio dell'emergenza sanitaria, frequentava-

mo entrambi un master alla Columbia University. Prima del lockdown, che si stava imponendo in tutto il mondo, abbiamo pensato di fare ritorno in Italia, ma, intanto, dovevamo anche capire dove potevamo lasciare in custodia l'arredamento, gli elettrodomestici e tutti gli altri oggetti che avevamo acquistato per la nostra casa a New York, che non potevamo tenere in affitto», racconta Bosco.

L'esperienza dettata dalla necessità, ha acceso una lampadina. Da qui l'idea di dare vita a un'impre-

sa che avesse il core business nel deposito on demand, proposto negli Usa due anni fa da poche aziende; in Italia ancora da nessuna. Ai clienti è semplice accedere a Wetacoo dal sito o scaricando l'app e prenotare gli spazi adeguati alla mole di arredo e oggetti da affidare in custodia, per un periodo pre-stabilito. Il materiale viene trasportato in magazzino e riconsegnato a scadenza. «È possibile anche scegliere servizi aggiuntivi, come l'impacchettamento o l'imbollo: i prezzi variano a seconda delle soluzioni», precisa Bosco.

La startup innovativa ha fatto il suo esordio a Roma e poi ha rapidamente espanso la propria attività a Milano, Bologna e Torino, ma con un servizio externalizzato a partner e supervisionato da esperti del team Wetacoo sul campo. «Siamo partiti dalle città più

grandi, con un numero di abitanti significativo, che ogni anno si sposta per studio o lavoro; contiamo di arrivare anche a Nordest, da Verona», afferma. «Il successo del sistema è assicurato dal software che è di semplice utilizzo da parte del cliente», prosegue.

Per il lancio dell'attività è stato significativo anche l'apporto della finanza da parte di investitori esterni, principalmente venture capital. La startup firmata da Bosco e Prugnoli ha guadagnato uno spazio anche sul magazine Forbes Italia, che da cinque anni racconta idee e talento degli under 30 di successo, che nel futuro potranno fare la differenza. «Immaginiamo un mondo», dicono i due startupper, «in cui trovare uno spazio per un divano sia semplice come trovarlo a un file su cloud». **VA.ZA.**



Francesca Collato (Reverse): «Dal 2016, attraverso Fondazione Esodo e Cariverona, abbiamo aperto un laboratorio permanente per ex detenuti, perché chi torna in libertà con un lavoro la recidiva scende dal 75% al 14%»



Mattia Paoli (Electric Labs): «In tempi di consumi da ridurre, il nostro è un campo in costante espansione, per un'interazione della sensoristica e della domotica»



Marta Bonaconsa presidente di Nanomnia società che opera nel settore biotech

Nanomnia, la tecnologia di giovani ricercatrici che concilia vita e lavoro

INNOVAZIONE Un board al femminile guidato da Marta Bonaconsa ha portato alla menzione del Women Value Company di Intesa Sanpaolo



nostrì prodotti sono legati a un concetto di responsabilità nei confronti delle prossime generazioni: il fast fashion ha stravolto il valore del capo e noi dobbiamo riportarlo nella giusta dimensione di sostenibilità», aggiunge Zantedeschi.

Dal fashion alla cosmetica, anche l'esperienza di Francesca Canteri, testimonia l'attenzione per l'ambiente. «La mia famiglia produce cosmetici biologici dal 1989 distribuiti esclusivamente nel settore dell'estetica professionale. Abbiamo un laboratorio di nostra proprietà che da oltre 15 anni produce nel rispetto per la natura, in continua evoluzione grazie al nostro reparto di ricerca e sviluppo», evidenzia. «Nel 2014 nasce a Grezzana Maternatura, il primo brand eco e bio specializzato in linee capelli, che garantisce lo stesso effetto seta del silicone, ma senza effetto seta del silicone. Da allora l'azienda è presente in oltre 10 Paesi all'estero: dalla Russia alla Germania, dal Regno Uni-

to a Taiwan. «Privilegiamo l'uso di piante provenienti da coltivazioni biodinamiche, biologiche e selvatiche», sottolinea. Il prossimo step è l'apertura di una catena di punti vendita a marchio.

L'utilizzo sostenibile delle risorse attraverso una gestione intelligente della casa, basata sull'automazione è invece alla base del concept di Electric Labs di Castelnuovo del Garda. «In tempi di consumi da ridurre, il nostro è un campo in costante espansione, per un'interazione della sensoristica e della domotica», analizza Mattia Paoli, socio dell'attività con il fratello Emanuele. «Abbiamo dovuto cambiare la mentalità della gente, prevenuta rispetto ai costi dell'energia, che adesso con gli aumenti del gas si è ricreduta. Alexa o Apple Home sono sempre più parte di casa nostra», puntualizza Paoli. «E portano i clienti a conoscere realtà che credeva fantascienza. Si sta creando una nuova domanda di servizi a valore aggiunto».

Una Pmi innovativa femminile, al quinto anno di vita, con sede a Campagnola di Zevio aspira a diventare centro di ricerca industriale d'eccellenza, a promuovere e investire in trasferimento tecnologico, a valorizzare i risultati ottenuti in laboratorio, trasformandoli in opportunità di mercato, a diventare un polo attrattivo per giovani ricercatori.

Il tutto con attenzione al contributo delle donne e alla conciliazione tra tempi di vita e di lavoro. Tanto che Nanomnia si è aggiudicata la menzione speciale «Nuova imprenditoria femminile» nel Women Value Company di Intesa Sanpaolo, che dà visibilità alle Pmi disposte a investire su donne, gender equality e welfare aziendale. «Io stessa ho dato

vita nel 2017 alla startup innovativa (con Michele Bovi e Pietro Vaccari, incontrati nel dipartimento di Biotecnologia dell'Università di Verona, ndr) perché da dipendente dell'Università non riuscivo a trovare la flessibilità indispensabile alle mamme come me», racconta la ceo, Marta Bonaconsa. Così, giovane ricercatrice, ha fondato l'attività che offre servizi di nano, micro e macro incapsulamento organico, biodegradabile e microplastic-free ad aziende nei settori agrochimico, cosmetico, nutraceutico, farmaceutico e dei materiali intelligenti. L'incapsulamento permette di proteggere i principi attivi fino allo specifico uso; la tecnologia è modulare e versatile. Come primo approdo al mercato Nanomnia ha scelto l'agritech, dove è più urgente ridurre l'impatto ambientale causato da

agenti chimici come agrofarmaci e fertilizzanti. L'impresa, che impiega nove professionisti con un board tutto al femminile, «collabora con un nutrito gruppo di atenei: Verona, Padova, Venezia, Firenze. Sviluppiamo progetti in partnership con Università della Tuscia, Sapienza di Roma, Politecnico di Torino e il fatturato è in crescita (250mila euro nel 2021, con un piccolo utile, ndr)», prosegue. «Non siamo nati come spin off e quindi abbiamo subito dovuto prestare attenzione a posizionarci sul mercato biotech. Una scelta che ci ha fatto crescere in consapevolezza».

Lo sviluppo ha registrato una rapida accelerazione da quando l'Ue ha messo al bando le microplastiche. «Ci siamo trovati immediatamente in posizione di vantaggio competitivo, perché

eravamo già specializzati nel settore. Sono quindi iniziate le collaborazioni con multinazionali in diversi ambiti e ora abbiamo all'attivo 23 progetti di ricerca interna ai quali si sommano quelli in conto terzi affidati da partner industriali», precisa. I primi sono stati finanziati anche attraverso due iniziative di crowdfunding, alle quali il prossimo mese seguirà un fundraising con privati per reperire un milione di euro.

Inoltre, Nanomnia collabora con la chirurgia pediatrica sperimentale al Prometeo NanoLab, che ha sede al Lurm (Laboratorio universitario di ricerca medica) dell'Azienda ospedaliera universitaria integrata di Verona, applicando le nanotecnologie alla medicina rigenerativa e all'ingegneria tissutale. ● **VA.ZA.**

ESPLORATORI

Donne nei cda, rompere il «soffitto di cristallo»



RICCARDO BORSANI

È stata di recente pubblicata la decima edizione del Rapporto Consob sulla corporate governance delle società quotate italiane, che fornisce, per l'anno 2021, evidenze in merito agli

aspetti fondamentali dell'operatività delle società che fanno ricorso al mercato del capitale di rischio.

Uno dei temi trattati, e che sempre provoca riflessione, è costituito dalla gender diversity negli organi di amministrazione e controllo. Il Rapporto Consob, infatti, analizza anche lo stato di applicazione della Legge Golfo-Mosca del 2011, che ha introdotto nel nostro ordinamento l'obbligo della riserva - negli organi di

amministrazione e nei collegi sindacali delle società quotate in borsa e delle partecipate - di posti a favore del genere sottorappresentato.

Ebbene, dal Rapporto emerge che alla fine del 2021 il 41% degli incarichi di amministrazione nelle società quotate è retto da una donna - il massimo storico sul mercato italiano. L'ingresso delle donne nei board ha, peraltro, concorso a modificare le caratteristiche, abbassando l'età media dei membri e innalzandone la quota di laureati e aumentandone la diversificazione dei profili professionali.

Se consideriamo che nel 2011 i board contavano solo il 5,7% di donne, non v'è dubbio che la previsione normativa delle «quote rosa» abbia provocato un

cambio di tendenza.

Tuttavia, non possiamo certo dirci soddisfatti mancando un effetto «cascata» sugli aspetti non direttamente regolati dalla normativa. Infatti, rimangono eccezionali i casi in cui le donne ricoprono il ruolo di amministratore delegato (16 società, rappresentative di poco più del 2% del valore totale di mercato) o di presidente dell'organo amministrativo (30 emittenti, rappresentative del 20,7% della capitalizzazione complessiva).

La riflessione è confermata dalla verifica dei numeri dei

board dei consigli di amministrazione delle società non quotate che, non essendo destinatari della normativa, non vedono un decollo soddisfacente delle presenze femminili.

Le professioni di alto livello non fanno dunque eccezione alla centralità del tema dell'occupazione femminile nell'agenda del nostro Paese. Le ragioni possono individuarsi, da un lato, in una sorta di (incomprensibile)

«resistenza» culturale e, dall'altro, nell'estrema difficoltà in cui le donne spesso si ritrovano nel conciliare la vita professionale con il lavoro di cura.

Quote rosa nei board soprattutto quando lo impone la legge

Sotto questo aspetto, non vi è dubbio che la concreta parità di genere passi anzitutto e necessariamente attraverso un potenziamento, a tutto tondo, del welfare. Risulta peraltro che i paesi a più alta partecipazione femminile al lavoro (quali la Svezia) sono anche paesi a elevato tasso di fertilità, segno che la conciliazione lavoro e cura dai parte delle madri - e dei padri! - è senz'altro praticabile.

Ma se secondo il World Economic Forum (2018), solo il 27,5% delle donne occupa posizioni apicali e se ciò è causato dal glass ceiling (perché le barriere sono invisibili ma riescono ugualmente a bloccare le carriere), non si può proprio fare a meno di, giorno per giorno, darsi da fare per «rompere il soffitto di cristallo».

SMARTLIFE | Ecologia umana | Salute | Digitale

La telemedicina a Verona è all'avanguardia

APPLICAZIONI ICT Dai braccialetti per misurare i valori alle maglie dotate di sensori, agli aerosol con chip di verifica. Parla Roberto Ferri vicepresidente della la Brain Research Foundation

La città scaligera all'avanguardia nella ricerca specifica sulla telemedicina digitale soprattutto nelle Neuroscienze, grazie alla collaborazione tra Aoui, l'Università di Verona, l'azienda ospedaliera e la fondazione di Giuseppe Manni



LE APPLICAZIONI

I progetti finanziati dalle neuroscienze all'alimentazione

La lista dei progetti della Brain Research Foundation. Telemedicina nelle demenze, validità test neuropsicologici. Telerabilitazione per disturbi cognitivi, studio in pazienti con esiti di ictus cerebrale. Terapia, tecnologia e prevenzione disturbi alimentari, piattaforma per il monitoraggio di neurotossicità e deficit da chemioterapia. Monitoraggio fluttuazioni motorie in pazienti con Parkinson. Prevenzione di disturbi neurologici Covid correlati con terapia fisica e alimentare a distanza. Neuropsicologia, studio di fattibilità su monitoraggio di aspetti emotivi e cognitivi in pazienti con sclerosi multipla. Efficacia della telemedicina sugli esiti di salute nella gestione del paziente con disturbo motorio funzionale. Monitoraggio con smartphone per pazienti con patologia neurochirurgica correlata alla colonna vertebrale.

Laura Zanoni
laura.zanoni@larena.it

Verona apripista in Italia nella telemedicina digitale, con otto progetti di ricerca approvati e sovvenzionati e altrettanti in via di approvazione, nel campo delle Neuroscienze. Obiettivo: la collaborazione tra paziente, smartphone, e medico che a computer monitora quello che fa il primo, lasciando che la terapia venga erogata da un'applicazione digitale o dal visore di realtà virtuale, intervenendo in caso di necessità. Le frontiere della medicina sono state accelerate dalla pandemia da Covid 19, che ha evidenziato la necessità di ser-

vizi di assistenza sanitaria con tecnologie innovative.

Tele-visite e tele-consulti come modalità di diagnosi e cura del paziente a distanza esistono da tempo, a mezzo telefono o pc. La novità consiste nella telemedicina digitale, tramite cioè applicazioni Ict (Information and communication technology): dai braccialetti misuratori di valori, alle maglie con sensori, agli aerosol con chip di verifica dei comportamenti, per dare alcuni esempi delle applicazioni digitali nei prossimi 5-10 anni. A spiegarlo è Roberto Ferri, vicepresidente della Brain Research Foundation Verona onlus, fondazione di ricerca per le malattie del cervello presieduta dall'industriale Giuseppe Manni e che sostiene i progetti approvati da Uni-

versità di Verona, Azienda ospedaliera universitaria integrata e finanziati dalla onlus.

«Le nuove tecnologie aiuteranno a seguire il paziente senza mettere in crisi il sistema sanitario», chiarisce Ferri; «sarà curato a casa e potrà avere coscienza di quello che fa». Ma come pensare che una persona anziana possa ricorrere ad applicazioni tecnologiche per essere curata? «Di fatto», risponde, «chi oggi è in pensione o ci sta per andare, la fascia di età dei 60-70enni, nella vita lavorativa ha avuto a che fare con il computer, quindi le conoscenze di base ci sono già. Le persone di età più avanzata dovranno essere supportate da un familiare, ma ci sarà molto training sia per i medici che per gli assistiti, per far capire

in quale mondo si entra». Un mondo in cui saranno eliminati, o almeno ridotti, i problemi di spostamento. Gli otto progetti approvati dall'Aou scaligera riguardano le Neuroscienze, come i disturbi del movimento nei malati di Parkinson; ma anche l'effetto del Covid sul sistema nervoso centrale, che incrementa la sofferenza per la patologia. La onlus promuove la ricerca e raccoglie fondi che si traducono in borse di studio per dottorandi e specializzandi.

Verona dunque è avanti nella ricerca, con piattaforme validate

da Università e azienda ospedaliera, attori primari, e ministero della Salute. «Le terapie digitali», spiega Giuseppe Recchia, co-fondatore e ceo della daVi DigitalMedicine e vicepresidente della Fondazione Smith Kline, «sono le tecnologie che offrono interventi terapeutici guidati da programmi software: basati su evidenza scientifica ottenuta con una sperimentazione clinica allo scopo di prevenire o trattare diverse condizioni fisiche, mentali e comportamentali. Devono poi essere certificati dalle autorità e da organismi regolatori; fanno diagnosi e monitoraggio, sull'andamento di patologia e terapia». È stato approvato, nei giorni scorsi, un dispositivo medico digitale che può effettuare diagnosi di autismo in bambini di età tra i 16 e i 45 mesi.

Poi c'è la fase del trattamento: ad esempio, spiega Recchia, una app acquisisce i dati di una persona con ipertensione arteriosa e le fa sapere quello che serve per controllare e «autogestire» la malattia. Ma esiste anche la riabilitazione motoria digitale: il paziente indossa una maglia con sensori che ne registrano la posizione, poi si mette davanti a un pc che carica «giochi riabilitativi», esercizi di fisioterapia; ogni movimento è controllato e misurato, corretto. Esistono infine terapie digitali contro depressione, ansia, obesità, insonnia cronica, contro la dipendenza da sostanze: tutti medicinali di esclusiva prescrizione medica, scaricabili con un codice. Per le terapie di provata efficacia, esistono già i rimborsi del servizio sanitario in Germania e in In-

ghilterra, ad esempio. «Ora c'è l'obiettivo di portare in Italia», aggiunge Recchia, «una terapia digitale per il paziente affetto da carcinoma del polmone: si è registrato un aumento della sopravvivenza globale del 40% nel gruppo di pazienti che seguiva questa terapia, nella popolazione di controllo».

In tutto questo ci sono tre attori: università, ospedale e industria. Confindustria Verona ha partecipato alla presentazione dei progetti della Fondazione e all'incontro con la delegazione del ministro dell'Economia israeliano.

STILI

E la cura? La scienza deve guarire con l'ascolto



GIUSEPPE FAVRETTO

Una delle canzoni più toccanti di Franco Battiato è la Cura. Essa, incisa come singolo nel 1996, ha dato adito a molte interpretazioni. Dedicata alla madre affetta da Alzheimer, o all'amore universale o alla volontà di protezione. Mi chiedo che cosa significhi per un individuo che appartenga alla nostra raffinata società, intessuta dalla potenza suggestiva della scienza in generale e della medicina in particolare, il termine cura. Un collega, molti anni fa, diceva dei suoi pazienti, manifestando la sua eroica onestà scientifica: «io li curo, Iddio li guarisce». Che cosa significa curare ai tempi della telemedicina. Con la rete 5G si può intervenire chirurgicamente a migliaia di chilometri di distanza con accuratezze e precisioni prima inconcepibili. E una delle tante meraviglie della scienza informatica applicata alla salute, ma la cura? Le persone hanno bisogno che qualcuno si curi di loro. Essere presi in carico è importante per il nostro benessere quanto curarsi di. Si sto dicendo che fa bene non solo che qualcuno ci accudisca, ma anche prenderci cura di qualcuno (animali compresi). Significa avere capacità di fare domande e di trovare risposta ad esse. Significa dare risposte appropriate ai bisogni di un essere in difficoltà. Non ricevere risposta è un segno di non riconoscimento della relazione sociale, una assenza drammatica che attiva gli stessi circuiti neurobiologici del dolore. Una non risposta aggiunge dolore al dolore. Sono sempre di più le ricerche di neuroscienze che dimostrano come l'indifferenza, la non relazione, la non risposta sovrappongano del male ad altro male. A fronte di questo, eviva la telemedicina, ma essa non avrà effetto reale sulla qualità della vita della gente se non sarà sottesa dalla parola, dall'ascolto, dal saper dare voce e riscontro alla sofferenza altrui. Il fondatore della Sony diceva che le nuove scoperte accelerano il progresso umano solo quando si diffondono tra la gente. Le «nuove tecnologie» per la medicina sono come le gambe per un corpo, se vanno troppo veloci la testa resta indietro e può accadere che si cada e ci si faccia male.

La riabilitazione motoria digitale: il paziente indossa una maglia con sensori che ne registrano la posizione, poi si mette davanti a un pc che carica i giochi riabilitativi e i suoi movimenti vengono seguiti da uno specialista ed anche corretti



DELLA TERRA | Prodotti | Trasformazione | Ricerca

La carne rossa veronese batte quella «sintetica»

QUALITÀ La zootecnia scaligera, prima in Veneto e in Italia, ha registrato una crescita ma i costi di materie prime e nuove scelte Ue la mettono a dura prova. Gli allevatori: «Attacco al made in Italy»

Una mandria di bovini in un allevamento della Bassa Veronese



LUCA FORIN
luca.forin@arena.it

Le carni rosse non cessano di essere ricercate dai consumatori, i quali, anzi, stanno spesso puntando su razze e tagli particolari, ed a Verona, che è la capitale regionale del settore, produzione e macellazioni continuano a registrare valori importanti. Il problema, per la filiera zootecnica, più che la domanda, sono i costi di produzione. A livello nazionale, secondo quanto attesta Ismea, i consumi si mantengono su buoni livelli.

Nel 2020, complici le restrizioni alla mobilità dovute alla pandemia, le vendite delle carni avevano registrato un'impennata del 9,8%. La quale nel 2021 è stata solo lievemente ritoccata al ribas-

so, con un -0,9% per le carni bovine.

Ad attestare che il settore è in salute sono anche i dati delle macellazioni registrate dal Sistema informativo veterinario nazionale. Da gennaio a maggio di quest'anno sono stati macellati in Veneto 355.000 bovini, quasi il 32% di quelli lavorati in tutta Italia. Di questi, circa 160.000, il 45%, sono finiti nei mattatoi veronesi. Si tratta di cifre in linea con quelle dello stesso periodo dello scorso anno. «A cambiare, rispetto a dodici mesi fa, sono alcune dinamiche di mercato ed i prezzi», afferma Andrea Scarabello, il responsabile del settore assistenza tecnica dell'associazione dei produttori di carni bovine Unicarve.

«Normalmente in Italia solo il 52% delle carni rosse consumate è di origine nazionale, ma quest'anno la concorrenza delle carni

esteri è meno pressante, anche perché le nostre hanno un costo inferiore; dal lato dei prezzi, poi, le quotazioni sono aumentate, per quanto riguarda le mezzene da 2,6 euro al chilo di un anno fa ai 3,2 attuali, anche per l'incremento delle spese», spiega Scarabello.

«Con lo tsunami determinato dall'effetto congiunto dell'aumento dei costi energetici e dei mangimi, il settore dei bovini da carne, nel Veronese, e più in generale in Italia, è letteralmente a rischio», afferma Alex Vantini, il presidente di Coldiretti Verona. «Gli allevatori devono affrontare incrementi di costi che, secondo il Crea, sono pari al 57%, per cui c'è il pericolo concreto di chiusura per una buona parte degli allevamenti italiani», aggiunge. Sottolineando che «questo è un pericolo per l'economia, l'occupazione e

l'ambiente, ma, anche, per l'approvvigionamento alimentare del Paese».

Anche secondo Paolo Ferrarese, vicepresidente Confagricoltura Veneto ed allevatore di bovini da riproduzione, «il problema non sono i consumi, bensì i costi». «Gli allevatori devono affrontare spese raddoppiate per mais, soia ed orzo e costi altissimi per energia e carburanti, a fronte, peraltro, di scelte politiche che a volte sono scandalose», aggiunge. Ferrarese ce l'ha con la Ue, «che ha dato 10 milioni di euro ad una società che fa capo ad una multinazionale americana per sviluppare la carne sintetica».

Quella carne sintetica che, anche secondo Coldiretti, costituisce «un attacco al Made in Italy». Nella nostra provincia, va ricordato, il comparto della carne rossa è composto da circa 400 allevamen-

UNICARVE

Proposta: un patto con gli animalisti

Un patto con le associazioni degli animalisti e di coloro che osteggiano il consumo delle carni rosse. Intende proporlo Unicarve, che è la più grossa fra le associazioni di produttori di carni bovine del triveneto, con 750 soci, per il 90 per cento attivi nella nostra regione. Unicarve spiega che il suo obiettivo è coinvolgere i gruppi nella redazione dei disciplinari di produzione, affermando che è interesse anche dei produttori promuovere un'attività di allevamento sostenibile e far sì che gli animali vivano in situazione di benessere. LU.FI.

ZOOTECNIA

Sul mercato del latte domina l'incertezza



Piercristiano Brazzale

L'incertezza domina il mercato mondiale del latte, che aveva recuperato domanda nel periodo del Covid. «In questo momento la dinamica tra richiesta e offerta è abbastanza in equilibrio, ma la tendenza è di una riduzione della produzione, dovuta all'incremento di costi e alla difficoltà degli allevatori di continuare l'attività», osserva Piercristiano Brazzale, presidente della Federazione Mondiale del Latte. Per il quale la guerra in Ucraina, con le ripercussioni sull'inflazione, potrebbe generare una stretta sui consumi, che orienterà i prezzi e farà da calmiera all'aumento delle quotazioni del latte, spinte finora in alto dai rincari lungo la filiera. In mezzo c'è l'industria della trasformazione, che fatica a trasferire sulla clientela i costi aggiuntivi di materia prima, plastica, packaging, energia, logistica. Variabili che, tra l'altro, deprimono la fiducia delle imprese, come evidenzia l'indagine Ismea, condotta ad aprile su un campione di 795 aziende e 586 di trasformazione, contenuta nel report «I costi correnti di produzione dell'agricoltura e prospettive per le imprese della filiera», appena pubblicato. A esprimere più preoccupazione sono le attività del primario: la fiammata ha condizionato, in particolare, oltre l'80% delle aziende zootecniche da latte e il 74% di quelle da carne. La situazione investe il Veneto, fa notare Coldiretti regionale, dove, con 10 milioni di quintali di latte si produce un patrimonio caseario di 500 milioni di euro. Il 60% della mungitura di 3mila imprese che serve a produrre Grana Padano (più di 4 milioni di quintali di latte), Asiago (quasi 2 milioni) e poi Montasio, Piave, Provolone Val Padana, Monte Veronese e Casatella Trevigiana. Con lo tsunami determinato da aumento di costi energetici e mangimi, il settore bovino da latte, sottolinea la Confederazione, si confronta con pesanti criticità che hanno ricadute sull'approvvigionamento alimentare del Paese, dipendente dall'estero per il 16% del fabbisogno.

DOPO PHILIP MORRIS ARRIVA LA BRITISH AMERICAN TOBACCO

Anche la Bat acquisterà il tabacco della Bassa

Coltivazioni di tabacco nella zona di Nogara



La British American Tobacco investirà, nel 2022, 30 milioni di euro per l'acquisto di 7.000 tonnellate di tabacco proveniente da Veneto, Campania e Umbria: il 10% in più, spiega l'azienda, rispetto allo scorso anno, a fronte della medesima quantità di tabacco. E di questo ne beneficerà soprattutto Verona che è il principale polo tabacchicolo veneto con circa 2.500 ettari impiegati e una produzione che supera le 10mila tonnellate. L'obiettivo è quello di «garantire un ulteriore supporto alle aziende agricole italiane, che affrontano oggi difficoltà senza preceden-

ti legate soprattutto all'incremento dei costi energetici e delle materie prime agricole».

A fornire il tabacco italiano sarà l'organizzazione di produttori Italtab, che riunisce oltre 400 aziende. Nel corso del convegno «Una filiera tabacchicola innovativa e sostenibile: Bat e il progetto Terraventura», organizzato in collaborazione con Italtab, H-Farm e Confagricoltura al ministero delle Politiche Agricole, è stato anche annunciato l'avvio di una partnership tra Bat e H-Farm Innovation. Primo passo è il lancio del progetto «Terraventura», call for ideas rivolta a startup e Pmi inno-

vative, che si propone di accelerare il processo di digitalizzazione della filiera. Saranno 12 i progetti selezionati entro settembre, che verranno poi presentati dalle startup durante l'Innovation Day che si terrà a fine ottobre. Bat, Italtab e H-Farm sceglieranno i migliori tre che, a dicembre, accederanno alla alla verifica di fattibilità, per l'implementazione nella filiera tabacchicola a partire dal 2023. La filiera del tabacco veneto e veronese ha beneficiato anche di un accordo «salva raccolti» siglato all'inizio dell'anno tra Coldiretti e Philip Morris Italia, a fronte dell'aumento dei costi di coltivazione del tabacco spinti dai rincari energetici. Philip Morris si è impegnata ad acquistare circa il 50% del tabacco prodotto in Italia, grazie alla collaborazione con circa 1000 aziende agricole.

VA.ZA.

MACROGARDA | Territori | Viabilità | Navigazione

Una «metropolitana» sull'acqua per cambiare la mobilità del lago

SOSTENIBILITÀ Il traffico è uno dei nodi da sciogliere per il Benaco, ma non si può affrontare costruendo nuove strade
Ceresa (Comunità del Garda): «Disincentivare l'utilizzo dell'auto». Mafale (Navigarda): «Noi puntiamo sui trasporti green»

EMANUELE ZANINI

Con il traffico su gomma ormai straripante e ingestibile, specialmente nel periodo estivo, il futuro del lago di Garda si dovrà scrivere sempre più anche sull'evoluzione della navigazione, che può diventare la chiave di volta per dare un futuro sempre più sostenibile e a misura d'uomo per l'intera area gardesana.

Anche di recente le istituzioni locali si sono interrogate su quali strategie si possano applicare per creare una visione d'insieme che tenga conto di molteplici aspetti, tra cui un sistema di comunicazione davvero alternativo alle strade. Su quest'ultimo punto una delle idee che potrebbero vedere la luce nei prossimi anni è la realizzazione di una «metropolitana d'acqua», come reale sistema di collegamento costante tra le tre sponde del lago più grande d'Italia. Pierluccio Ceresa, segretario generale della Comunità del Garda, chiarisce il quadro della situazione e i possibili scenari che si potranno generare, partendo da alcune considerazioni generali.

In prospettiva, premette Ceresa, i grandi problemi riguardanti il lago di Garda che si dovranno affrontare in futuro, sono due. Da una parte si dovrà pensare alla quantità e alla qualità delle acque, attraverso la gestione dei livelli e la creazione di un riqualificato sistema di depurazione e collettazione del lago su cui, come risaputo, da tempo si sta lavorando. L'altro problema per il futuro del Garda, precisa il segretario dell'ente che rappresenta la «regione» gardesana, sarà senza dubbio il grande nodo relativo alla mobilità, sia per i residenti che per i turisti.

«Non è più possibile proseguire in questo modo. Le due strade Gardesane, quella Occidentale e quella Orientale, sono ormai imperscrivibili per diversi mesi all'anno. Come Comunità del Garda, in sinergia con gli altri enti territoriali, ci siamo posti questo problema in prospettiva. È impensabile realizzare ulteriori infrastrutture viarie, per svariati motivi: dai costi esorbitanti che si genererebbero fino ai problemi di carattere ambientale che potrebbero sorgere e tanto altro ancora. È già complesso mantenere e mettere in sicurezza a 360 gradi le due Gardesane. Bisogna pertanto pensare ad un nuovo modo di muoversi che integri il traffico su gomma (dall'auto ai mezzi di trasporto collettivi come i pullman e così via), considerando che quest'ultimo rappresenta in pratica il 95% dell'intera mobilità gardesana».

Per Ceresa, quindi, l'obiettivo è disincentivare la viabilità stradale. In tal senso, per quanto riguarda il trasporto via ferro, si stanno portando avanti progetti per creare per esempio collegamenti ferro-

I NUMERI DI NAVIGARDA

Si consolida l'«intermodalità» fra auto e biciclette

L'attività di Navigarda si estende principalmente da marzo a ottobre garantendo servizi longitudinali fra Desenzano, Peschiera e Riva del Garda con numerosi battelli, aliscafi e catamarani che assicurano una rete capillare di connessioni circolari tra tutte le principali località contribuendo in tal modo alla riduzione del traffico automobilistico. A questi si aggiungono i collegamenti traghetto tra le sponde bresciana e quella veronese, da Toscolano Maderno e Torri del Benaco, tutto l'anno e tra Limone e Malcesine in estate per il trasporto di veicoli e viaggiatori. Dopo l'emergenza Covid, «dalla primavera di quest'anno», fanno sapere da Navigarda, «si è delineata una piena ripresa del traffico. Nei mesi di aprile e maggio scorsi il movimento passeggeri ha registrato numeri equivalenti al 2019, ultimo anno prima della diminuzione causata dalla pandemia». Significativo il dato, per esempio, del trasporto delle biciclette sulla rete dei battelli. Già nel 2021, in soli sei mesi, le bici trasportate erano state oltre 60mila contro le 45mila di tutto il 2019 e nei primi mesi del 2022 il trend si conferma in ulteriore crescita. Il periodo invernale da novembre a febbraio, durante il quale rimane comunque attivo il collegamento traghetto auto tra Torri e Toscolano Maderno, è il momento più favorevole per effettuare le manutenzioni delle navi. In questo periodo si eseguono gli interventi ordinari e straordinari, attività svolte con le maestranze interne, con specialisti esterni e con l'avvio di gare d'appalto tecniche, che garantiscono il costante aggiornamento dei sistemi di bordo di tutti i mezzi. Le principali lavorazioni, come anche il progetto delle nuove livree e l'utilizzo di pitture antivegetative a basso contenuto di biocidi, utilizzate nel rispetto dell'ambiente, vengono eseguite nel Cantiere Navale di Peschiera prima della ripresa della nuova stagione.

● EM. ZAN.

viari tra Verona, l'aeroporto di Villafranca, Peschiera e Bardolino. Lo stesso si sta facendo a Brescia, con la progettazione di un prolungamento della metropolitana su ferro che dal capoluogo arrivi fino a Salò. Così anche in Trentino, con il collegamento via ferro tra la ferrovia del Brennero all'altezza di Rovereto e Torbole-Riva.

La novità, rispetto alla mobilità su gomma e a quella su rotaia, sarà la mobilità su acqua pensata in maniera innovativa: «Abbiamo un progetto, denominato "Metropolitana del Garda", dove lo specchio d'acqua diventa come una gigantesca piazza, con i collegamenti tra i vari paesi che avvengono via lago. Un nuovo modo di spostarsi, pensato non solo per i turisti ma anche per gli i cittadini gardesani, che potranno così muoversi, per esempio per andare al lavoro o a scuola, non in auto ma con una barca, con un sistema simile ad una metropolitana, tutto l'anno, per dodici mesi».

«Uno dei grandi vantaggi di questo piano», osserva Ceresa, «è che non serve costruire gallerie o altre costose infrastrutture: è sufficiente posare sull'acqua delle imbarcazioni. Siamo convinti che il futuro sia qui. Ci sono tutte le possibilità per gettare le basi per un progetto che crei una visione d'insieme sui prossimi 10-15 anni. Il futuro», insiste Ceresa, «sarà la mobilità su acqua, tra l'altro green con mezzi non inquinanti».

Un tavolo di lavoro di esperti sta analizzando la fattibilità di questa idea, «su cui i Comuni gardesani sono d'accordo», in sinergia ovviamente anche con i «gestori» della mobilità sul lago, a partire da Navigarda, che rimane una struttura governativa. «Ora stiamo cercando i fondi per creare uno studio di pre-fattibilità», precisa il segretario della Comunità del Garda. «Bisogna infatti analizzare il contesto in maniera globale: quanti utenti potenzialmente verrebbero coinvolti (solo l'area gardesana, per inciso, ha circa 400mila residenti, senza considerare i mesi estivi, con le presenze turistiche e i proprietari delle seconde case), la sostenibilità dell'operazione e così via. Credo che entro fine anno si potrebbe commissionare questa analisi dettagliata, complessa ma indispensabile».

Per farlo diventare realtà servirà però anche un cambio di mentalità, creando un nuovo approccio «culturale» che veda nel trasporto via acqua una valida alternativa all'auto: «è indubbio che ad oggi gran parte del servizio di navigazione sul Garda è sviluppato sul turismo. Ma molto si sta già facendo e si continuerà a fare per incentivare la mobilità via acqua. «In tal senso la sinergia con Navigarda è totale», aggiunge Ceresa.

A tal proposito, per incentivare a lasciare a casa l'automobile e spostarsi via acqua, per esempio, Navigarda ha ideato l'iniziativa «Conosci il tuo lago», sottoscritta

La motonave Andromeda la più moderna imbarcazione della flotta della Navigarda. L'utilizzo delle vie d'acqua al posto delle strade permetterà di ridurre il traffico sul Garda incentivando gli spostamenti via nave con corse più frequenti e meno inquinamento



da tutte le amministrazioni comunali dei paesi che si affacciano sul lago, che prevede riduzioni tariffarie, fino al 20 per cento sulla tratta più lunga, per tutti i residenti dei Comuni gardesani quale stimolo a conoscere meglio e a valorizzare il proprio territorio. Navigarda, oltre a garantire un servizio pubblico di linea, durante la stagione estiva, promuove diverse iniziative come «Le crociere Isola del Garda a bordo della Motonave Zarnardelli» o collaborazioni con altri vettori (come Trenord) per iniziative di promozione turistica che vedono abbinati il trasporto su treno con quello su battello. A ciò si aggiungono agevolazioni tariffarie per le famiglie, come con la promozione «Happy Family» che consentono, con l'acquisto di due biglietti di libera circolazione giornalieri a

tariffa intera, di ottenere fino a 2 corse gratuite ai ragazzi da 4 a 11 anni. Tra le novità dell'estate di quest'anno ci sono inoltre le carte di libera circolazione plurigiornaliere, valevoli tre giorni e a un prezzo vantaggioso, e che permettono al turista di spostarsi tra le diverse località del lago, utilizzando

Un tavolo di esperti sta analizzando la fattibilità di questa soluzione

o i mezzi di Navigarda, senza limitazioni di fermata. La navigazione sul Garda inoltre non si limita al solo periodo estivo. Dal 2019, in particolare, Navigarda ha scommesso sul prolungamento

della stagione anche nei periodi meno turistici, intrecciando relazioni con gli operatori economici del territorio, i consorzi turistici, gli albergatori e i Comuni gardesani per avviare iniziative di promozione turistica.

Rispetto al passato, quando l'orario estivo del servizio di navigazio-

ne si concludeva a metà ottobre, oggi il servizio è stato prolungato fino al 2 novembre. Inoltre, per le festività, fino all'Epifania, sia per la sponda occidentale che per quella orientale del lago, vengono attivati i collegamenti nei Comuni dove si organizzano eventi e mercatini di natalizi.

Nel periodo di bassa stagione, Navigazione Lago di Garda non si ferma: già dallo scorso inverno, la direzione generale della gestione governativa Lughè ha avviato un ambizioso e nuovo progetto di formazione chiamato «Home Accademy». Si tratta della prima scuola di formazione interna che ha come obiettivo di ampliare le conoscenze del personale di ruolo e dei giovani assunti, nei diversi settori professionali.

Ma uno dei progetti più ambiziosi e promettenti messi in campo dalla Navigazione laghi è la svolta «green» delle proprie imbarcazioni. Nell'inverno 2019 è entrata in servizio la motonave Pelèr, lunga 35 metri e larga 8, con una porta-

400mila

IRRESIDENTI nella regione del Garda, senza considerare le seconde case. Un carico antropico che si riverbera in maniera significativa sulla viabilità, che poi deve fare i conti con 24 milioni di presenze turistiche annuali



PIERLUCIO CERESA: «Non è più possibile proseguire in questo modo. Le due strade Gardesane sono ormai impercorribili per diversi mesi all'anno ma è anche impensabile realizzare ulteriori infrastrutture viarie»

Auto in attesa dell'imbarco su un traghetto della Navigarda fra Torri del Benaco e Maderno. Il servizio di trasporto delle auto dovrà essere incentivato per ridurre il carico di traffico sulle strade litoranee che è già al limite di rottura



di 350 passeggeri, costruita a Chioggia ed assemblata al cantiere Navigarda di Peschiera, sul tetto del quale, tra l'altro, è stato installato un grande impianto fotovoltaico. Costruita in acciaio e alluminio, è stata motorizzata con due motori diesel common-rail a basso impatto ambientale da 368 Kw, concepita per utilizzare carburante biologico e un sistema sofisticato di trattamento fumi con basse emissioni.

Anche gli aliscafi sono stati sottoposti ad un importante programma di rimotorizzazione con apparati di nuova generazione a basse emissioni. Il futuro si sta così colorando sempre più di verde: sono già in costruzione nel cantiere di Peschiera altre due motonavi, che entreranno in servizio nei prossimi anni e che saranno equipaggiate con un nuovo sistema di propulsione ibrida (diesel-elettrico) che consentiranno l'approdo e le manovre nei porti a zero emissioni nocive. È previsto l'aggiornamento anche del traghetto Ada-

mello, adibito al trasporto di veicoli e utilizzato per la tratta di collegamento tra Maderno e Torri del Benaco, sempre con un propulsore ibrido diesel-elettrico.

«Navigazione Laghi Italia, è sempre al lavoro con nuovi progetti per un futuro sempre più green, un processo che richiederà del tempo ma produrrà un radicale cambiamento della flotta con l'arrivo di nuove imbarcazioni di ultima generazione», conferma il direttore di esercizio Giuseppe Mafale. «La Navigazione Lago di Garda e tutta la Navigazione Laghi Italia, mettendo in campo queste attività e iniziative per proporre sempre di più un servizio efficiente e al passo con i tempi, ha a cuore il benessere di tutta l'utenza, nazionale e internazionale, che usufruisce del trasporto di linea lacuale, per godere delle me-

raviglie del territorio e per trasferirsi agevolmente da una sponda all'altra e da Comune a Comune». «Lo sviluppo green delle navi e delle infrastrutture», conclude Mafale, «ricalca l'attenzione verso un ambiente sempre più pulito e sostenibile. La formazione del personale conferma la nostra

attenzione alla sempre maggiore sicurezza del trasporto e quindi dei passeggeri, e lo studio e lo sviluppo dell'orario dei servizi di linea lacuali è volto sempre di più ad accogliere le richieste dell'utenza

e di tutti gli enti territoriali, al fine di migliorare la viabilità e rendere più fruibile i percorsi del Garda. La nostra mission ruota intorno alla soddisfazione del cliente e la Navigazione Laghi Italia lavora scrupolosamente come una squadra coesa su tutti e tre i laghi italiani (Garda, Como e Maggiore)».

Imbarcazioni a basse emissioni e maggiori servizi per incentivare la navigazione

Mezzi pesanti sulla Sr 450: la superstrada è oggi caricata dal traffico dei Tir che escono dalla A22 ad Affi per tornare poi in autostrada a Peschiera, e viceversa. Il pedaggio ridurrà di molto questa prassi



Il futuro della navigazione sul lago di Garda non può prescindere da quello che è, e sarà, l'assetto viabilistico e intermodale dei territori circostanti. Attorno all'area gardesana non mancano infatti alcuni snodi cruciali per mettere in collegamento, per esempio, anche la zona del lago con le autostrade. Indirettamente pure la messa in sicurezza e allargamento della Sr 450, la strada regionale che percorre l'entroterra del basso lago collegando Affi con Peschiera e l'autostrada A4, ha la sua valenza strategica.

Il progetto dei lavori prevede l'allargamento a due corsie dell'ultimo tratto della superstrada all'altezza di Affi con l'obiettivo di ridurre il congestionamento della viabilità. Allo studio c'è anche la possibilità di far diventare a pagamento per i mezzi pesanti la Sr 450 (con tariffe superiori alla A22), per disincentivare l'utilizzo da parte dei camion

Elsa De Berti, vice presidente del Veneto, non ha dubbi sulla necessità di potenziare la viabilità alternativa creando una sinergia con Rete ferroviaria per una linea di superficie per il lago

della superstrada, percorsa dagli autotrasportatori per risparmiare sul prezzo della tratta autostradale tra Peschiera e Affi.

Se quest'intervento riguarda l'immediato, per il futuro non mancano una serie di ragionamenti sullo sviluppo dei trasporti non solo su gomma ma anche su ferro: uno dei possibili progetti potrebbe infatti essere quello del collegamento ferroviario tra la città e l'aeroporto di Villafranca e il lago e in particolare con Peschiera, Lazise e Bardolino, che faccia da apripista ad una nuova mobilità sostenibile e intermodale lungo la sponda orientale del Garda, inserendosi all'interno del Piano regionale dei trasporti 2020-2030 e anche all'interno degli orientamenti e della programmazione nazionale e dell'Unione Europea.

«Con Rete Ferroviaria Italiana», spiega Elsa De Berti, vice presidente delle Regioni con delega a Trasporto Pubblico, Navi-

gazione, Mobilità sostenibile, «abbiamo firmato un protocollo d'intesa in cui è previsto che le ferrovie presentino uno studio di fattibilità tecnico-economico e che così individui quale possa essere il miglior collegamento ferroviario possibile, indicando un possibile percorso specifico che porti verso il lago».

D'altra parte», sostiene l'assessore regionale De Berti, «è necessario e strategico potenziare le vie di comunicazione del Garda, anche come alternativa alla strada Gardesana. Siamo ancora in una fase primordiale ma l'idea di base c'è. Ora serve tempo per concretizzarla».

È aperta inoltre la partita della messa in sicurezza della stessa Gardesana, in particolare nel tratto del basso lago, in parallelo con la sistemazione della pista ciclabile e della realizzazione della ciclovia del Garda.

Per quanto riguarda il tema della navigazione in senso stretto, poi, De Berti precisa: «La navigazione dei laghi è gestita dal governo. C'è senz'altro la volontà delle Regioni, a partire dal Veneto, di "regionalizzare" il servizio e quindi di portarlo in capo alle Regioni. Sono ovviamente ancora da studiare i modi, i tempi e con quali prerogative. La volontà delle tre Regioni (per il Garda parliamo di Veneto, Lombardia e Trentino, ndr) comunque è quella di ragionare insieme non solo in termini di navigazione ma soprattutto all'interno di un più ampio sistema di trasporto pubblico locale». Aggiunge la vice presidente regionale. «In questo senso, su ogni progetto e idea, lavorare in sinergia e in coordinamento diventa fondamentale e strategico».



TURISMI

| Natura | Bellezza | Arte

Il fascino discreto della Valpolicella Vino e non solo

PAESAGGIO Il territorio a metà strada tra Verona e il Garda si propone di intercettare anche con eventi sportivi e culturali i flussi del turismo sostenibile e quello delle città d'arte

CAMILLA MADINELLI
camilla.madinelli@arena.it

Valpolicella, oltre al vino c'è di più. Da scoprire a piedi o in bicicletta, arrivando con l'auto o in camper. Con in mano un calice e una cartina, tra un pic-nic in vigna e un tour. Andando in escursione con una guida oppure partecipando a una visita guidata in siti archeologici come il Tempio di Minerva a Marano, la Grotta di Fumane e i recentissimi scavi alla Villa dei Mosaici a Negrar, che nonostante i lavori e gli studi ancora in corso sta generando una "mosaico mania" e trainando l'interesse verso queste destinazioni culturali. Oppure ascoltando musica tra i filari mentre si assaggiano prodotti gastronomici locali, passando dal Museo preistorico di Sant'Anna d'Alfaedo ai fasti delle ville venete, alle terme di Pescantina o a San Giorgio Ingannapoltron dove, dopo il suo ingresso nel gotha dei «Borghi più belli d'Italia», in certi periodi i visitatori arrivano a frotte.

La terra natia dell'Amarone, del Recioto e del Ripasso punta da anni a incrementare i flussi turistici sull'onda del successo dei suoi rossi, mostrando a turisti italiani e stranieri storia, cultura, siti e ambienti naturali delle sue vallate. Una strategia vincente, a giudicare sia dalla crescita costante delle adesioni alla Strada del Vino Valpolicella di cantine, attività ricettive, ristoranti e produttori di tipicità che stanno rendendo l'associa-

SITO ARCHEOLOGICO
Il tempio di Minerva prevede 2500 visite

La testimonianza Il gruppo Ctg (Centro turistico giovanile) Valpolicella Genius Loci guidato da Riccardo Pinamonte, che si è aggiudicato il bando indetto dal Comune di Marano in collaborazione con la Soprintendenza di Verona per apertura, gestione e valorizzazione del Tempio di Minerva, nel 2021 ha messo «a bilancio» 2.500 visite al sito archeologico sul monte Castelon.

zione una forza a livello regionale (+30% tra 2019 e 2022) sia dalle presenze turistiche registrate negli otto Comuni del marchio d'area Valpolicella Arte Natura e sapori che stanno lavorando da tempo a favore di una promozione turistica unitaria: Negrar, Marano, Fumane, San Pietro in Cariano, Sant'Ambrogio, Pescantina, Dolcè, Sant'Anna d'Alfaedo. Al lavoro anche, con la Strada e il Consorzio Tutela Vini Valpolicella, per il riconoscimento della tecnica di appassimento delle uve come patrimonio immateriale dell'Unesco, un asso nella manica che in tanti sperano di potersi giocare tra qualche anno. Con un convinimento su tutti, però: «Il vino è

un attrattore, magari celebre e asodato, ma non è l'unico», sottolinea la presidente della Strada, Miriam Magnani. «La Valpolicella è molto di più e come tale va presentata, facendo leva sui tanti valori apprezzati dal viaggiatore moderno a caccia di esperienze. L'offerta va differenziata, questo territorio ci permette di farlo e di farlo bene».

Enoturismo sì, dunque, ma anche molto altro alla base delle 216.004 presenze nelle attività ricettive della Valpolicella registrate nel 2021, in netto miglioramento rispetto alle 147.296 del 2020, fustato dal Covid-19, che aveva segnato un crollo del 55% rispetto al buon risultato che era stato ottenuto nel periodo precedente alla pandemia. Nel 2019, infatti, erano state 326.192 le presenze turistiche e lì, almeno, si vuole tornare. Sempre considerando che, in questi conteggi, non sono comprese le gite fuori porta senza pernottamenti.

A metà strada tra il lago di Garda, un bacino che in stagione fa milioni di turisti, e la città di Verona che è ai primi posti della top ten italiana, la Valpolicella può infatti contare pure su un turismo di passaggio: coppie, famiglie, amici in vacanza sul Garda oppure in città per la stagione della lirica o per i monumenti, vanno e vengono in giornata in cantine, ville, parchi e terme. «Stiamo lavorando per riuscire a intercettare e raccogliere i numeri di questi flussi, indicativi anch'essi della vocazionalità turistica del nostro brand», afferma Magnani. A tenere il con-

Il paesaggio della Valpolicella con i vigneti e i terrazzamenti



to, e a incrementare le varie opportunità di scoperta di questo territorio, ci stanno pensando anche altri. Il gruppo Ctg (Centro turistico giovanile) Valpolicella Genius Loci guidato da Riccardo Pinamonte, che si è aggiudicato il bando indetto dal Comune di Marano in collaborazione con la Soprintendenza di Verona per apertura, gestione e valorizzazione del Tempio di Minerva, nel 2021 ha messo «a bilancio» 2.500 visite al sito archeologico sul monte Castelon. Poi ci sono gli eventi enogastronomici, sportivi e culturali a cui partecipano dalle 200 alle 3mila persone, promossi da amministrazioni comunali e associa-

zioni, come Vetrina dell'Amarone e Palio del Recioto, corsa ciclistica Gp Palio del Recioto e Amaranthon, Magnalonga di Pedemonte, 4 Passi di gusto, Magnalonga Settembrina, Divin Negrar, Festa de le fae, Val Polis Cellae e Sound Polis Cellae (in programma sabato 2 luglio), Borgo Divino, Mercatini di Natale, Adigemarathon. Secondo i primi dati elaborati dalla Strada del Vino, provvisori e non ancora confermati dall'Istat, nel primo trimestre di quest'anno nella Valpolicella turistica degli otto territori del marchio d'area le presenze sono state 34.612, in aumento del 58% rispetto al pari periodo 2021 quando erano state

21.783, ma ancora del 20% sotto al dato pre-Covid del primo trimestre 2019, quando erano arrivate a 43.295. «Questo andamento sembra paragonabile a quello generale del primo trimestre in Veneto», commenta Magnani. «A livello regionale le presenze turistiche risultano più che raddoppiate rispetto al 2021, ma non toccano ancora le cifre del periodo pre-Covid, rispetto al quale si sono ridotte di un terzo. Le località del lago di Garda sono le prime a vedere un segno positivo», sottolinea Magnani, «le destinazioni termali e la montagna sono in recupero, le città d'arte pure». La Valpolicella, ne è certa, non sarà da meno. ●

ULTIMI DATI E PROSPETTIVE

Tedeschi e austriaci scelgono il Garda Camere prenotate al 91%

Bagnanti sul Lago di Garda a Lazise



stagione turistica veneta e veronese all'insegna dei turisti tedeschi ed austriaci, quelli di prossimità appena oltre confine. «Si tratta sicuramente di un quadro positivo in linea con le aspettative e con il trend che registriamo in questo periodo». Così il presidente di Federalberghi Veneto, Massimiliano Schiavon, commenta i dati Hbenchmark per il week end del Corpus Domini. Tedeschi e austriaci trainano l'occupazione delle strutture del lago di Garda

(91%) e della costa (83%). «I territori della costa e del lago sono quelli che presentano i dati migliori, ma è da considerarsi positiva anche la presenza in montagna e nelle città d'arte», osserva. Questo, però, aggiunge, «non attenua la nostra preoccupazione per i prossimi mesi dove fattori come costo delle bollette e rincari dell'energia rischiano di frenare, in particolare, il turismo interno. A questo si aggiunge il fatto che, poi, questi fattori pesano anche sui bilanci delle strutture alberghiere

che si trovano costretti ad aumentare i prezzi con il rischio di perdere clienti in un circolo vizioso che danneggia operatori e turisti». Schiavon conclude con una questa valutazione: «siamo fiduciosi che per i prossimi giorni si registri un sold out per tutte le destinazioni. Infatti c'è da considerare che i turisti tedeschi ed austriaci prenotano con più anticipo, mentre, gli italiani lo fanno più sotto data. Questo comportamento d'acquisto tipico dei rispettivi profili ci spiega perché montagna e città d'arte premiate da un mercato interno nei prossimi giorni potrebbero registrare un ulteriore incremento».

Intanto decolla il progetto di un «Garda unico» nella promozione turistica da parte di Trentino, Lombardia e Veneto sui mercati esteri più lontani. Per questo gli

assessori con delega al turismo delle tre aree - Roberto Failoni, Massimo Sertori e Federico Carner - si sono incontrati a Riva del Garda, in Trentino, dove hanno deciso di mettere in comune risorse operative e finanziarie per centrare l'obiettivo. Regione Lombardia e Regione Veneto - precisa una nota della Provincia autonoma di Trento - intendono destinare alla proposta una quota del Fondo dei Comuni confinanti, quella per i progetti strategici, mentre la Provincia di Trento metterà a disposizione le competenze nella promozione attraverso Trentino Marketing. Le iniziative promozionali, sottolineano i tre assessori saranno condivise con gli altri soggetti che sul Garda si occupano di promozione turistica (i Consorzi Lago di Garda di Lombardia e Veneto). ●

PRONTI AD ASSUMERE LE IMPRESE DI COSTRUZIONI CHIEDONO I SUPER TECNICI ITS RED

Il nuovo corso Infrastructure Manager crea i professionisti per la gestione delle grandi opere, figura molto ricercata dalle aziende

**ITS red
ACADEMY**

Alta formazione tecnica che innova l'edilizia e dà accesso diretto al mondo del lavoro. È ITS Red Academy che forma i super tecnici in bioedilizia, risparmio energetico per edifici e cantieri e nelle tecnologie del made in Italy.

A Verona, ci sono quattro corsi ITS Red: **Building Manager** ed **Energy Manager 4.0** e, dal prossimo autunno, si aggiungono **Design Manager** per il legno-arredo e **Infrastructure Manager**, realizzato in collaborazione con Esev-Cpt.



Cristiano Perale presidente di ITS Red Academy

"La forza dei nostri percorsi formativi – spiega **Cristiano Perale** presidente di ITS Red Academy – è che sono progettati in collaborazione con le imprese e rispondono a bisogni professionali reali. Non a caso, i nostri studenti sono così richiesti dalle aziende, che esistono liste d'attesa per assumerli al termine del percorso formativo".

I corsi sono biennali e prevedono, complessivamente, 1800 ore di formazione, di cui 600 di stage in imprese e studi di progettazione.

"Le nostre imprese hanno bisogno di collaboratori specializzati. Rice-

viamo continuamente richieste di professionisti con competenze ade-



Carlo Trestini, presidente ANCE Verona.

guate alla nuova edilizia", conferma il presidente di **Ance Verona** (Associazione Nazionale Costruttori Edili) **Carlo Trestini**. Questo perché il sistema delle costruzioni si è fortemente evoluto: la tecnologia ha cambiato il modo di costruire, il settore ha implementato la necessità di conoscenze specifiche ed è in forte crescita. Per questo le aziende hanno bisogno di corsi che formino i professionisti della nuova edilizia.

Infrastructure Manager, in particolare, è il corso di alta formazione post diploma che permette di diventare il tecnico specializzato nella gestione del cantiere per grandi infrastrutture con focus su efficienza energetica, gestione appalti e sostenibilità. Super tecnici capaci di gestire cantieri infrastrutturali, utilizzando le più moderne tecnologie e che sono in grado di seguire l'opera dalla progettazione alla realizzazione, comprese competenze giuridiche/amministrative che i grandi appalti richiedono.

"ITS Red Academy – spiega **Alberto Dreza**, direttore **Collegio Imprenditori Edili del Veneto** – ha dato risposta concreta alle richieste del settore, intercettando i nostri bisogni e proponendo corsi per preparare e qualificare studenti e professionisti. Le sfide che siamo chiamati a superare sono molteplici. Le imprese necessitano di figure professionali preparate e qualificate da inserire in cantieri ed uffici, per assicurare l'ottima riuscita degli impegni assunti che il mercato sta già proponendo".

"Sempre più il settore delle infrastrutture – sottolinea **Trestini** – sarà improntato su grandi opere e grandi appalti, mi riferisco ad esempio alla Tav e ai progetti che partiranno con il Pnrr. Le dimensioni dei progetti determinano che le imprese debbano gestire una maggiore complessità e, quindi, abbiano bisogno di professionisti in grado di gestire cantieri complessi dal punto del coordinamento delle attività, della burocrazia e della realizzazione dell'opera".

Un corso pensato per i neo diplomati, ma anche per chi già lavora in azienda o è un professionista del settore



Alberto Dreza, direttore Collegio Imprenditori Edili del Veneto.

e vuole specializzarsi. "Gli studenti sono importanti – conferma **Trestini** – perché hanno una formazione specifica e pratica che permetta loro di essere operativi in breve tempo. Ma è pensato anche per professionisti che già operano nel settore e che possono implementare le loro competenze in questo particolare ambito. È un percorso formativo molto interessante anche per la Pubblica amministrazione".

I corsi ITS Red sono, quindi, fattori di innovazione per le aziende del mondo delle costruzioni: "Il tempo speso in formazione – chiarisce il **direttore Dreza** – non è un "costo" bensì un investimento da salvaguardare. Per questo il corso Infrastructure Manager può essere una opportunità di crescita per tutte quelle maestranze che già lavorano nelle nostre imprese, ma che hanno la voglia e lo spirito di progredire professionalmente".

Con una certezza: l'accesso al lavoro è assicurato. "Abbiamo fatto una verifica con le nostre imprese associate – precisa il presidente **Trestini** – e la richiesta di questo tipo di professionalità è enorme. La domanda di questa figura professionale è sicuramente superiore al numero di studenti che usciranno dal corso, questo sia per la parte di stage che per l'attività lavorativa". Un sostegno che il direttore **Dreza** conferma: "Le aziende che rappresentiamo si rendono disponibili a collaborare alla buona riuscita di questi percorsi formativi, non solo per accogliere gli eventuali studenti in stage, ma anche farsi attori principali per condividere il percorso".



L'ALTA FORMAZIONE CHE SERVE ALLE AZIENDE

Inquadra il QR Code per iscriverti subito!



orientamento@itsred.it | itsred.it | [f](#) [@](#) [v](#) [in](#)

SAPERI E TALENTI | Conoscenza | Formazione

Tre ingegneri a «zero emissioni» e i colossi se li contendono

FONDATORI Gecchele, Rossi e Grezzani hanno sviluppato strumenti all'avanguardia come il Bim (Building Information Modeling): «Così lavoriamo in contemporanea con ingegneri e progettisti da tutto il mondo su uno stesso progetto»

VALERIA ZANETTI

Hanno guidato verso la neutralità energetica colossi della distribuzione alimentare come gruppo Aldi e con il loro know how consolidato, all'insegna della sostenibilità, offrono consulenze a big mondiali del commercio online del calibro di Amazon e Zalando. Il team di professionisti di Dabster Engineering, con sede a Verona, in via Sommacampagna, può vantare prestigiose collaborazioni che supportano i committenti verso il traguardo delle emissioni zero.

L'ultima sfida ha riguardato appunto l'incarico ottenuto dalla multinazionale tedesca della Gdo che può quindi annunciare di aver raggiunto la neutralità climatica dei punti vendita in Italia (138 a fine 2021, ndr), grazie al lavoro dello studio scaligero, autore della progettazione e ottimizzazione di tutta l'impiantistica energetica. La collaborazione parte da lontano, più precisamente da quando il Gruppo tedesco ha deciso che l'espansione sul territorio italiano dovesse essere accompagnata da una forte attenzione alla sostenibilità ambientale, facendo dell'efficiamento uno dei pilastri della propria strategia. «Il nostro approccio nella progettazione degli impianti è sempre lo stesso: mettere davanti a tutto l'estrema razionalizzazione energetica - spiega Giorgio Grezzani, uno dei tre soci fondatori di Dabster - coniugando in questo modo le necessità del cliente con il rispetto assoluto per l'ambiente. Si tratta di una visione prettamente nordeuropea, che ha messo radici e continua a consolidarsi anche in Italia. La nostra sensibilità nei confronti di questa tendenza ci pone ai vertici tra le imprese del



settore». La storia di Dabster è completamente all'insegna della valorizzazione delle skills green dei fondatori. Cinque anni fa tre ingegneri veronesi con specializzazioni diverse - idraulica, energetica ed elettrica - ma complementari, dalla decennale esperienza, Marco Rossi, Alessandro Gecchele e Giorgio Grezzani, decisero di unire le forze per fondare uno studio di progettazione, che potesse offrire al cliente finale un servizio completo e di altissimo livello, mettendo a fattor comune le esperienze maturate da ciascuno in vari ambiti e contesti, dal Medio Oriente al Nord ed Est Europa, all'Africa. «La nostra mission è stata di portare in Italia un



Un rendering del lavoro di Dabster per i 29 supermercati Aldi. A fianco i tre fondatori di Dabster nelle foto (dall'alto in basso): Giorgio Grezzani, Marco Rossi e Alessandro Gecchele

modus operandi che in alcuni Paesi europei era già affermato, replicandolo - prosegue Grezzani - e non è un caso che grandi colossi mondiali del commercio si affidino a noi per consulenze di natura impiantistica, come ad esempio Amazon e Zalando», che hanno recentemente aperto nuovi stabilimenti rispettivamente a Castelguglielmo, in provincia di Rovigo e Nogarole Rocca.

«Nel tempo, ovviamente siamo cresciuti e abbiamo ampliato il nostro staff e i nostri uffici, ma quello che non abbiamo modificato è questo approccio di progettazione che oserò definire sostenibile, attenta all'ambiente e quindi an-

che ai costi di gestione, senza mai perdere di vista il massimo dell'efficienza e dell'efficacia», riprende.

Ad oggi Aldi Italia ha evitato l'emissione di oltre 4 mila tonnellate di anidride carbonica (CO2) in atmosfera, soprattutto attraverso l'utilizzo di energia derivante dal fotovoltaico e della tecnologia di illuminazione led.

«Poter collaborare con marchi internazionali ci ha permesso di crescere e di incanalare al servizio della clientela le nostre modalità operative - conclude - Quindi nel 2020, abbiamo potuto aprire una sede a Milano, incrementare di-

pendenti e collaboratori, utilizzare strumenti di progettazione all'avanguardia, come il sistema Bim (acronimo di Building information modeling, composto da modello 3D integrato con i dati fisici, prestazionali e funzionali dell'edificio, ndr), che ci permette di lavorare in contemporanea su uno stesso progetto con ingegneri e progettisti dislocati in ogni parte del mondo».

Oggi Dabster è una società che conta un organico di 40 profili, con un fatturato in crescita del 60% ogni anno, 500 metri quadrati di uffici tra il centro direzionale di Verona e la sede milanese, un orizzonte di crescita sempre più

ampio, dato che su alcune delle grandi opere italiane, previste nei prossimi anni e finanziate attraverso il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) è stata chiesta proprio la consulenza all'azienda, lanciata dai tre professionisti scaligeri, fondatori di una vera e propria industria della progettazione sostenibile. Lungo l'elenco dei lavori portati a termine, dalla progettazione e ristrutturazione di otto locali della catena di ristorazione giapponese Zushi, alla distribuzione degli impianti di climatizzazione e di trattamento dell'aria dell'ospedale di Pordenone, compresi interventi su piattaforme logistiche e stabilimenti in via di riqualificazione nel Veronese. ●

PROFESSIONI E MESTIERI

Una scuola per idraulici a Verona «Ogni anno sono 60 ragazzi e ragazze»

I salesiani del San Zeno sfornano circa 60 idraulici (ragazzi e ragazze) all'anno e sono ricercatissimi



L'esperienza quotidiana insegna quanto sia difficile trovare un idraulico capace di mettere mano ai guasti di casa, posare impianti in nuovi edifici, conoscere i prodotti tecnologicamente più avanzati, in grado di garantire prestazioni e risparmio energetico. A Verona c'è una scuola che forma questi profili. Si tratta l'Istituto Salesiano San Zeno, in stradone Antonio Provo. «Siamo stati i primi ad aver avviato un percorso che istruisce figure professiona-

li con competenze sia elettriche che termoidrauliche», spiega infatti Mattia Zinelli, coordinatore Formazione continua del San Zeno.

La scuola di formazione professionale in un triennio sforna operatori termoidraulici con competenze nell'ambito delle energie rinnovabili, degli impianti di riscaldamento, di distribuzione elettrica e nella domotica.

«Ogni anno da noi si diplomano e qualificano circa 60 ragazzi e ragazze che ricevono immediata-

mente delle proposte concrete di lavoro dalle aziende del territorio. Le richieste che riceviamo superano costantemente il numero di profili in uscita», assicura. Gli studenti possono infatti frequentare al San Zeno anche l'Istituto tecnico in Energia e termotecnica. «Molti studenti - riferisce - dopo la qualifica, proseguendo gli studi, abbinano le competenze della scuola professionale con quelle progettuali del tecnico, elemento particolarmente apprezzato dalle aziende».

L'istituto non è solo nell'impegno a formare nuovi idraulici, sempre più rari. A maggio ha accolto la prima tappa nazionale di Give Truck Tour, promosso da Grohe, multinazionale tedesca specializzata in soluzioni per bagno e cucine. L'iniziativa itinerante è stata replicata anche a Sesto San Gio-

vanni (Milano) e Fossano (Cuneo), ospitata negli istituti professionali Salesiani.

A Verona 140 studenti tra 14 e i 19 anni sono stati coinvolti in formazione teorica, in aula, grazie ad attrezzature e a materiale didattico specifico, fornito dall'azienda e pratiche, sul truck equipaggiato, che permette agli studenti di esercitarsi nell'installazione dei prodotti.

«Il Truck ci aiuta a incuriosire le nuove leve e a coinvolgerle in un modo inedito alla scoperta delle nostre novità», aggiunge Stefano Tarabba, responsabile del servizio tecnico e formazione di Verone in Italia.

Per conoscere l'offerta articolata della scuola, a ottobre sono previsti gli Open day del San Zeno con date ed informazioni su: istituto-salesianosanzeno.it. ● VA.ZA.

MONDI E MERCATI | Equilibri | Commercio | Culture

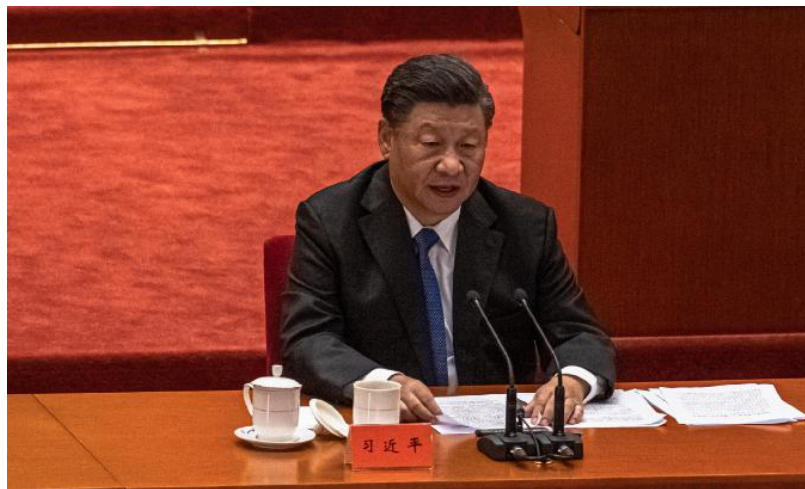
IL COVID E IL NODO DELLA GLOBALIZZAZIONE

La «marcia forzata» della Cina di Xi verso un nuovo capitalismo

SIMONE INCONTRO

Il cammino verso una globalizzazione sino-centrica sarà lungo e difficile ma qualcuno ha già deciso di tracciarlo. L'artefice di questo ambizioso piano è Xi Jinping, leader comunista e confuciano che, il prossimo ottobre, intende prolungare la presidenza oltre i due mandati abituali. A differenza dei suoi predecessori, Jiang Zemin e Hu Jintao, punta a ergersi come timoniere del Paese del Dragone alla stesso livello di Mao Zedong e di Deng Xiaoping. Sarà lui, quindi una delle figure politiche da tener d'occhio nel secondo semestre di quest'anno. La sua riconferma è al centro del dibattito nelle sale dei bottoni sia di Washington che di Bruxelles. In questi ultimi anni, mentre Donald Trump inneggiava ad «America First», Xi è stato l'alfiere di Davos e della globalizzazione. Poi è arrivata Wuhan e qualcosa è cambiato. Da allora il presidente, che da pochi giorni ha compiuto 69 anni, non ha più viaggiato fuori dalla Cina e il suo Paese è inaccessibile. Ad oggi se si vuole entrare, occorrono viaggi odissea e all'arrivo 21 giorni di quarantena in hotel designati dalle autorità. Un miliardo e 400 milioni di cinesi da 28 mesi non ha altra scelta che rimanere dentro i confini dove vige la politica «Covid zero casi», con lockdown e altre misure draconiane di controllo.

Mentre il mondo era in affanno, la Cina ha collezionato il record storico dell'attivo commerciale a 676 miliardi di dollari a fine 2021. Prima di entrare nei dettagli del piano di Xi, ci può aiutare il libro *Capitalismo contro capitalismo* di Branko Milanovic, capo economista nel



Xi Jinping, presidente della Repubblica Popolare Cinese e del partito comunista cinese

raggiungere i concorrenti occidentali. Nei forum della comunità business italiana in Cina di Yanqi Lake - promossi dall'allora ambasciatore italiano a Pechino Ettore Sequi, ora capo della Farnesina - il programma Made in China 2025 e il XXIV Piano Quinquennale (2021-25) voluto dal Partito erano i temi più dibattuti.

La Cina oggi domina il settore dell'energia solare. E numero uno anche nelle pale eoliche. Ambisce a conquistare un dominio globale sull'auto elettrica, le batterie e i componenti essenziali della loro produzione, inclusi i minerali rari. Ha il parco centrali nucleari più vasto del mondo e va a trattare per il petrolio direttamente con l'Arabia Saudita per ottenere transazioni in Renminbi. «Società armoniosa» all'interno e nuova Via della Seta all'estero. Sono queste le linee guida di Xi. Deng Xiaoping può essere il considerato il padre fondatore del capitalismo politico moderno, un approccio in cui si combinano dinamismo del settore privato, efficiente governo della burocrazia e sistema politico a partito unico. Le sue riforme hanno portato a una crescita annua di circa l'8% per cento pro capite nei quarant'anni successivi. Il riequilibrio economico del mondo non è solo geografico, ma anche politico. Il successo della Cina mette in discussione l'assunto dell'Occidente secondo cui esisterebbe un legame necessario fra capitalismo e democrazia liberale. La Cina sotto Xi sembra pronta a un altro cambio epocale e assumere un ruolo internazionale più attivo e a «vendere» il proprio successo nel mondo anche occidentale. Osservando l'attuale scenario internazionale non sarà affatto un'impresa facile.

departimento di ricerca della Banca mondiale, il quale scrive che non sappiamo quando e come la pandemia finirà, ma sembra chiaro sin d'ora che il mondo non sarà più lo stesso di prima. Lo studioso afferma che la pandemia cambierà il mondo sotto tre aspetti importanti.

Innanzitutto, questa emergenza sanitaria è destinata ad alimentare la rivalità fra Stati Uniti e Cina o, più in generale, fra capitalismo liberale e capitalismo politico. In secondo luogo, influenzerà la diffusione della globalizzazione poiché ha messo in evidenza la fragilità dei presupposti su cui si costruiscono le catene globali del valore.

Terzo, rivaluterà il ruolo dello

Stato nella vita economica. In tutti e questi tre aspetti, Xi gioca un ruolo di primo piano.

È interessante capire come il leader cinese si è mosso nell'emergenza Covid e dove punta con il suo terzo mandato. Nel corso della prima ondata della pandemia, Xi ha rafforzato la presenza della sua cordata politica (soprannominata l'«Esercito dello Zhejiang») in luoghi come Wuhan, Hong Kong e Xinjiang. Durante la seconda ondata, ha attuato una stretta nei confronti dei colossi digitali. Lo scorso anno oltre 600mila funzionari sono finiti in castigo per violazioni disciplinari. Di questi circa 400mila operavano in villaggi e aziende. Xi vuole dimostrare che il vertice è inflessibile nei confronti dei

fallimenti e della corruzione. La Cina è sempre meno una nazione emergente e sempre più una nazione avanzata. Nel libro *Partita a tre*, il professore Paolo Guerrieri, descrive molto bene l'ascesa della Cina che, «nello spazio di poco più di due decenni in seguito a un processo di accelerata modernizzazione tecnologica ed espansione internazionale è assurta al ruolo di superpotenza rivale degli Stati Uniti». Secondo alcuni si è trattato di una modifica epocale che ha messo in crisi il duopolio Usa-Europa che aveva dominato per oltre due secoli e con alterne vicende le

soriti del capitalismo mondiale. Xi ne è consapevole e ha deciso di investire il futuro del paese nelle nuove tecnologie e nella volontà di vedere la Cina, entro il 2030, affermarsi come lo Stato più avanzato al mondo dal punto di vista del 5G, dei Big Data e dell'Intelligenza artificiale.

Xi propone al mondo la Cina come alternativa al duopolio Usa-Europa

Pechino, come riporta anche il sinologo Simone Pieranni nel suo saggio *Red Mirror*, crede che la robotica e altre tecnologie all'avanguardia siano il cuore del programma governativo made in China 2025, che ha l'obiettivo di promuovere lo sviluppo di industrie strategiche e

LETTERA DA WASHINGTON

Negli Usa rinascono i sindacati I casi di Amazon, Starbucks e ora Apple

CLAUDIO SALVALAGGIO

Il sindacato fa breccia negli Usa e addenta anche Apple, ultima di una serie di grandi aziende a vedere la nascita di una «union» di lavoratori, dopo Amazon e Starbucks, confermando un trend nazionale che comincia a preoccupare la Silicon Valley ma anche i negozi al dettaglio e i ristoranti. Un fenomeno nuo-

vo, in controtendenza dopo una lunga crisi di iscritti e di rappresentanza, maturato negli anni della pandemia, quando le aumentate insicurezze e disuguaglianze socio-economiche hanno acuito tra i lavoratori la necessità di unirsi per contrattare salari, benefit, organizzazione dei turni, congedi parentali, misure di sicurezza anti Covid. Una tendenza avversata dai datori di lavoro anche con minacce e intimidazioni, ma incoraggiata da Joe Biden, che si definisce il presidente «più pro sinda-

Dopo Starbucks e Amazon i sindacati fanno breccia anche alla Apple dove sono nate «union» in diverse realtà



cati» della storia Usa. Biden, che in maggio ha ricevuto alla Casa Bianca il coraggioso fondatore del primo sindacato Amazon e altri suoi colleghi di colossi americani: «Questo Paese è stato costruito non da Wall Street ma dai sindacati, che hanno creato la classe media», ha spiegato il presidente, denunciando l'ulteriore arricchimento dei papaveri durante la pandemia «mentre gli americani erano in fila per il cibo». La svolta alla Apple è avvenuta in un negozio di Tonwson, nell'area di Baltimora, in Maryland, dove 65 dipendenti su 98 hanno votato a favore della richiesta di creare un sindacato (basta il 30% delle firme dei dipendenti), il primo del colosso hi-tech in Usa. La nuova Apple Core union - abbreviazione di coalizione dei dipendenti organizzati del settore del detta-

glio - aveva scritto una lettera aperta in maggio al ceo Tim Cook spiegando che il suo obiettivo era di «ottenere accesso ai diritti che ora non abbiamo», senza tuttavia «andare contro o creare conflitti con il nostro management». «Una vittoria storica, che mostra una forte domanda di unions nei negozi Apple e in differenti industrie della nostra nazione», ha detto Robert Martinez, presidente della International Association of Machinists and Aerospace Workers, il sindacato che sosteneva l'iniziativa e al quale aderirà la nuova «union» di lavoratori Apple. I colossi intanto cercano di scoraggiare i dipendenti dal creare unions. Il Ceo di Starbucks Howard Schultz, ha ventilato di concedere i prossimi vantaggi solo ai lavoratori non iscritti ai sindacati. Senza successo, finora.

