



territorio Obiettivo

DISPONIBILE ANCHE ONLINE SU ADIGE.TV

DISTRIBUZIONE GRATUITA



Direttore Editoriale **Lucio Leonardelli** Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, CNS VERONA Anno 2 - N.S. n.8 - 27 settembre 2018



SPECIALE INFRASTRUTTURE PARLANO GLI ASSESSORI REGIONALI DEL VENETO ELISA DE BERTI E DEL FRIULI VENEZIA GIULIA GRAZIANO PIZZIMENTI



a pag 4-5 e pag. 8-9

TERZA PAGINA

INCONTRO ZAIA E STEFANI SULL'AUTONOMIA: LE CONSIDERAZIONI DI PAOLO POSSAMAI



a pag 3

PRIMO PIANO

CEREAL DOCKS CORRE SUI BINARI DELLA SOSTENIBILITÀ



a pag. 12-13

TERRITORIO

BUONE INDICAZIONI PER LA VENDEMMIA 2018



a pag 16

TURISMO

REGIONI E PROGRAMMAZIONE TURISTICA: COSA FARE DOPO IL G20 DI BIBIONE

a pag. 15



ECONOMIA

SPORT E IMPRESA: BERTOLINI GROUP RILANCIA IL PORTOGRUARO CALCIO

a pag. 18-19



CULTURA

A PORTOGRUARO SUCCESSO PER IL FESTIVAL INTERNAZIONALE DI MUSICA

a pag. 20-21



ORNELLA BELLIA
VENEZIA WINES

La forza della
Famiglia

#OrnellaBelliaVeneziaWines



Portogruaro Interporto spa

PORTOGRUARO INTERPORTO SPA

Sede legale: Piazza della Repubblica, 1 - Portogruaro (Ve)

Sede operativa: Zona Ind. Noiari – Loc. Summaga di Portogruaro (Ve)

Tel. 0421.276247 - Fax 0421.275475

info@interportoportogruaro.it - www.interportoportogruaro.it



I NOSTRI SERVIZI

TRASPORTO COMBINATO

stoccaggio contenitori carichi e vuoti;
servizio di handling per il carico,
lo scarico e il trasbordo;
servizio di terminalizzazione stradale;
servizi doganali (magazzino
doganale/fiscale/IVA);
servizi amministrativi

TRASPORTO TRADIZIONALE

gestione arrivi ferroviari e stradali;
gestione partenze ferroviarie
e stradali;
servizio di handling per il carico,
lo scarico e il trasbordo;
servizio di stoccaggio e di magazzino
su area scoperta o in capannone;
servizi doganali (magazzino
doganale/fiscale/IVA);
servizi amministrativi



Erika Stefani e Luca Zaia fiduciosi rispetto al percorso intrapreso con meta il prossimo 22 ottobre. Paolo Possamai illustra a Obiettivo Territorio quanto emerso nell'incontro-confronto tenutosi a Padova tra il Ministro e il Governatore del Veneto

AUTONOMIA REGIONALE: AD UN ANNO DAL REFERENDUM SI ARRIVERÀ ALL'INTESA?

Il 22 ottobre prossimo sarà un anno da quando i circa 2 milioni e mezzo di cittadini del Veneto hanno votato al referendum per chiedere l'autonomia regionale. Entro quella data Erika Stefani, vicentina, leghista Doc, alla sua seconda legislatura e attuale Ministro per gli Affari Regionali si è impegnata di portare in Consiglio dei Ministri un testo che dovrebbe recepire quanto già concordato dal Governatore del Veneto Luca Zaia con il precedente Governo Gentiloni che dovrebbe sancire, di fatto,

il via libera alle richieste riguardanti la competenza delle 23 materie, con i relativo fondi, come previsto dalla Costituzione e prospettato dallo stesso Zaia. Sarà proprio così? Ferma restando la volontà ribadita in più circostanze dal Ministro Stefani, sarà necessario capire l'atteggiamento non certo della Lega quanto quello dei 5 Stelle che, se è pur vero che in occasione del referendum nel Veneto si schierarono a favore, ora non sembrano essere sintonizzati sulla stessa lunghezza d'onda,

come evidenziato di recente da qualche suo esponente. Di autonomia regionale intanto se n'è parlato ai primi di settembre presso l'Ateneo di Padova, nel corso di un incontro-confronto proprio tra Luca Zaia ed Erika Stefani, dal titolo "Veneto start up del progetto federale" (assai significativo peraltro), con moderatore il direttore del Mattino di Padova, della Nuova Venezia e della Tribuna di Treviso Paolo Possamai cui abbiamo chiesto alcune sue valutazioni rispetto a quanto è stato detto in tale circostanza.

litico. Non dubito che produrrà il massimo dell'energia, ma non so se sarà in grado di vincere contro le forze avverse e specialmente contro un indomito spirito conservativo che sclerotizza ogni processo in Italia.

Quali sono gli ostacoli principali che potrebbero esserci rispetto al percorso già avviato? Forse l'alleanza di governo con il Movimento 5 Stelle?

Ci sono due barriere da valicare. Una consiste

somma alla spicciolata. E dunque i vagoni più lenti tenteranno di frenare quelli che sono in posizione più avanzata.

Zaia ha ribadito anche in tale occasione la richiesta avanzata in merito ai 9/10 del gettito fiscale. E' una richiesta che sta in piedi secondo lei?

Le trattative per definizione iniziano chiedendo il massimo e talora anche di più. Zaia fa riferimento alle quote riservate alle Province autonome di Trento e Bolzano. Ma ovviamente è un target del tutto impensabile, poiché appare evidente l'impossibilità di garantire un quadro di solidarietà e di consenso nazionale al progetto.

I veneti sono andati alle urne per il referendum il 22 ottobre dello scorso anno. Da allora, a suo avviso, le aspettative sono ancora così alte o il sentimento generale è mutato? Le aspettative di autonomia dei veneti è così forte che resiste addirittura all'usura di un quarto di secolo di false partenze, traccheggiamenti, tradimenti da ogni parte politica.

Anche a seguito dell'incontro di Padova, se la sente lei di fare delle realistiche previsioni, non tanto rispetto alle date quanto invece a ciò che veramente si potrà ottenere da Roma?

Serve un inguaribile ottimismo e aderire a un antico motto come "spes contra spem" per non demordere. Occorrerà lavorare con scaltrezza e determinazione per costruire in sede romana le alleanze. Di sicuro Zaia sa di giocare una partita determinante. Tant'è che si è spinto a considerare, qualora naufragasse la legge delega al voto in Parlamento, che il governo dovrebbe considerarlo come un voto di fiducia.

Andrea Piccolo



Direttore Possamai, cosa è emerso realmente di concreto dall'incontro con il Governatore Luca Zaia e il Ministro Erika Stefani in merito al tema dell'autonomia regionale?

Governo e giunta regionale veneta stanno dialogando. Non è un fatto del tutto nuovo, poiché ricordo che il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianclaudio Bressa, nella scorsa legislatura aveva voluto imprimere una forte accelerazione al confronto con il presidente della Regione, Luca Zaia, fino a firmare la cosiddetta pre-intesa a febbraio. Ma stavolta siamo in presenza

di una apertura senza precedenti riguardo alle materie potenziali dell'Intesa, arrivando alla totalità delle 23 materie indicate nella Costituzione. Naturalmente, siamo appena all'inizio del processo e vedremo nei prossimi mesi la effettiva volontà delle parti e la praticabilità di un processo di devoluzione di poteri, dallo Stato verso il territorio, che sarebbe senza precedenti.

Lei personalmente che idea si è fatta al riguardo? Zaia sta giocando una partita decisiva per le sorti del federalismo a livello nazionale, ma anche per il suo personale destino po-

nella contrapposizione Nord/Sud e dunque nella possibilità di ottenere in Parlamento i voti anche degli eletti nelle regioni meridionali. Potrebbero vedere nell'attribuzione di autonomia e risorse al Veneto, e poi a altre regioni del Nord, un impoverimento della dotazione in mano allo Stato e dunque un implicito depauperamento dei flussi di finanza pubblica loro diretti. In secondo luogo, non trascurerei nemmeno che è assai improbabile un percorso che veda l'attribuzione di autonomia e risorse a una regione dopo l'altra, in-

Obiettivo^{territorio}

Direttore Responsabile
FRANCESCA TAMELLINI

Direttore Editoriale
LUCIO LEONARDELLI
Portogruaro
Tel. 392.46.24.509

PER INVIARE COMUNICATI
SCRIVERE A:
leonardelli.lucio@gmail.com

ADIGE TRADE SRL
via Diaz 18 Verona
segreteria@adige.tv

Presidente
RAFFAELE SIMONATO

CONCESSIONARIO DI PUBBLICITÀ:
Tel. 045.8015855

Realizzazione grafica
FR DESIGN
info@frdesign.it

REDAZIONE DI VERONA:
Via Diaz 18, 37121 Verona
Tel. Fax 045.8015855

REDAZIONE DI ROVIGO:
Corso del Popolo, 84
telefono: 0425.419403;
Fax 0425.412403

REDAZIONE DI TREVISO:
telefono 0422 58040;
\cell. 329.4127727

REDAZIONE DI TRIESTE:
Piazza Benco, 4

REDAZIONE DI MANTOVA:
Via Ippolito Nievo, 13
Tel. 0376.321989; Fax 0376.32183

REDAZIONE DI VICENZA:
Strada Marosticana, 3
Tel. 0444.923362

UFFICIO DI BRESCIA:
Via Benacense 7
tel.030.3762754; Fax
030.3367564

Stampato da FDA Eurostampa S.r.l.
Via Molino Vecchio, 185
25010 - Borgosatollo - Bs
La tiratura è stata di 10.000 copie
Autorizz. Tribunale C.P. di Verona
nr. 1761/07 R.N.C. del 21/06/07
Supplemento a Verona Sette del 30/09/17

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana
Iscrizione al Registro Nazionale della stampa

Nostra intervista con l'Assessore regionale Veneto alle Infrastrutture e Viabilità Elisa De Berti

“IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI CHE STIAMO RIFORMULANDO SARÀ LA BASE DEL FUTURO PER IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ IN VENETO”

Elisa De Berti, 43 anni, avvocato, esponente della Lega con la quale è stata candidata alle ultime regionali, già sindaco del comune di Isola Rizza in provincia di Verona fino al 2015 (eletta nel 2014 dovette dimettersi dopo la nomina ad assessore regionale) allorché dal 29 giugno entrò a far parte della giunta di Luca Zaia con le deleghe ai Lavori Pubblici, Infrastrutture e Trasporti. Una “chiamata” quella del Governatore che destò qualche sorpresa e, in parte, pure nella stessa De Berti, la quale però in questi tre anni ha dimostrato la bontà di quella scelta, lavorando senza proclami e senza enfasi ma gestendo con competenza e professionalità un assessorato decisamente non certo facile ed estremamente impegnativo. Con lei abbiamo fatto il punto della situazione dopo un triennio di attività relativamente al comparto delle infrastrutture, tra i più fondamentali per il territorio regionale veneto.

Assessore, qual è oggi lo scenario in ambito regionale per quanto riguarda le infrastrutture rispetto a quello che ha trovato nel momento in cui si è insediata?

In questi tre anni abbiamo sviluppato le nostre attività in continuità con gli scenari tracciati dalla Giunta precedente, tenendo però conto delle mutate condizioni, soprattutto da un punto di vista delle limitate disponibilità finanziarie, profondamente ridimensionate rispetto alle previsioni, anche a causa dei profondi tagli dei Governi passati. Una particolare attenzione è stata posta poi sulla effettiva fattibilità dei project

financing stradali, come ad esempio con la L.R. n. 15/2015 che ha imposto, ex lege, una revisione dei progetti. Alcuni, come la SPV hanno superato l'esame, altri no; una selezione era necessaria.

Entrando nel dettaglio, prima di parlare di viabilità, per quanto riguarda il settore ferroviario, con riferimento soprattutto all'Alta Capacità, come stanno ad oggi le cose?

La Regione sostiene il progetto di Alta Capacità ferroviaria che ricordo essere di competenza dello Stato. Il compito della Regione, in questa fase, è di veicolare gli interessi del territorio e dei cittadini che molto spesso faticano ad interloquire direttamente con gli uffici ministeriali, consentendo di dare loro una voce di maggior peso. Nello specifico dell'opera mi auguro che i cantieri che stanno per essere aperti sulla Brescia Verona e poi sulla Verona Vicenza vengano sviluppati con la massima attenzione nei confronti del territorio, dei cittadini espropriati e dell'ambiente. Vigileremo perché questo avvenga.

E la Metropolitana di Superficie a che punto sta?

In questi 3 anni di duro lavoro abbiamo ripreso finalmente le attività legate al Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), bloccate da anni a causa di contenziosi. Moltissime sono state le attività svolte, sia in termini progettuali, ove abbiamo messo in pista ben 25 nuovi interventi di soppressione di passaggi a livello, sia in termini finanziari ove abbiamo sottoscritto con Rete Ferroviaria Italiana un Protocollo di intesa per opere

da realizzare per 117 M€. Per questi, i primi nuovi cantieri ripartiranno entro l'anno. Ora stiamo lavorando per estendere gli interventi su tutto il territorio regionale, con la elettrificazione di alcune tratte, soprattutto nel bellunese e nell'area pedemontana, e con il raddoppio di alcune importanti tratte, come il ponte sul Brenta a nord di Padova e la linea Mestre Bassano del Grappa, verso Trento. Credo nel potenziamento del sistema ferroviario e nell'ammodernamento del servizio con treni più moderni e performanti; continueremo in questa attività, con grande energia e convinzione.

A proposito invece di viabilità, ci può spiegare l'operazione che avete fatto come Regione con Veneto Strade e che tempi avrà per concludersi? E, soprattutto, come mai la decisione di riportare tutto nelle mani dell'



Anas? Non teme che venga vista come un'operazione contraria al processo di autonomia attualmente in corso?

Ricordo che all'inizio dello scorso anno era in-

tenzione del Ministero riportare sotto al gestione Anas, e quindi statale, molte delle strade Regionali che lo Stato stesso ci aveva trasferito con la Legge Bassanini all'inizio degli anni 2000. Abbiamo ritenuto utile per la Regione consentire al Ministero questo, mantenendone però la gestione all'interno della Società Veneto Strade. Questo permette alla Regione di mantenere la programmazione degli interventi nell'ambito di una visione più generale, dividendo le spese di funzionamento della Società con ANAS, ed aumentando al contempo le economie di scala. Quando poi passerà l'autonomia, ci troveremo la società già pronta a gestire la nuova rete regionale, con le risorse trasferite dalla Stato. Un'ottima operazione sia di visione a lungo termine che finanziaria, nell'interesse dei cittadini.

La tragedia di Genova del 14 agosto ha fatto



sì che si ponesse l'attenzione ovunque sulla situazione riguardante i ponti, i cavalcavia e quant'altro riguardasse la viabilità. Nel Veneto come stanno le cose e che dati avete al riguardo?

La Regione si era mossa in tempi non sospetti con un piano di manutenzione straordinaria dei ponti e dei viadotti presenti sulle strade regionali gestite da Veneto Strade, destinando con la Legge Finanziaria 2018 e quindi già alla fine del 2017, la somma di 15 M€. Il piano è stato approvato a luglio di quest'anno e vede interventi su 20 ponti, nessuno dei quali tuttavia presenta ammaloramenti che mettano a rischio la sicurezza. Sto lavorando perché questo stanziamento divenga strutturale, per garantire una corretta manutenzione programmata di ponti e viadotti e la massima serenità per gli utenti nella circolazione stradale.

A proposito delle concessioni autostradali, il Presidente Zaia ha preso le distanze rispetto a possibili "nazionalizzazioni" che in ambito governativo sono state paventate. Qual'è la sua posizione al riguardo?

Lascio ad altri la valutazione se "meglio pubblico o privato"; non credo vi sia una ricetta unica valida per ogni necessità e per ogni stagione. Faccio solo rilevare che il Veneto nel settore autostradale abbiamo un'esperienza

assolutamente positiva di collaborazione fra Regione ed ANAS - fra Ente territoriale e società pubblica statale - che ha dato vita alla CAV S.p.a., la società che sta gestendo il Passante di Mestre e che, per disposizione legislativa è tenuta a reinvestire sul territorio gli utili del-

In merito, a che punto siamo e che tempi prevedete? E quali gli accorgimenti per evitare che non ci siano penalizzazioni sotto l'aspetto economico per i cittadini veneti?

Negli ultimi anni abbiamo lavorato perché la Pedemontana potesse es-

di là del progetto Orte - Mestre che non sembra facilmente realizzabile. Cosa si può realmente fare per intervenire concretamente su un asse stradale come la Romea che è indubbiamente altrettanto pericoloso?

Tutto il tema della grande viabilità realizzata

ma per il territorio, e mi auguro che lo Stato porti avanti l'iniziativa. Noi faremo la nostra parte, ma la competenza sull'opera è del Ministero.

Ritornando allo scenario infrastrutturale che lei ha ereditato, qual è quello che oggi lei si prefigura per i prossimi anni



la gestione. Credo sia un concetto assai valido, che peraltro molte Regioni ci invidiano; potrebbe essere un utile riferimento a livello nazionale.

Nel Veneto attualmente il progetto più rilevante è senza dubbio quello della Pedemontana per la cui realizzazione la Regione si è impegnata direttamente affinché si possa arrivare in modo certo alla conclusione dell'opera quanto prima.

sere finalmente completata. Si tratta di un'opera importantissima per il territorio. Le modifiche apportate al contratto consentiranno finalmente di vedere l'opera conclusa nel 2020, con l'apertura di una breve tratta già nei prossimi mesi, senza alcun onere aggiuntivo per i cittadini. Mi sembra un ottimo risultato raggiunto.

Non si parla invece più della Nuova Romea, al

con il sistema del Project Financing, ove il privato in pratica finanzia o cofinanzia la realizzazione dell'opera pubblica e rientra dell'investimento con i profitti derivanti dai pedaggi, è di sicura attualità. E' necessaria una revisione equilibrata dei progetti di finanza, perché non si spostino i costi sul pubblico ed i profitti sul privato. Certamente, la Nuova Romea è un'opera importantissima

e quali gli interventi di cui maggiormente necessita il Veneto?

Certamente dobbiamo concludere la Pedemontana, che rimane l'obiettivo principale oggi in Veneto. Stiamo poi lavorando in termini generali di programmazione con una completa riformulazione del Piano regionale dei trasporti, che sarà il documento sul quale troveranno le basi le infrastrutture e l'intero sistema della mobilità regionale del prossimo futuro.

Per finire, com'è stata sino ad oggi la sua esperienza personale nel gestire uno dei settori di maggior peso per quanto concerne il tessuto socio-economico della regione?

Ringrazio il Presidente Zaia per la fiducia che ha riposto in me. Continuo a lavorare serenamente con la mia squadra e con il massimo del mio impegno per raggiungere gli obiettivi di mandato, nell'esclusivo interesse dei cittadini.

Lucio Leonardelli



Intanto la società, come spiega l'Ad e Dg Silvano Vernizzi, prosegue nella sua attività di manutenzione e gestione delle strade regionali di cui ha competenza e della realizzazione di nuove opere viarie

ANAS PRONTA AD ENTRARE DAL PROSSIMO ANNO IN VENETO STRADE

All'inizio del prossimo anno, Anas entrerà ufficialmente in Veneto Strade acquisendo il 51% della società che in regione gestisce oltre 2000 chilometri di viabilità ordinaria. La decisione della partecipazione era già stata presa nel febbraio scorso, e i tecnici stanno ancora lavorando per completare la documentazione necessaria per il passaggio della maggioranza dalla Regione Veneto all'azienda nazionale. Con questa operazione Anas rafforza la sua presenza in Veneto, essendo già socia paritaria con la Regione di Cav, Concessioni autostradali Veneto, la spa che dal 2009 gestisce sia il Passante di Mestre che le tratte autostradali già in concessione alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova, cioè il tratto della A4 tra Padova e Mestre, il raccordo per l'aeroporto Marco Polo e, soprattutto, la Tangenziale Ovest di Mestre.

“A oggi - spiega Silvano Vernizzi direttore generale e amministratore delegato di Veneto Strade - la composizione societaria vede la Regione con il 76%, dopo l'acquisizione delle quote cedute dalle province di Verona, Vicenza, Rovigo (7,14% ciascuna) e quelle vendute dalle quattro società autostradali che operano in regione, cioè Autostrade per l'Italia, Autostrade Serenissima, Autovie Venete e A4 Holding che detenevano ognuna il 5%, insieme alla Città Metropolitana di Venezia e alle province di Padova e Treviso con il 7,1% ciascuna, e la provincia di Belluno con

il 2%. A progetto completato, gli azionisti della nuova Veneto Strade saranno Anas, con il 51%, e la Regione Veneto insieme alle province di Belluno, Padova, Treviso e Venezia che insieme raggiungeranno il 49% complessivo. Successivamente il numero di soci potrebbe cambiare ancora, poiché la Regione potrebbe incamerare il pacchetto azionario ora nel portafoglio delle province di Padova, Treviso e Venezia. Se così sarà, degli enti locali presenti in Concessioni Autostradali Veneto resterebbe solo la provincia di Belluno con il 2%. Alla fine del cammino, il capitale sociale della rinnovata Veneto Strade raddoppierebbe, arrivando a poco oltre 10 milioni di euro”. Dopo 17 anni Anas rimette così piede direttamente in Veneto. Il passaggio delle strade statali a Veneto Strade risale al 2001, quando l'azienda statale si liberò di circa 2000 chilometri di strade lasciandone la gestione alla società veneta appositamente creata. Ora, l'orientamento è cambiato soprattutto con l'operazione Cav realizzata con l'obiettivo di una sinergia tra la Regione e l'Anas nella gestione del Passante di Mestre.

Intanto continua la “mission” di Veneto Strade che è quella di occuparsi della manutenzione della rete stradale su cui ha competenza e della realizzazione di nuove strade regionali. “Già prima della tragedia di Genova - ricorda Vernizzi - la Regione aveva stanziato 15 milioni da utilizzare, fino al 2020, per l'attività della socie-

tà. Dopo il crollo del ponte Morandi, sono stati inseriti in bilancio altri 5 milioni dedicati al monitoraggio dei ponti (20 in tutto, di cui 12 in provincia di Belluno e 8 in pianura) e altri 3-5 milioni per il controllo delle gallerie di nostra competenza”. L'intervento più consistente riguarda il ponte sull'Adige in comune di Legnago sulla strada regione 10 e che prevede una spesa di 5 milioni”.

Quanto all'attività ordinaria, Veneto Strade sta completando la tangenziale di Agordo (costo previsto 18 milioni) e definendo, con Anas, la progettazione di una galleria in località Lamon per un costo di 20 milioni. Senza dimenticare la manutenzione costante di tutta la rete.

In Veneto, dunque, è già operativo un modello basato sulla collaborazione tra soggetti pubblici che si impegnano a reinvestire totalmente sul territorio gli utili derivati dai pedaggi, garantendo un controllo reciproco sulla rispettiva attività. In pratica, un sistema gestionale di cui oggi si sta discutendo a livello nazionale, e anche polemizzando, dopo la tragedia per il crollo del ponte di Genova. Il governatore regionale Luca Zaia non ha nascosto l'idea di creare in Veneto un polo autostradale unico, eliminando i quattro gestori che oggi si occupano di tratte a pagamento che insistono in regione. E questo potrebbe avvenire proprio attraverso la Cav. Salgono, infatti, le voci che accreditano l'ipotesi di una possibile fusione con Veneto



Strade, operazione che sarebbe in linea con gli orientamenti del governo a doppia guida Lega-M5S.

Nonostante l'accordo siglato da Zaia e dall'amministratore delegato di Anas, Gianni Vittorio Armani, per definire il cambio dell'azionariato di Veneto Strade, non preveda l'aggregazione tra le due società, si potrebbe procedere ugualmente ma sarebbe necessaria una legge da approvare in Parlamento che assegni alla Cav, oltre al ruolo di concessionario anche quello di “realizzatore di lavori” come stabilito dal codice degli appalti.

Questo disegno prevederebbe l'esclusione di tutte le attuali concessionarie a favore di un nuovo soggetto che privilegi l'identità territoriale in sinergia con la parte pubblica nazionale. Quindi, non è un caso che l'Anas abbia deciso di mettere cappello in Veneto. Una scelta che rientrerebbe nel quadro normativo che il governo sta realizzando in contrasto con la società Autostrade del gruppo Benetton. Però, in Veneto come altrove, can-

cellare la concessione ad un soggetto privato non è poi così semplice. Intanto, l'esclusione non concordata comporterebbe una immediata replica del concessionario disposto a portare lo Stato in giudizio fino alle più alte Corti nazionali e internazionali. In secondo luogo, sembra impossibile che il governo possa nominare un commissario assegnandoli poteri straordinari di revoca delle concessioni, motivandoli per necessità a seguito di catastrofi naturali, poiché la tragedia di Genova non è stata causata dallo scatenarsi di eventi naturali. Inoltre, è impossibile che l'Unione Europea non faccia sentire la sua voce invocando il rispetto delle direttive continentali, soprattutto se il governo decidesse di affidare in forma diretta i lavori per la realizzazione di un nuovo ponte senza bandire alcuna gara internazionale di appalto per individuare il costruttore.

Giorgio Gasco
(per gentile concessione
di Timer Magazine
Il Nord Est che corre)



trattoria e alloggi

Agli Alberoni

specialità pesce

via Brussa 298, Brussa (VE)
Tel e Fax 0421 212089
Cell 392 9452091
aglialberoni@live.it

*Sono 1.334 le opere d'arte in gestione a Autovie Venete.
Per queste e per la manutenzione ordinaria dell'intera rete stradale
la Concessionaria investe ogni anno 14 milioni di euro.*

CONTROLLI ACCURATI E MASSIMA VIGILANZA PER I PONTI E I VIADOTTI SULLA RETE AUTOSTRADALE DI AUTOVIE VENETE

I dati, illustrati recentemente dal Presidente e Ad della concessionaria **Maurizio Castagna**, sono contenuti nel report che la società ha inviato al **Ministero dei Trasporti** che, in seguito al crollo del ponte Morandi a Genova, ha chiesto a tutte le concessionarie autostradali di inviare il monitoraggio dello stato di conservazione e manutenzione delle opere presenti nelle tratte di loro competenza.

Nel dettaglio lungo la rete in concessione vi sono 359 tra cavalcavia/sovrappassi, ponti, viadotti e sottovie mentre sono 975 le opere minori. Un patrimonio di manufatti che

viene costantemente verificato dai tecnici di Autovie Venete, ma anche durante apposite visite ispettive che prevedono un "contraddittorio" puntuale fra ispettori ministeriali e tecnici.

"Nel report inviato - precisa il presidente di Autovie Maurizio Castagna - oltre ai dati relativi a ogni singolo manufatto, è stato messo in evidenza come il ponte sul fiume Tagliamento e uno di quelli che insistono sul nodo di Palmanova siano stati "alleggeriti" dalla pressione del traffico, soprattutto pesante (transiti eccezionali) con l'introduzione di limiti di massa, in attesa dello

loro ricostruzione".

Le indagini, molto accurate, vengono effettuate da team di tecnici e prevedono due diverse tipologie di controlli: visivo e strumentale.

Il controllo visivo della struttura, se svolto con accuratezza e come avviene in Autovie Venete - sulla base di precise schede tecniche sempre aggiornate - consente di verificare la presenza di criticità anche piccole. La verifica strumentale poi, aggiunge ulteriori informazioni e dati utili per valutare la necessità di eventuali interventi.

Per i ponti dal difficile accesso vengono utilizzati appositi natanti oppure dei mezzi speciali, una sorta di camion muniti di passerella semovente - il nome tecnico è by bridge - che scorrendo esternamente sotto la campata nonché da un lato all'altro della struttura assicurano la visibilità e la mobilità necessarie per gli accertamenti.

"Le ispezioni - sottolinea Castagna - vengono effettuate in base a una serie di criteri (anche la periodicità varia a seconda dei casi) che prendono in considerazione parametri relativi allo stato del manufatto: non tanto e non solo la vetustà, quanto il comportamento dei materiali che dipende molto dal carico di traffico e dalle sollecitazioni provocate dai transiti, soprattutto se si tratta di trasporti eccezionali."

In caso di eventi particolari, tipo piene di fiumi, incendi, terremoti o incidenti stradali, i sopralluoghi e i controlli vengono effettuati immediatamente e approfonditi struttura per struttura. Importanti e utili, nel campo della prevenzione, le collaborazioni che Autovie mantiene con diverse università italiane, per costruire modelli di riferimento.

Utilizzando appositi sensori o predisponendo prove di carico ad hoc, viene monitorato il comportamento della struttura



in condizioni limite.

Questo consente, attraverso la rielaborazione dei dati e la simulazione al computer, di ottenere un modello che ripropone il comportamento della struttura in situazioni diverse. Studi analoghi, molto molto accurati, sono stati effettuati - prima dell'apertura dei cantieri - dal team di tecnici di Autovie, sia sul tratto di A4 interessato dai lavori della terza corsia, sia sul nodo di Palmanova dove la A4 si interconnette con la A23. Qui, in particolare, sono state sviluppate una serie di simulazioni per verificare la sicurezza dei ponti del nodo.

"Fra i tanti manufatti presenti sulla rete - evidenzia ancora il Presidente e Ad **Maurizio Castagna** - l'osservato speciale resta il ponte sul fiume Tagliamento, il cui rifacimento è compreso nei lavori della terza corsia. Si tratta di un ponte la cui costruzione risale al 1964 privo della corsia di emergenza e sottoposto a una pressione molto elevata a causa dei crescenti flussi di mezzi pesanti in transito.

In questo caso - spiega Castagna - i controlli sono ancora più accurati e frequenti cosa che, negli anni, ha portato a una diminuzione dei limiti di carico proprio per garantire la sicurezza."

Una misura, questa, adottata anche, temporaneamente, sul nodo di Palmanova. Attualmente, infatti, possono transi-

tare carichi non superiori alle 56 tonnellate.

"Con la costruzione del nuovo ponte sul Tagliamento (due viadotti affiancati da un chilometro e mezzo l'una) e con il completamento del restyling funzionale del nodo di Palmanova dove nei giorni scorsi è stato varato il nuovo ponte - rimarca Castagna - l'asse autostradale potrà reggere agevolmente carichi ben superiori e molti dei mezzi pesanti che ora devono attraversare i centri abitati potranno transitare in autostrada. Il settore dei transiti eccezionali rappresenta un ambito a sé. In questo caso, infatti, ogni singolo trasporto e relativo percorso, viene analizzato accuratamente prima del rilascio dell'autorizzazione, proprio perché - a seconda del peso e delle dimensioni - è indispensabile controllare l'adeguatezza dei tratti stradali che il carico deve percorrere." L'area di Autovie Venete che si occupa della manutenzione dei manufatti, proprio in questo periodo sta peraltro aggiornando il sistema di gestione degli interventi - il Bridge Management System (BMS) - adeguando la tecnologia agli standard più avanzati.

Ciò consentirà di utilizzare il sistema anche sui device mobili (tablet e smartphone) il che agevolerà notevolmente la pianificazione e l'esecuzione di ispezioni e controlli.

Lucio Leonardelli



*A colloquio con l'Assessore alle Infrastrutture e al Territorio
del Friuli Venezia Giulia Graziano Pizzimenti*

“LE CRITICITÀ ERANO TANTE MA LE STIAMO RISOLVENDO PER UN NUOVO ASSETTO DEL TERRITORIO”

Graziano Pizzimenti assessore regionale in Friuli Venezia Giulia a Infrastrutture e territorio, è nato a Udine nel 1961 e si è laureato in Economia e Commercio all'Università di Trieste. Di professione insegnante di matematica applica all'Istituto tecnico commerciale Deganutti di Udine, ha ricoperto la carica di sindaco di Marano Lagunare dal 1995 al 2009 e di vicesindaco dal 2009 al 2014. E' stato presidente dell'Ater di Udine dal 2000 al 2005, componente del Consiglio di amministrazione di Mediocredito dal 2008 al 2011, vicepresidente del Consorzio Industriale Aussa Corno dal 2011 al 2013 e Presidente degli Enti Industriali Nord Est dal 2012 al 2014.

Assessore, a distanza di circa quattro mesi qual è il primo bilancio che si può trarre rispetto al suo assessorato?

Questo è un assessorato importante e complesso, che spazia dall'edilizia all'urbanistica, dai porti alla viabilità regionale, al sistema

ferroviario e autostradale. In questi mesi ho cercato di dare un governo ordinato ai temi e alle tante criticità che abbiamo trovato. Con il primo provvedimento legislativo finanziario estivo, nonostante le ristrettezze del bilancio, abbiamo cercato di dare risposte alle situazioni più urgenti. In questi giorni è approdato in Consiglio regionale un disegno di legge fortemente voluto da questo assessorato, che tratta una riforma organica delle politiche abitative e riordino delle Ater, in quanto disciplina in maniera più equa, seria e puntuale, l'accesso ai benefici, portando da due ad almeno a cinque anni la residenza in regione e, per i residenti extracomunitari, la produzione di una certificazione vidimata dall'ambasciata che attesti il non possesso di alloggi adeguati, questo per porre tutti in condizione di parità e così non discriminare i cittadini italiani. Per ultimo, sempre in materia di edilizia resi-

denziale, abbiamo previsto anche una norma di tutela delle persone oggetto di violenza domestica, vista la recrudescenza di questo fenomeno.

Qual'è stata la situazione che ha ereditato dalla giunta Serracchiani?

Una gara sull'affidamento dell'aeroporto andata deserta, quella sul trasporto pubblico locale ancora in attesa del pronunciamento definitivo sull'ultimo ricorso, mentre le casse le ho trovate quasi vuote...

Per le infrastrutture quella che si è chiusa è stata una estate decisamente calda a seguito delle vicende relative al crollo del ponte Morandi a Genova. In Friuli Venezia Giulia come ci si è mossi successivamente a questa tragedia?

Abbiamo convocato immediatamente tutti i gestori delle reti viarie presenti in regione per fare una puntuale valutazione della situazione. Dall'incontro con i tecnici è emer-



so un quadro sicuro, le infrastrutture sono costantemente monitorate, alcuni viadotti necessitano di qualche intervento, ma non sussistono situazioni di pericolosità.

A proposito sempre di viabilità, qual è la posizione della giunta rispetto al futuro assetto di Fvg Strade?

A breve procederemo al rinnovo delle posizioni vertice (l'amministratore unico Giorgio Damiani si è dimesso il 20 settembre, ndr) però prima effettueremo una riflessione seria sulla mission dell'azienda, sulle cose che non vanno e sul suo futuro assetto, nonché provvederemo a sistemare le problematiche dovute al fatto che, dopo la cancellazione delle province, Fvg Strade ha assorbito tutta la viabilità provinciale dell'intero territorio regionale assieme al personale che avevo un contesto contrattuale diverso.

Come stanno procedendo i lavori per la terza corsia?

Stanno procedendo celermente. Recentemente è stata realizzata un'importante opera, la posa del viadotto (peso oltre 500 tonnell-

late) a traffico aperto sullo snodo di Palmanova con una tecnologia altamente sofisticata. Il cronoprogramma è ampiamente rispettato, tanto che c'è la previsione di terminare i lavori con alcuni mesi di anticipo rispetto ai termini contrattuali. Anche il budget di spesa sarà rispettato. In questo senso siamo molto soddisfatti su quanto sta realizzando Autovie Venete.

Porti e Aeroporto, realtà fondamentali per la Friuli Venezia Giulia. Che programmi ci sono?

Per quanto riguarda l'aeroporto del FVG, struttura che noi riteniamo strategica e con grandi potenzialità, visto anche il nuovo polo intermodale che fa interagire i passeggeri con la rete ferroviaria e il trasporto su gomma, abbiamo definito un nuovo bando, fiduciosi che importanti operatori possano essere interessati alla struttura. Relativamente ai porti e alla navigazione ci sono novità importanti. Il nuovo quadro normativo associa il porto di Monfalcone con Trieste, mentre per Porto Nogaro proseguiranno



no i lavori di dragaggio per migliorare l'accesso e la navigazione, visto anche l'aumento del traffico riscontrato. **Un'ultima domanda in merito ai rapporti con il Veneto, al di là di quelli prettamente politici. Ci sono progetti comuni su cui state lavorando e, a proposito della portualità, come sarà superata la rivalità che nella passata legislatura si è alquanto accentuata tra Trieste e Venezia?**

I rapporti con il Veneto sono buoni, rispetto a

chi ci ha preceduto, soprattutto con l'Assessore alle infrastrutture Elisa De Berti, con la quale siamo in stretto contatto per sviluppare proficue collaborazioni e integrazioni su infrastrutture strategiche che interessano le due regioni, in merito a trasporto merci, persone, viabilità turistica e piste ciclabili. Entrambi crediamo, rispetto al recente passato, che le convergenze e sinergie tra regioni vicine siano sempre vincenti.

Arianna Dreossi



NESSUNA EMERGENZA PER LA SICUREZZA DELLA VIABILITÀ IN REGIONE LE GARANZIE DOPO UN SUMMIT CON TUTTI I GESTORI DELLA RETE VIARIA

Immediatamente dopo il crollo del Ponte Morandi a Genova in Fvg si è tenuto un vero e proprio summit generale quello nella sede della Protezione Civile di Palmanova con i responsabili di tutti i gestori della rete viaria del territorio regionale del Friuli Venezia Giulia ovvero Autovie Venete e Autostrade per l'Italia per la rete autostradale e Anas e FvgStrade Spa per tutte le altre arterie.

Un vertice voluto dal vice-governatore con delega alla Protezione civile, Riccardo Riccardi, e dall'assessore a Infrastrutture e territorio, Graziano Pizzimenti, i quali al termine hanno poi dichiarato che "in Fvg non esiste alcuna emergenza per quanto riguarda la sicurezza, né in autostrada né tantomeno sulle strade regionali".

La strategia che la Regione intende attivare, hanno spiegato nella circostanza Riccardi e Pizzimenti, "è di farsi trovare pronti con progetti immediatamente cantierabili e quindi finanziabili nel caso in cui il Governo decidesse di procedere con un piano nazionale di investimenti".

È evidente, hanno sottolineato i due esponenti della Giunta regionale, che "non possiamo contare esclusivamente sul meccanismo delle partecipazioni, ma dovremo far sì che anche il Friuli Venezia Giulia possa beneficiare delle risorse messe a disposizione". Dal vertice di metà agosto è emerso che sono oltre 4000 le opere d'arte infrastrutturali

che insistono sulla rete viaria del Friuli Venezia Giulia, ma nessuna di queste presenta situazioni di criticità grave.

Tra le opere in carico a FvgStrade, società a partecipazione interamente regionale, sono 960 i ponti con una luce superiore a 2 metri (compresi quindi quelli di piccole dimensioni) e tra questi sono tre quelli oggetto di maggior attenzione e già segnalati al fine di rientrare in un piano prioritario di interventi: il ponte sul Fella in Carnia, il ponte di Dignano in provincia di Udine e il ponte sul Meduna nel Pordenonese.

A fronte di una programmazione dalle priorità degli interventi, Pizzimenti ha evidenziato che si cercheranno le adeguate coperture finanziarie.

Quanto ad Autovie Venete, di cui riferiamo a parte, le infrastrutture maggiormente da tenere sotto controllo riguardano due opere sulle quali sono già in corso i lavori di rifacimento, che rientrano nei cantieri per la terza corsia dell'A4, ovvero il ponte sul Tagliamento e il nodo di Palmanova.

Da parte di Anas, rappresentata dall'ingegnere Pierpaolo Di Marco, non vi è stata alcuna segnalazione di interventi urgenti, ma la conferma che si procede con manutenzione ordinaria su tutta la rete di competenza.

Il responsabile tecnico dell'A23 per il tratto di cento chilometri gestito da Autostrade per l'Italia, Andrea



Favalessa, ha invece riferito di 210 opere maggiori costantemente monitorate (tra cui 50 viadotti, 20 cavalcavia e 35 gallerie). Le gallerie, in particolare, sono oggetto di un piano di manutenzione e potenziamento in accordo con il Ministero. Sono inoltre in cantiere 10 interventi, di cui solo uno di natura strutturale che riguarda lo svincolo autostradale di Gemona sul quale si procede in via prioritaria tanto che verrà cantierato a gennaio.

Nel 2018 Autostrade per l'Italia ha effettuato sul tratto dell'A23 di propria competenza interventi per circa 3 milio-

ni di euro al netto dei piani di manutenzione ricorrenti (quali pavimentazioni, sostituzioni di giunti e parapetti).

Complessivamente la manutenzione straordinaria di tutte le opere stradali sul territorio regionale richiederà un piano di investimenti di alcune decine di milioni di euro. Il messaggio che emerge dal vertice è positivo per Riccardi che ha riferito come "dopo l'incontro odierno possiamo garantire al dipartimento nazionale di Protezione Civile che il Friuli Venezia Giulia ha una situazione rassicurante".

"Abbiamo incontrato responsabili di procedimenti e tec-

nici molto preparati e capaci di fornire quel messaggio di garanzia che volevamo trasmettere ai nostri cittadini", ha concluso il vicegovernatore Riccardi.

Rispetto all'ipotesi di una revoca della concessione a Autostrade per l'Italia e quindi ad un ritorno della gestione in mano pubblica anche del tratto autostradale tra Udine e Tarvisio, Pizzimenti si è dichiarato "assolutamente favorevole all'eventuale subentro della Regione nella gestione, in linea con quanto si sta già facendo sulla partita che riguarda Autovie Venete".

A. D.

GLI ASSI DI TRASPORTO EUROPEI E IL VENETO

Nessuna altra area di Europa gode del vantaggio, come il Veneto, di essere attraversata da ben 3 corridoi transeuropei: quello est ovest, Kiev-Lisbona; quello nord sud Venezia-Brennero; l'altro nord sud Venezia-Tarvisio-Vienna. A dire il vero anche l'area intorno a Berlino ha tre corridoi che la attraversano, ma la posizione ancor più strategica di Venezia e del Veneto è evidente: noi abbiamo anche un Porto che per secoli, ma ancora oggi, è l'ideale collegamento fra Europa ed estremo oriente.

Questo ulteriore "asset" può fare la differenza, soprattutto alla luce dei grandi interessi cinesi sulla nostra area, ma anche su quelli tedeschi e, più in generale, nord europei, che sanno bene che portare le merci da e per il nord adriatico fa risparmiare fino ad una settimana di navigazione rispetto al passaggio di Gibilterra e l'Atlantico.

La valorizzazione di questi assi e l'utilizzo dei fondi europei dedicati passa però attraverso continui accordi e progettualità con gli attori del nord Europa; questa è la nostra sfida per i prossimi anni. Non possiamo infatti dimenticare che la maggior parte dei nostri rapporti commerciali è con l'Europa e, in particolare, con la Germania.

Questi accordi e questa progettualità sono essenziali per il maggior sfruttamento possibili dei fondi europei, siano essi i prestiti della BEI, del Piano Juncker, ecc, siano essi i contributi a fondo perduto degli Interreg, CEF ecc; è pertanto fondamentale instaurare rapporti stabili con

le Pubbliche Amministrazioni dell'Europa del nord, disporre di una burocrazia e di una politica di mentalità aperta ai rapporti internazionali e in grado di parlare più lingue europee, in particolare inglese e tedesco. È un problema di formazione, ma anche di occasioni che possono crearsi attraverso i progetti europei, ma anche gli scambi di personale fra P.A. di diversi Paesi; scambio che dovrebbe coinvolgere le Amministrazioni a livello nazionale, regionale e locale. In altre parole dovrebbe nascere una cabina di regia, in particolare fra le nostre Regioni e quelle nord europee, in primis i Länder tedeschi, in grado di monitorare le esigenze di ammodernamento delle infrastrutture, indi-



amicizia fra i vari responsabili delle P.A. coinvolte.

Un ulteriore aspetto di grande importanza che la Cabina di regia dovrebbe affrontare, anche grazie ai fondi e alle regole europee,

cruciale ormai da anni, che, con adeguati accorgimenti, può aiutare a migliorare le Reti di trasporto evitando situazioni di confusione, per così dire, se non di pericolo, come di recente è avvenuto

austriaco del Tirolo, che sta cercando di imporre sempre nuovi limiti al traffico pesante autostradale con potenziali enormi danni per noi e la Germania; situazione che deve essere affrontata possibilmente col dialogo piuttosto che con i ricorsi e i tribunali.

Gli effetti sul Veneto di un migliore coordinamento internazionale sarebbero ovviamente di risparmio di tempi, di riduzione dell'inquinamento, di minori costi per le aziende esportatrici, di maggiore velocità nei collegamenti. Per una Regione come la nostra, con un saldo commerciale che si avvicina ai ben 20 miliardi di euro annuali, significherebbe nuovo sviluppo e nuovi posti di lavoro.

Gian Angelo Bellati
Esperto UE



rizzare i flussi di trasporto, ascoltare le esigenze degli operatori, razionalizzare le Reti dei trasporti e della logistica, essere in grado di presentare progetti vittoriosi sui vari bandi europei, creare dei rapporti di conoscenza ed



ARTIGIANA IMPIANTI S.A.S di Fagotto Luca & c.

IMPIANTI ELETTRICI ED ELETTRONICI - IMPIANTI DI ANTINTRUSIONE
IMPIANTI AUTOMAZIONE INDUSTRIALE - IMPIANTI DI VIDEOSORVEGLIANZA
DOMOTICA - IMPIANTI DI VENTILAZIONE
IMPIANTI MT / BT - MECCANICA CONTROLLATA
IMPIANTI RETE DATI - IMPIANTI FOTOVOLTAICI

Via Abate Adelbero 16 - 30026 Portogruaro (VE)
Tel 0421 204671

email: info@artigianaimpianti.com - www.artigianaimpianti.com

**Insieme,
per raccogliere
il meglio**



www.cerealdocks.it

*Forte spinta sul trasporto ferroviario per lo stabilimento specializzato nei cereali
Sempre più stretti i rapporti con il mondo agricolo del Veneto Orientale
Ne parla il Direttore dello stabilimento Antonio Canzian*

CEREAL DOCKS PORTOGRUARO, CORRE SUI BINARI DELLA SOSTENIBILITÀ

Lo stabilimento Cereal Docks di Portogruaro rafforza il suo impegno nella sostenibilità e punta decisamente sulla rotaia per connettersi con la rete dei propri clienti e fornitori. Lo dimostrano i dati del primo 'Bilancio di sostenibilità' realizzato in occasione dei 35 anni della capogruppo Cereal Docks Spa. Dal rapporto emerge che nel corso del 2017 a livello di Gruppo sono stati utilizzati quasi 1.000 treni merci, sia per i prodotti in entrata che in uscita verso i clienti; tale movimentazione ha diminuito drasticamente il numero di mezzi pesanti su gomma: si stima che grazie alla ferrovia è stato possibile togliere da strade e autostrade **circa 27 mila camion solo nell'ultimo anno.**

In termini di CO₂, si calcola che un convoglio ferroviario produca circa 26,8 Kg di anidride carbonica per chilometro. Considerando che l'equivalente di un convoglio ferroviario è rappresentato da circa 32 camion, la CO₂ emessa sale fino a 82 Kg per chilometro.

A far la parte del leone nella logistica sostenibile, è lo **stabilimento di Portogruaro, dove passa oltre l'80% dei convogli.** Dal 2014 al 2017 il numero dei treni transitati nell'impianto Cereal Docks in località Summaga è più che triplicato, con un aumento del 350%. Questi risultati sono frutto anche dell'importante collaborazione attuata con la società Portogruaro Interporto Spa che fornisce i servizi logistici in loco.

Si conferma così il ruolo dello stabilimento di Portogruaro come hub strategico, snodo fondamentale sia per gli agricoltori del territorio che conferiscono qui i raccolti (in particolare di mais, orzo, grano) sia per garantire ai clienti continuità ed efficienza delle forniture.

Va sottolineato inoltre l'utilizzo, primi in Italia, dei cosiddetti 'treni pesanti': un convoglio con una portata netta di 1.600 ton, oltre il 30% in più della portata media dei treni tradizionali. Un dato per tutti: un treno pesante completo, da solo, corrisponde al tonnellaggio trasportabile di più di 50 camion, senza dimenticare la diminuzione dei rischi legati alla sicurezza stradale.

Il 'secondo nato' tra gli stabilimenti *Cereal Docks*,



CEREAL DOCKS GROUP *Agricoltura, alimentazione, ambiente*

Lo stabilimento di Portogruaro fa parte di Cereal Docks, gruppo industriale italiano attivo nella prima trasformazione agro-alimentare per la produzione di ingredienti (farine, oli, lecitine derivati da cereali e semi oleosi) destinati ad applicazioni nei settori feed, food, pharma, cosmetic e usi tecnici.

Per rispondere ad una domanda in continua evoluzione, Cereal Docks persegue l'obiettivo di valorizzare

le materie prime agricole in partnership con il mondo agricolo e l'industria-cliente, favorendo il legame tra coltivazione, trasformazione, consumo, promuovendo l'innovazione di processo e di prodotto e l'impegno nella sostenibilità.

Il Gruppo Cereal Docks oggi conta oltre 200 dipendenti, suddivisi in 6 stabilimenti produttivi e 2 centri di stoccaggio. Nel 2017, i ricavi a livello consolidato sono stati pari a 700 milioni di euro.



pensato e realizzato tra il 1998 e il 2000, dedicato esclusivamente all'essiccazione, stoccaggio e logistica di cereali convenzionali ha fatto una precisa scelta di campo, come ci conferma il suo direttore **Antonio Canzian**: "Abbiamo creato una serie di connessioni sia verso i mercati d'origine dei cereali, sia verso gli stabilimenti dei nostri principali clienti. Questo ci consente di ampliare il nostro raggio d'azione, creando un

network per l'approvvigionamento della materia prima, sia con lo stabilimento rumeno di Cereal Docks East Europe, che con importanti partner in Ungheria, Serbia, Croazia. Per la sostenibilità significa minor impatto ambientale in termini di CO₂ emessa e minor numero di camion sulle strade e quindi maggior sicurezza".

Il tema della sostenibilità è importante per tutto il Gruppo Cereal Docks



che è impegnato nel ridurre gli impatti ambientali lungo tutta la filiera, dal momento della semina fino alla consegna del prodotto al cliente. La valutazione della sostenibilità del trasporto su ro-

taia, insieme alla necessità di raggiungere standard sempre più elevati di efficienza logistica sono alla base della scelta di dotare le sedi produttive di collegamenti diretti con la rete ferroviaria: oltre a Porto-

gruaro, possono contare su queste infrastrutture gli stabilimenti di Camisano Vicentino, Marghera, Fiorenzuola e Ortisoara Romania, oltre al centro di raccolta/deposito di Casarsa.

La rete logistica si estende ai clienti italiani e coinvolge gli agricoltori di un'ampia area del Veneto Orientale e del vicino Friuli Venezia Giulia: "Oggi, oltre 1.500 agricoltori conferiscono i loro raccolti nel nostro stabilimento - continua Canzian - e nei centri di raccolta che collaborano con Cereal Docks, presenti a San Stino di Livenza, Jesolo, S. Michele al Tagliamento, San Donà di Piave.

Siamo localizzati in un'area vocata alla produzione di cereali e beneficiamo di una posizione strategica. Questo rappresenta un valore per la gestione di filiere corte, sostenibili e certificate, che si riconducono a SISTEMA GREEN®. Coltivare una relazione molto forte con gli agricoltori locali è una priorità per Cereal Docks".

Dal Bilancio di sostenibilità emerge anche l'impegno nella qualità: "I clienti chiedono garanzie sempre maggiori - spiega Canzian

- e per questo abbiamo investito nel rafforzamento del nostro laboratorio qualità, con l'acquisto di un'apparecchiatura PCR - RT per la verifica della presenza/assenza di organismi geneticamente modificati. Il laboratorio è dotato di strumenti di controllo di tutte le micotossine normate e non e di sistemi di campionamento nel flusso di carico/scarico treni - per migliorare la precisione delle analisi sulle partite di merce che entrano ed escono dallo stabilimento".

Oggi lo stabilimento di Portogruaro si prepara al futuro e punta sulla specializzazione nel settore dei cereali: "Vogliamo continuare a rafforzare il legame con il territorio - conclude Canzian - e consolidare la relazione con gli agricoltori per garantire ai nostri clienti continuità delle forniture ma soprattutto garanzie di qualità sempre maggiori".

Francesca Polato



IMPIANTI TECNOLOGICI

termotecnica
nosella s.r.l.

Pramaggiore (VE) Tel. +39 0421799069 / +39 0421200144 - Fax +39 0421799788 - email info@termotecnicanosella.it

IMPIANTI INDUSTRIALI, CIVILI, NAVALI, ANTINCENDIO, GAS, ELETTRICI, PROGETTAZIONI



30020 PRAMAGGIORE (VE)-Via Roma, 164 - Tel. 0421-799069 / 200144 - Fax 799788 - C.F. / P. IVA / R.I. : 03788830275
R.E.A. N° VE-338666 - Cap. Soc. € 60.000,00 i.v. - <http://www.termotecnicanosella.it> - e-mail: info@termotecnicanosella.it



**AGRICOLA
NUOVA ANNIA**

AGRICOLA NUOVA ANNIA

Sede legale: Via Giovanni XXIII, 16 - 33053 Latisana (Ud)

Sede Amministrativa: Via Annia, 96 - 30026 Lugugnana di Portogruaro (Ve)
Tel. 0421.242073 - Fax 0421.243098

Intervento del Vice Direttore di Confindustria Veneto Italo Candoni a commento del "G20" delle spiagge tenutosi dal 5 al 7 settembre a Bibione. Presenti anche gli Assessori regionali del Veneto Federico Caner e del Friuli Venezia Giulia Sergio Bini

REGIONI E PROGRAMMAZIONE TURISTICA: UNA FOTOGRAFIA SULLE POLICY DI SETTORE IN ITALIA

Fin dal 2014 veniva osservato come le Regioni abbiano un ruolo centrale nella programmazione turistica, in quanto ad essa spetta per lo più il compito di elaborare le linee strategiche, di coordinare le iniziative in ambito turistico, nonché di promuovere una immagine valorizzante del territorio. E le Regioni medesime dispongono anche di un livello di autonomia nello svolgimento di queste funzioni assolutamente adeguato. Da queste considerazioni è nato il progetto, che ho curato per conto di Federturismo Confindustria, di raccogliere e fotografare le policy regionali turistiche: e naturalmente dalla curiosità di rilevare cosa queste policy in concreto prevedessero.

Dal 2016 si sono pertanto raccolti dati a rilevanza periodica su quante Regioni disponessero di una policy e sui relativi contenuti.

Dal 2016 ad oggi, sempre più Regioni hanno intrapreso un cammino programmatico per lo sviluppo turistico. Tanto per fornire subito un dato concreto, nell'anno in corso solo una Regione risulta priva di un documento di pianificazione turistica (la Campania), ben 14 dispongono di un Piano vigente e 5 presentano un Piano scaduto. Ma la domanda che ci si pone è sempre sbrigativamente la stessa e cioè cosa sia realmente cambiato rispetto alla precedente annualità. Ciò che si vuole è conoscere fin da subito il cambiamento "in sè" di un determinato dato.

Se dovessimo asservire il dato raccolto nel Rapporto 2018 a questa domanda secca, ci verrebbe facile affermare che tre sono le caratteristiche che maggiormente risaltano dalla raccolta del dato.

La prima è riferibile alla pluriennalità; nel senso che le policy regionali hanno una temporalità media di tre anni



Poi certo, alcune Regioni (Puglia tra tutte) hanno una temporalità maggiore, ma il periodo temporale medio in cui sviluppare una policy turistica si attesta, per l'appunto, nella triennalità. **Rispetto ai precedenti Rapporti, insomma, si assiste ad un veloce e progressivo abbandono della logica annuale - che viene mantenuta solo per quanto concerne i Piani o programmi attuativi - per assestarsi su uno "sbraccio" temporale più ampio.**

La seconda concerne in qualche modo la priorità prevista sempre da più Regioni in ordine ai prodotti turistici da promuovere per il tramite di una strategia contenuta nel piano di policy. Certo, anche qui con grandi differenze e disomogeneità: ma quella di valorizzare e dunque focalizzarsi su alcuni



prodotti turistici sembra una costante evolutiva delle policy analizzate. Il che rende oggettiva la positiva considerazione che dietro a questa valorizzazione stia una scelta operata tra tante e diverse possibilità; stia una precisa volontà di abbandonare la logica della tradizionalità per abbracciare il corretto binomio prodotto-

esperienza turistica. E in questo, non certo da ultimo, ci sta anche il vecchio tema del cercare un superamento in qualche modo della stagionalità turistica.

La terza riguarda il grande tema di non solo concepire ma anche rappresentare il turismo come reale occasione di sviluppo economico regionale e come portatore di nuova competitività per il o i territori. Non è un tema da

poco. Basti qui confermare il dato che, soprattutto con riferimento alle Regioni che hanno negli ultimi due anni predisposto ed approvato nuove policy, risulta palese lo sforzo da queste sostenuto nel tentativo di rappresentare il turismo come motore di sviluppo regionale ed, insieme, come elemento di trasversale aggregazione con molti altri settori merceologici e/o produttivi regionali: dalle filiere dell'agro-food a quelle del legno-arredo; dal mondo del wellness a quello dello sport. Un segnale questo, come del resto quello di cui al punto precedente, da leggersi con assoluta positività. Di più: in alcune Regioni si legge chiaramente lo sforzo a far sì che questa valorizzazione in chiave socio-economica del turismo abbia contribuito

a dare spinta alla creazione di nuova impresa e di nuove formule di presidio culturale, soprattutto in quelle aree in cui si era registrata una progressiva chiusura e perdita di luoghi dedicati. In ultima analisi, questo sforzo comune per una diversa e più rilevante rappresentazione del turismo in chiave di sviluppo economico regionale ha portato ad una rigenerazione stessa in chiave competitiva di molti territori. Certo, alcuni argomenti continuano ad essere ancora carenti, come ad esempio quelli relativi alla valutazione prevista per le policy o quello determinato dalla fatica a



disegnare uno scenario pianificatorio di tipo integrato. **La policy turistica troppo spesso sembra non confrontarsi e tantomeno integrarsi con altri policy regionali, siano esse destinate alle infrastrutture o alle politiche per l'internazionalizzazione oppure allo sviluppo digitale...ed altro ancora.** Un ulteriore elemento di attenzione concerne la presenza in più o meno tutte le policy regionali di riferimenti alla valorizzazione di aspetti storici, culturali, architettonici e di paesaggio presenti nel territorio di riferimento; salvo poi però non sempre tradurre questa giustissima attenzione in chiari ed espliciti percorsi funzionali e progettuali. Quella della integrazione tra policy, per altro, è un argomento che cominciamo ad incontrare anche in alcuni documenti-fonte di livello sovranazionale. Ne è testimonianza, ad esempio, la Comunicazione della Commissione Europea del 2014 e dal significativo titolo "Verso un approccio integrato al patrimonio culturale per l'Europa"; o, ancora, in tema di strategia italiana per il turismo sostenibile, il paper diffuso dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e che tratta proprio dell'approccio integrato a queste tematiche. Ma il contributo più recente ed autorevole su questo fronte è forse quello contenuto nella Relazione sulle policies turistiche, redatta dall'OCSE nell'anno in corso (Tourism Trends and Policies. OECD 2018). In tale relazione, l'OCSE individua tra i pillars delle policies tutistiche quella di "sviluppare

policy di lungo termine che considerino il collegamento tra il turismo e le aree complementari, precisando ruoli, funzioni ed interazioni con gli stakeholders". **Negli stessi termini si è espresso, sempre di recente, l'UNESCO, riconoscendo non solo ed in particolare l'integrazione tra turismo e conservazione dei beni culturali, ma anche la stretta relazione che esiste tra sviluppo turistico, crescita economica e conservazione del patrimonio.** La regione Veneto, per altro, sta completando il percorso volto a disegnare una nuova policy di sviluppo per il settore che si attende veda la luce per la fine dell'anno in corso: percorso, che ha visto un largo uso del partenariato e della concertazione, condividendo così con svariati attori gli scenari di crescita ipotizzati per il nostro territorio.

Ed una buona pratica in tema di policy è andata in scena nei giorni scorsi, con la iniziativa del "G20" delle spiagge e dunque destinazioni balneari italiane. Una tre giorni di lavori in cui sindaci, operatori e studiosi, convenuti a Bibione, hanno messo in comune esperienze, problematiche ed opportunità per la gestione delle spiagge e del turismo open air. Sono tutti segnali della rinnovata consapevolezza di guardare al turismo come ad una industria e, come tale, di predisporre una relativa e dedicata policy pluriennale per lo sviluppo. Segnali positivi dunque, nella direzione di valorizzare ed aumentare la competitività di interi territori.

Italo Candoni

Positive le indicazioni che provengono sia a livello nazionale che regionale.

"Il Veneto è sempre prima nell'export come regione" dice il consigliere regionale Fabiano Barbisan. Ottimismo anche nel Veneto Orientale secondo Andrea Masat e Gin Maria Riva, rispettivamente delle aziende vinicole Ornella Bellia di Pramaggiore e Cason Brusà di Villanova di Fossalta di Portogruaro

ANNATA DECISAMENTE MIGLIORE RISPETTO A QUELLA PASSATA PER LA VENDEMMIA

Sono decisamente positive sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo le indicazioni che provengono dal mondo agricolo relativamente alla vendemmia 2018.

Il presidente dell'Unione Italiana Vini Ernesto Abbona intervenendo alla conferenza stampa di presentazione delle previsioni vendemmiali su dati elaborati da Unione Italiana Vini e da Ismea (Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo Alimentare) su un campione significativo del "vigneto Italia" ha parlato di: "Una buona vendemmia che permetterà al settore vitivinicolo italiano di riprendersi dopo un anno difficile. La produzione è stimata in 49 milioni di ettolitri, con un incremento del 15% rispetto ai 42,5 milioni dello scorso anno, che riavvicina l'Italia alle medie pre-2017. Una crescita produttiva rilevante che delinea un quadro nel complesso positivo seppur con qualche criticità, in particolare al Sud, influenzato da un'estate segnata dalla piovosità consistente che ha messo in difficoltà i produttori di alcune regioni. La viticoltura italiana, in larga parte, ha saputo affrontare questo bizzarro andamento stagionale con attenzione, tempestività e professionalità, consentendo al nostro Paese di confermare anche quest'anno la propria leadership produttiva a livello mondiale".

Buone anche le previsioni per quanto riguarda il Veneto dove si prevede un aumento della produzione del +12/15%, ma con punte anche superiori, e di buona qualità, in particolare poi per quanto riguarda la Provincia di Venezia è attesa una produzione con una discreta qualità, superiore comunque al 2017 del 15-20%. "Il Veneto - spiega il con-

sigliere regionale Fabiano Barbisan da sempre attento ai problemi legati al mondo agricolo - prima regione d'Italia per export e forte di 53 etichette a denominazione, è sicuramente l'alfiere del vino 'tricolore', in particolare con il Prosecco, il vino più conosciuto e venduto al mondo, a cui si affianca la seconda vendemmia delle uve della doc del Pinot grigio delle Venezie, un altro vino che porta i simboli e i sapori delle terre di San Marco in tutta Europa e nel mondo"

Anche nel Veneto Orientale le previsioni sono buone



come testimonia **Andrea Masat della Azienda Vitivinicola Ornella Bellia di Pramaggiore:** "Quest'anno l'uva aveva veramente fretta di arrivare in cantina per starsene un po' al fresco. In linea con una tendenza che pare ormai consolidata abbiamo iniziato a vendemmiare con qualche giorno d'anticipo, rispettando in pieno le previsioni vendemmiali della Regione Veneto che vedevano l'avvio dei lavori nella settimana di Ferragosto o a al massimo a partire dalla settimana del 20. D'altronde non poteva che essere così visto che l'andamento meteo ci ha riservato molte giornate caldo umide. Tutto sommato però la vendemmia, almeno a Pramaggiore, parrebbe nella norma perché a ondate di grande caldo, si sono alternate notti fresche con qualche pioggia che ha consentito di beneficiare di uno sbalzo termico e di ventilazione che sappiamo essere fenomeni fondamentali per raccogliere uve di qualità: da una parte il calore del sole per la struttura e dall'altra lo sbalzo di temperatu-



ra per donare all'uva acidità e mineralità.

L'ideale, diciamo pure la vendemmia perfetta che ogni vignaiolo sogna, preferirebbe maturazioni più graduali per poi raccogliere l'uva con tempi dilatati, soprattutto per le uve a bacca

rossa, ma ormai il clima negli ultimi anni è cambiato e non si intravedono inversioni di tendenza. Noi naturalmente faremo del nostro meglio per affrontare la situazione consapevoli delle difficoltà, ma consapevoli anche di portare in cantina una materia prima ottima.

In definitiva, in base alla nostra esperienza, crediamo che l'annata 2018 darà vini di gran corpo ma allo stesso tempo capaci di esprimere l'eleganza e la finezza che contraddistinguono l'area a DOC Venezia". Anche secondo **Gianmaria Riva enologo dell'Az. Vitivinicola "Cason Brusà" di Fossalta di Portogruaro,** altra importante azienda del Veneto Orientale, il 2018 sarà un anno molto positivo sia come quantità che sotto il profilo qualitativo.

"Sotto il profilo economico - conclude **Andrea Masat** - il prezzo dei vini a bacca rossa ha retto molto bene insieme ai vitigni a bacca bianca da cui poi si producono vini con le bollicine. A soffrire sono soprattutto i vitigni a bacca bianca da cui si producono vini bianchi TRANQUILLI, esempio più allarmante è il Pinot Grigio. Ma questo ci fa capire che effettivamente il mercato ha sostituito i vini bianchi fermi con i vini bianchi spumanti".

Maurizio Conti



BEFFATI E TRADITI CON IL MILLEPROROGHE I RISPARMIATORI TRUFFATI DALLE BANCHE

Il Milleproroghe è legge e possiamo proprio affermare che **la montagna ha partorito un topolino**. Poco se raffrontato alle aspettative dei risparmiatori traditi sorrette dalle tante dichiarazioni delle forze politiche anche di maggioranza e **dall'impegno assunto sia dal Premier Conte nel suo storico e primissimo incontro con una delegazione di risparmiatori sia nel contratto di governo**.

La nuova norma la voglio vedere come un primo passo verso i rimborsi anche alla luce di tutte le promesse, dichiarazioni di impegno e rassicurazioni di tutte le forze politiche e soprattutto dell'attuale maggioranza.

Il testo approvato dunque sancisce che:

1. oltre alle sentenze e ai lodi dell'Anac conterranno ai fini dei rimborsi anche le pronunce dell'ACF (oggi se ne contano circa un centinaio in favore dei risparmiatori traditi dalle banche venete e dal luglio 2017 tale procedura per i risparmiatori delle banche venete non e' nemmeno più proponibile a causa della messa in liquidazione di Veneto Banca e Banca Popolare di Vicenza...)

2. **il rinvio al 31 gennaio 2019** per giungere all'adozione del regolamento attuativo per rendere operativo il Fondo di ristoro per i risparmiatori traditi (doveva essere già stato adottato entro marzo 2018 secondo quanto previsto nell'ultima Legge di Bilancio) 3. **il ristoro del 30%** calcolato su un tetto di 100000 € della perdita accertata con lodo dell'Acf (Se fosse un acconto nulla questo ma altrimenti sarebbe inaccettabile. Tale aspetto non viene ad oggi chiarito dal Milleproroghe.).

Ricordo come l'impegno della maggioranza fosse quello di semplificare le procedure di accesso ai rimborsi, restituire i risparmi "espropriati" ai risparmiatori (così dice il contratto di Governo), **allargare la platea dei beneficiari** (210000 sono i risparmiatori traditi delle banche venete) e

ampliare la dotazione economica del fondo utilizzando i fondi dormienti (11 miliardi di euro sono i risparmi andati in fumo solo considerando le due banche venete...). In conclusione **emerge come ci sia ancora moltissimo da fare affinché impegni enunciati non restino solo parole ma divengano fatti e dunque realtà**. **Consumatori Attivi** assieme alle altre associazioni impegnate per far sì che i risparmiatori traditi dalle banche venete abbiano giustizia non si fermeranno sino a che le istituzioni non daranno corso a tutto quanto promesso. Continuiamo a ritenere che **l'Osservatorio a livello regionale sul sistema bancario sia una necessità visto il protrarsi del problema** e visto che i casi socialmente ed economicamente vulnerabili sono in crescita esponenziale con sviluppi che potrebbero essere drammatici.



Restiamo quindi in attesa che anche la **Regione Friuli Venezia Giulia** si faccia parte attiva in questo progetto per il quale già a Giugno 2018 aveva dato il suo convinto sostegno.

Auspichiamo inoltre che sia il Friuli Venezia Giulia che il Veneto ci affianchino rispetto ad una battaglia di giustizia nei confronti delle migliaia di risparmiatori truffati.

Barbara Puschiassi
Presidente Consumatori Attivi

Barbara Puschiassi
Presidente Consumatori Attivi

LE MICROIMPRESE "GIGANTI" DELL'ECONOMIA ITALIANA ALLA RICERCA DI FINANZA ALTERNATIVA

Secondo la CGIA di Mestre le decine di migliaia di piccole imprese italiane "pagano più tasse delle grandi imprese (anche di quelle di medie dimensioni), danno lavoro a più della metà degli occupati italiani, producono il 40% del valore aggiunto nazionale annuo, ma risentono della ridotta competitività del Paese. Per contro, le grandi imprese - grazie alle quali agli inizi degli anni '80 l'Italia vantava leadership mondiali nella chimica, nella plastica, nella gomma, nella siderurgia, nell'alluminio, nell'informatica e nella farmaceutica - «sono scomparse, non certo per l'eccessiva numerosità delle piccole realtà produttive, ma a causa dell'incapacità dei grandi player, prevalentemente di natura pubblica, di reggere la sfida lanciata dalla globalizzazione». Queste sfide, visto il progressivo credit crunch da cui siamo investiti non possono che essere affrontate se non

intraprendendo un percorso nuovo di "democratizzazione della finanza alternativa". Negli ultimi dieci anni la finanza alternativa a quella bancaria tradizionale, è cresciuta in maniera significativa in tutto il mondo. Dall'equity crowdfunding alle piattaforme peer-to-peer consumer e business lending sino all'invoice trading. Queste attività parallele al canale bancario forniscono credito alla piccole e medie imprese, attraverso metodologie trasparenti e diversificate. **La crescita dirompente della tecnologia unita alla microfinanza, impone un cambiamento al sistema bancario con i rischi e le opportunità che naturalmente si presenteranno.**

Tutto questo accade mentre lo spread e le aspre discussioni politiche in atto rischiano di distogliere l'attenzione generale dall'evidente segnale di rallentamento della congiuntura economica nel nostro

Paese. Il tasso di crescita del 2017 (+1.5%), suggerisce AGE Italia, sarà difficilmente ripetuto e la crescita reale del PIL, manifesta una sequenza preoccupante: +0.5% nel Q1 2017, +0.42% nel Q2, +0.34% nel Q3, +0.32% nel Q4, +0.27% nel Q1 2018 e +0.16% nel Q2. **Realisticamente, ci dovremmo aspettare una stagnazione nel corrente quarto, e una recessione nell'ultimo trimestre di quest'anno;** in aggiunta il PMI manifatturiero calcolato mensilmente si attesta a 50,1 che rappresenta il dato più contenuto degli ultimi due anni. **E la nostra esausta Borsa valori? Piazza Affari ha e in quale misura scontato l'approssimarsi di una nuova possibile recessione?**

Rincuoriamoci nel frattempo con la pubblicazione del volume di Filiberto Zovico "Nuove imprese, chi sono i Champion



che competono con le global companies" che "ci permette di guardare in faccia una a una imprese nella stragrande maggioranza dei casi sconosciute, leggerne la crescita media degli ultimi sei anni - che è stata di almeno il 7% annuo (cioè di almeno il 50% sui sei anni), con una redditività lorda che è stata almeno del 10% l'anno negli ultimi tre anni". **Imprese che nella maggior parte dei casi sono imprese senza esposizioni debitorie nei confronti del sistema bancario, quasi sempre con riserve di liqui-**

dità consistenti e con un elevato livello di patrimonializzazione. "Sono imprese che hanno attraversato la crisi continuando a investire e sfruttando al meglio gli spazi lasciati liberi da altri, con redditività eccellenti grazie allo slancio sul prodotto e all'affinamento continuo dei processi produttivi, all'innesto prudente ma incalzante di nuove tecnologie, a una tensione innovativa continua, a una vocazione all'internazionalizzazione che permette di presidiare mercati globali con continuità e spesso con posizioni di leadership assoluta".

Ed il nostro territorio? Geograficamente primeggiano la Lombardia con 142 imprese e il Veneto con 99 imprese mentre il FriuliVG con 11 segue da vicino il Lazio.

Alfredo Silvestrini

*Andrea Bertolini, imprenditore a capo della Bertolini Group,
nuovo presidente del Portogruaro Calcio
illustra i motivi per quali un'impresa può ancora impegnarsi nel mondo dello sport*

LO SPORT COME INVESTIMENTO

Ha ancora senso oggi investire da parte di un'azienda nel mondo dello sport, ancor più in quello del calcio? A Portogruaro evidentemente sì dopo che **Andrea Bertolini**, affiancato dai soci **Luigi Morassutto** e **Gianfranco Barbui**, ha deciso di scendere in campo e per la prima volta è alla guida di una società sportiva.

A capo di un impero della produzione e distribuzione alimentare come Bertolini Group (Chef Bertolini, Gusto Cinquestelle, Panino e Bruschetta Chef, Bontà Casa del Surgelato, Alvagel tra i marchi della holding), **Andrea Bertolini** ha voluto intraprendere questa nuova avventura, che peraltro è iniziata con il piede giusto, assumendo la presidenza del Portogruaro Calcio, con il preciso intento di voler dare un segnale anche altri suoi colleghi imprenditori ovvero che nello sport si può ancora credere e investire.

Dopo anni di sponsorizzazioni a vario titolo con altre realtà dilettantistiche locali in specialità come il basket, il volley e il rugby (solo per citarne alcuni), questa volta **Andrea Bertolini** ha voluto fare sul serio rilevando il Portogruaro Calcio **con l'obiettivo di gestirlo in prima persona e con la volontà di riportarlo a campionati più consoni alla storia e al blasono di una squadra che l'anno prossimo festeggerà i 100 anni di storia (anno di fondazione 1919).**

Ma perché un imprenditore e un'azienda di successo dovrebbero "immischiarsi" oggi in un mondo che non

produce utili, che non aumenta gli occupati nel lavoro e che ai più è visto come aleatorio?!

" Perché - ed è lo stesso Andrea Bertolini a sottolinearlo - per una azienda importante, leader nel proprio settore, il lavoro è tutto, ma c'è anche altro. "

In questo caso c'è lo sport e c'è il calcio.

E con il calcio si vuole cercare di coinvolgere il più ampio numero di aziende del territorio per riuscire a crescere insieme, perché **il progetto è ambizioso e di ampio respiro: ritornare a dare a Portogruaro e al portogruarese quella leadership che in questi anni è venuta meno e per farlo si è scelta la strada dello sport che ha più attenzione da parte del pubblico e soprattutto dei media.**



aveva dapprima faticato, dopo i fasti della serie B, concludendo l'esperienza societaria Mio/Specchia e chiudendo un ciclo sportivamente affascinante ma che aveva lasciato spazio, nel dietro le

vera e propria ripartenza da zero, con un gruppo dirigenziale che ormai era arrivato, dopo 5 anni di "anonimato", a esaurire il suo compito.

Ecco che ora, con la nuova dirigenza, si ri-

in serie D, per poi vedere come progettare traguardi ancora più importanti.

Per far questo c'è bisogno di tanto impegno, di partecipazione e soprattutto di un impegno finanziario non da



Il Calcio.

Un gran numero di aziende si sono riavvicinate con le loro sponsorizzazioni dopo anni di latitanza, nei quali il Portogruaro Calcio

quinte, ad una partecipazione del territorio assolutamente fallimentare.

Gli anni che seguirono, dal 2013 al giugno 2018, sono stati una

vedono i programmi e si impostano obiettivi diversi.

Non si nascondono le aspirazioni di ritornare, nel più breve tempo possibile (3 anni?!),

poco.

Già da questa estate, convinti dal carisma del neo Presidente **Andrea Bertolini** e dall'ambizione del progetto, molte impor-

tanti aziende ed istituti del territorio si sono riavvicinate al Calcio Portogruaro.

Atena Spa, Motorclass Audi, Dial Bevande, Banca di Credito Cooperativo del Pordeonense, Faid (solo per citarne alcune) hanno sposato il progetto Portogruaro Calcio legando la loro immagine a quella di Bertolini Chef e del calcio.

Questa che si è creata è una vera e propria rete aziendale che intende estendere i propri interessi e condividerli con i partner sopra un prato verde con disegnate le righe del campo da calcio.

Proprio come l'azienda Bertolini Chef che negli ultimi sette anni è cresciuta del 50%, quando la media del mercato è salita del 7%, così si vuole puntare a crescere insieme al tessuto produttivo del portogruarese.

Fondata nel 1996, Chef Bertolini è uno dei principali player del mercato HORECA (sigla che contraddistingue le aziende che lavorano per HOTEL, Restaurant e Catering) presente con 3 sedi a Portogruaro, Padova e Romans d'Isone (GO) con un bacino distributivo che oltre a tutto il Veneto e al Friuli Venezia Giulia arriva anche in Lombardia in particolare nel canale Bar e Tavola Calda, il tutto con un fatturato annuo di circa 50 milioni di Euro e con una forza lavoro di 200 persone



tra dipendenti e collaboratori.

“Con il nostro Gruppo oggi siamo in grado di offrire un servizio completo che va dalla colazione al mattino fino al momento serale con tutta una serie di prodotti originali e di qualità toccando tutte le categorie alimentari e dando vita a un'unica realtà aggregata in un mercato altamente frammentato” commenta il presidente Andrea Bertolini. “La forza della nostra azienda però sono sempre state le persone, collaboratori straordinari che lavorano con entusiasmo e dedizione. E i miei collaboratori sono le persone giuste nel posto giusto, perché è inutile avere le migliori idee se poi non c'è nessuno che le sa mettere in pratica... questo è lo stesso spirito e la

stessa programmazione che si deve mettere in una squadra di calcio per avere risultati,

parentesi storica legata al calcio ma anche al territorio.

In primavera 2019 si

torio sarà chiamato a raccolta per i festeggiamenti perché un evento del genere è ri-



proprio come in una azienda di successo”.

Chiudiamo con una

festeggerà il centenario del Portogruaro Calcio e tutto il terri-

servato a poche società calcistiche a livello nazionale.

Anche per questo motivo l'impegno societario sarà massimo perché i cento anni di storia investiranno tante gestioni societarie, tante aziende con tantissimi imprenditori che hanno legato il loro nome al Calcio Portogruarese e sarà quindi un momento di aggregazione e di storia delle nostre realtà territoriali tra passato, presente e futuro, tra sport & impresa.

Luca Traverso



Registrato un 6% in più delle presenze rispetto allo scorso anno. Paolo Pellarin, presidente della Fondazione: "Stiamo già lavorando per il 2019"

LE "ILLUMINAZIONI" HANNO CONFERMATO QUALITÀ E GRANDE LIVELLO PER IL FESTIVAL INTERNAZIONALE DI MUSICA DI PORTOGRUARO

Conclusa a Portogruaro la 36° edizione del Festival Internazionale di Musica organizzato dalla Fondazione Musicale Santa Cecilia sotto la direzione artistica del Maestro Enrico Bronzi.

"Illuminazioni. La musica veggente" questo il titolo dato quest'anno a quello che è l'evento culturale più importante della Città del Lemene; fondato nel 1983 da **Paolo Pellarin e Pavel Vernikov** il Festival nel corso degli anni è andato sempre di più affermandosi a livello nazionale ed internazionale grazie

no - spiega il Maestro Paolo Pellarin Presidente della Fondazione - si confermano in crescita rispetto al 2017 e i concerti a ingresso libero, a Portogruaro e nelle altre località del Veneto Orientale, registrano il tutto esaurito a dimostrazione che la Fondazione Musicale Santa Cecilia assolve, anche attraverso il Festival, alla più ampia diffusione della cultura musicale e alla ricerca in campo musicologico. Il Festival è anche occasione per costruire un sistema integrato tra offerta turistica e culturale degna di inte-



alla qualità degli spettacoli offerti e alle **Masterclass** rivolte agli studenti di tutto il mondo e anche quest'anno la risposta degli amanti della musica classica è stata importante con una crescita delle presenze del 6% rispetto al 2017, anno che aveva già segnato un incremento.

"Le presenze di quest'an-

resse che si rivela essere apprezzata da residenti e turisti, come dimostra il sold out dei concerti a Bibione e Caorle. Da un punto di vista organizzativo poi il personale della Fondazione ha dimostrato ancora una volta la grande esperienza maturata negli anni. Personale che in occasione del Festival si arricchisce

di collaboratori stagionali altrettanto motivati e professionali che partecipano con grande entusiasmo al buon fine della manifestazione".

Positivo anche il commento del **Maestro Enrico Bronzi da 11 anni**

zione che si è svolta dal 21 agosto al 14 settembre.

(Al momento in cui andiamo in stampa ci è giunta la notizia delle dimissioni presentate da Enrico Bronzi, che sarebbero determinate da motivazioni di

"Il Festival - commenta Bronzi - continua a mantenere un alto il livello artistico, riconosciuto dal pubblico, non solo per la parte più tradizionale di musica da camera ma anche per le proposte "altre" come è



Direttore Artistico del Festival, e oramai portogruarese di adozione, che traccia un bilancio artistico della manifesta-

carattere personale e che, sulla base delle dichiarazioni dei vertici della Fondazione, potrebbero anche rientrare - ndr)

accaduto quest'anno per i canti georgiani del Basiani Ensemble o il jazz dal "sapore alpino" del Duo Gansch & Brein-

schmid. Sicuramente, tra tutti i concerti, alcuni eventi si sono distinti per il grandissimo livello musicale. Dal positivo riscontro del pubblico, sia per la parte musicale che per le conferenze di Penombre, si conferma vincente la formula di riunire le persone attorno ad un "racconto", un tema o una narrazione che possa fare da filo conduttore per diverse proposte. Personalmente ritengo che se riusciamo a fare musica, non solo con eventi slegati ma riuscendo a costruire un racconto che guida gli spettatori, pensando alla musica non solo svago ma come strumento di costruzione di un percorso di conoscenza, consapevolezza e anche curiosità, allora saremo in grado di lasciare un seme che germoglierà. Credo che questo sia la chiave più importante". Come detto l'edizione 2018 chiude con un bilancio positivo con un trend di crescita delle presenze complessive - sia a Portogruaro che nei concerti metropolitani - e in par-



ticolare va sottolineata la presenza di 257 allievi provenienti da quindici nazioni diverse che hanno partecipato alle attività didattiche organizzate nell'ambito delle Masterclass Internazionali. Per quanto attiene alle giovani generazioni da ricordare anche le Borse di studio messe a disposizione anche quest'anno

dal Lions, dal Rotary, dal Soroptimist e dall'Associazione Amici della Scuola di Musica "Santa Cecilia". "Masterclass, audizioni, concerti accademici o insieme a musicisti affermati, possibilità di vince-

un panorama come quello italiano dove le nuove generazioni, seppur con una preparazione media molto alta, stentano a trovare spazi di crescita. Se da un lato questa situazione porta i ragazzi a muoversi e ragionare

Teatro comunale Luigi Russolo per la stagione 2018/2019.

"Già in cantiere la prossima edizione - chiude Paolo Pellarin - con allo studio altre tipologie di offerte concertistiche. Alla base l'intenzione di



re delle borse di studio, - spiega Enrico Bronzi - sono tutte opportunità offerte dal Festival. Una manifestazione che ha tra i suoi obiettivi anche quello di cercare valorizzare al massimo i giovani musicisti e le formazioni emergenti, dando loro spazio all'interno del programma artistico, in

sulla loro formazione su un piano, almeno, europeo, dall'altro fa un pò specie pensare che possa essere solo un'occasione di espatrio alla ricerca di contesti più fertili". Già allo studio i programmi futuri della Fondazione che recentemente si è aggiudicata il bando per la gestione del

contribuire alla più ampia diffusione della cultura musicale con attività che vorremmo coordinare con le altre offerte culturali e del tempo libero sul nostro territorio per proporre Portogruaro quale metà qualificata per un turismo di natura culturale".

Maurizio Conti

AL CIRCOLO DEGLI ESTERIA ROMA LA CRYPTOART DEI CARNICI "HACKATAO"

La cryptoart dalla Carnia è sbarcata al Circolo degli Esteri dell'Acqua Acetosa, vera e propria galleria d'arte a cielo aperto dove si possono ammirare le opere di artisti contemporanei, come Mimmo Paladino, Cordelia von den Steinen, Umberto Mastroianni, Marco Lodola. A portarvi l'arte nata dalla tecnologia blockchain due giovani artisti che vivono in un borgo di 53 abitanti nella Carnia, Oltris, ma espongono e vendono le loro opere a New York, a Pechino o, più vicino a casa, a Manchester: Nadia Squarci e Sergio Scalet, che hanno stupito i diplomatici, alcuni politici e giornalisti. I due artisti, che prima di

ricercare la solitudine in quel di Ampezzo facevano a Milano il mestiere di creativi pubblicitari, si firmano Hackatao, nome derivato da hacker e tao, termini che fondono la voglia di una sfida intellettuale e il Tutto vivente in continua trasformazione. Presentati dall'ambasciatore Umberto Vattani, gli Hackatao hanno esposto 16 opere sulle grandi paure contemporanee - dall'allarme alimentare all'emergenza climatica al rischio del terrorismo - viste non senza ironia e umorismo perché il loro messaggio è positivo, dalle paure si può fuggire.

Scalet ha spiegato poi ai diplomatici come, grazie alla

tecnologia, riescono, da Oltris, non solo a rimanere in contatto con movimenti artistici d'avanguardia di tutto il mondo ma anche a essere protagonisti della cryptoart nata dalla tecnologia blockchain, un processo in cui un insieme di soggetti condivide risorse informatiche (memoria, CPU, banda) per rendere disponibile alla comunità di utenti un database virtuale in cui ogni par-

tecipante ha una copia dei dati. Questo, ha precisato, permette per esempio di condividere la proprietà opere d'arte che il proprietario non potrà però ammirare sulla parete del suo studio o del salotto ma sullo schermo del telefonino o del pc.

La mostra - che rimarrà aperta due mesi - è la prova di come il Circolo degli Esteri, grazie all'azione del presidente Alessandro Vattani,

scomparso lo scorso marzo (e a cui l'11 ottobre verrà dedicata la Biblioteca), è ormai diventato un'importante istituzione culturale nel panorama della Capitale. "Quest'anno sono previste nove mostre" ha indicato Umberto Vattani, "tanto da far concorrenza a una galleria d'arte".

Carlo Rebecchi
Direttore del quotidiano online
Giornale Diplomatico
(per gentile concessione)

LA FRECCIA NERA

di Gigi di Meo

BERGOGLIO COME LA METTIAMO?

In questi lunghi anni di mestiere, gli errori compiuti sono stati molti, non parecchi, ma molti. Tra questi, non aver riconosciuto veramente persone che mi attorniavano o che diventavano ospiti nel corso delle dirette radiofoniche o televisive. E' questo uno dei miei crucci. Ma serve comunque a fare esperienza, non è mai tardi per capire che genere umano insiste in questo pianeta, oramai in pieno declino. In particolare mi riferisco a taluni uomini in divisa talare, comunemente conosciuti come preti. Come si suol dire in questi casi, parlano o parlano bene, ma razzolano male. Anzi malissimo. Infatti si interessano dei problemi più svariati, che vanno dalle unioni alla politica, all'accogliimento a tutti i costi di clandestini richiedenti asilo, puntando il dito contro chi ha deciso, giustamente, di mettere un freno ad una situazione decisamente devastante per il paese Italia e per chi vi abita. Ma per loro, non importa, devono per forza interessarsi, mettersi di mezzo alla politica e con i loro fogli puntare la pistola contro ministro o semplici appartenenti al partito del ministro in questione. Ma dell'argomento che dovrebbe interessare principalmente loro, meglio quello che accade con protagonisti i loro colleghi, nemmeno un rigo, una "scoreggina" sommessata,

un verbo, un aggettivo dalle loro labbra, anche nel falsetto in cui sono stati indottrinati a celebrare le loro funzioni. Mi riferisco ai tantissimi, troppi casi di pedofilia accaduti all'interno



di sacrestie, oratori, rifugi alpini o montani o nelle loro abitazioni personali. Un silenzio assurdo nei confronti di questi "bastardi" che hanno "disonorato" l'abito che indossano. Si perché nonostante tutto, questi lerci individui, non vengono cacciati da madre chiesa, ma trasferiti in altri luoghi, in altre Parrocchie, oratori, collegi. Con il beneplacito dei loro superiori, Vescovi, Cardinali e mi fermo qui per carità di Adonai. Qualche giorno fa facendo zapping a tarda ora mi sono bloccato su una rete televisiva, dove stava parlando un giovane uomo. Il suo assistente, ovviamente prete, era stato condannato a

diversi anni per aver tentato di avere con lui rapporti sessuali, quando di anni ne aveva nemmeno quindici. Un racconto, che a volte si interrompeva, per la vergogna. Sono rimasto toccato nel profondo quando ho saputo che il "bastardo" non solo non era stato allontanato dai vertici della Chiesa Milanese ma solamente trasferito ad altro oratorio. Una vergognosa messa in scena già vista in altre località o nazioni. Perché è meglio tacere, negare, dare del pazzo al ragazzino o alla ragazzina violentati, piuttosto che prendere decisioni che possano turbare l'ordine costituito della vostra madre chiesa. Ecco la mia rabbia e che quanti hanno la possibilità di parlare o scrivere, su questo problema, la pedofilia nella chiesa, non ne hanno mai parlato. Forse è anche per questo che mi guardo bene dall'invitarli o di avere con loro un confronto. E infine, caro Bergoglio il diavolo non c'entra per nulla in queste vicende. Legga quante volte il diavolo ha tentato un vero frate, quello da Pietralcina, Padre Pio. Lo hanno pure menato a sangue, ma non è mai caduto in tentazione. I preti, vescovi e pure cardinali pedofili, magari anche qualcuno, che si è battuto per la sua salita al soglio pontificio invece sì. Senza l'intervento del Diavolo. Ma si sa che la carne... vero Bergoglio?



AndyAuto & Race
...alle tue auto
ci pensiamo noi!

GOMMISTA AUTO - MOTO

FOSSALTA DI PORTOGRUARO (VE)
Via del Commercio, 45/47 - Zona "Centro S. Biagio"
Tel. 0421.709193 (Gommista)
Tel. 347.2796204 (Autofficina)

GOMMISTA AUTOFFICINA



gestione servizi mobilità spa

Sede - Via Colonna, 2 - 33170 Pordenone

Tel. 0434 209098 - Fax 0434 209085 - www.gsm-pn.it - email: info@gsm-pn.it



PREFABBRICATI FERROCOSTRUZIONI s.r.l.
EDILIZIA MODULARE INDUSTRIALIZZATA

VIA S.GIACOMO, 133 PORTOGRUARO (VE) ITALY
TEL. ++39 0421 270270 FAX ++39 0421 273512

e-mail info@prefabbricatiferrocostruzioni.it
prefabbricatiferrocostruzioni@ticertifica.it
www.prefabbricatiferrocostruzioni.it



Soluzioni Prefabbricate per ogni necessità!

