N.6

AGOSTO 2021

MOVE®

MOBILITÀ VENETA IN RETE

G R E

GIRO D'ITALIA
Speciale Situation Room e Mobile Control Room

RIPARTENZA
In CAV l'incontro dei ministri con gli imprenditori

ESODO ESTIVO
Ripresa del traffico e vacanze in sicurezza

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE CAV S.p.A
Via Bottenigo 64/A 30175 Venezia-Marghera (VE)

www.cavspa.it

Se quella che è passata è una tempesta, noi di CAV ci abbiamo navigato dentro: non solo non abbiamo mai pensato di fermarci, attendendo che il peggio passasse, ma abbiamo lavorato per sfruttare al meglio il vento, ben consapevoli che il "dopo" sarebbe stato sì ricco di opportunità, ma tutte da giocarsi con strumenti ben collaudati.

Indice

4 Editoriale del Presidente

8 Editoriale dell'Amministratore Delegato

12 GIRO D'ITALIA
Speciale Situation Room e Mobile Control Room

18 Risorse umane strategiche per la ripartenza

20 La scelta di due neo assunti

22 RIPARTENZA
Visita in CAV dei ministri Di Maio e D'Incà

24 Gli imprenditori al Governo: interventi di G. Riello, S. Bottega e M. Pulin

31 Ripresa del traffico e piano per l'esodo estivo

35 Traffico in ripresa: i dati del 1° semestre 2021

37 Ripartire dopo la pandemia: intervento di P. Stefano Del Bove

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE

MoVe - MOBILITÀ VENETA IN RETE

Anno 3° - Numero 6
Iscrizione Registro Stampa Tribunale di Venezia
N. 3 del 10/10/2019

Direttore Editoriale Luisa Serato
Direttore Responsabile Luisa Morbiato
Comitato di Redazione Giuliana Andreello, Giovanni Bordignon, Paolo Bragato, Federica Capuzzo, Filippo De Gaspari, Ugo Dibennardo, Sabato Fusco, Angelo Matassi, Luisa Serato
Coordinamento Editoriale Mapo Studio S.r.l.
Grafica Mapo Studio S.r.l.
Fotografie Polpomimo, Mapo Studio S.r.l., Concessioni Autostradali Venete S.p.A.
Stampa Grafiche Quattro S.r.l.

Hanno collaborato a questo numero
Paolo Bareato - Technical Project Leader Team di Progetto Giro d'Italia 2021 per CAV S.p.A.
Enrico Bartolini - Operational Project Manager Team di Progetto Giro d'Italia 2021 per CAV S.p.A.
Sandro Bottega - Presidente Bottega S.p.A.
Paolo Bragato - Chief Human Resources CAV S.p.A.
Nicola Busana - Sistemi Informativi CAV S.p.A.
Nicola Busatto - Technical Project Manager Team di Progetto Giro d'Italia 2021 per CAV S.p.A.
Federica Capuzzo - Program Manager Team di Progetto Giro d'Italia 2021 per CAV S.p.A.
Riccardo Carraro - Technologies Project Manager Team di Progetto Giro d'Italia 2021 per CAV S.p.A.
P. Stefano Del Bove sj - Docente Incaricato Associato Pontificia Università Gregoriana
Sabato Fusco - Chief Technical Officer CAV S.p.A.
Elisa Mao - Elaborazione Dati CAV S.p.A.
Angelo Matassi - Chief Operating Officer CAV S.p.A.
Claudio Negri - Operational Project Leader Team di Progetto Giro d'Italia 2021 per CAV S.p.A.
Massimo Pulin - Presidente Orthomedica S.r.l. e Presidente Nazionale CONFIMI Sanità
Giordano Riello - Presidente Nplus S.r.l., già Presidente Giovani Imprenditori di Confindustria Veneto e Vicepresidente Nazionale Giovani Imprenditori di Confindustria
Alessandro Zampieri - Sistemi Tecnologici CAV S.p.A.

Editore Concessioni Autostradali Venete S.p.A., via Bottenigo 64/A - Venezia Marghera
move.cavspa.it

Nella prima metà dell'Ottocento la scrittrice britannica Mary Shelley metteva in fila 5 parole che meglio di ogni altra si adattano a quello che abbiamo vissuto in quest'ultimo anno e mezzo: "The beginning is always today", l'inizio è sempre oggi.

EDITORIALE
PRESIDENTE

Durante la pandemia, abbiamo scelto di investire: in tecnologie, manutenzioni e, soprattutto, capitale umano.

Non è solamente una visione ottimistica della quotidianità: la misura di quello che abbiamo attraversato sta, infatti, tutta nell'atteggiamento con cui l'abbiamo vissuto. Se è stata un'attesa remissiva, non sarà facile risollevarsi, ma se è stata una preparazione intraprendente, una pianificazione oculata, una capitalizzazione di idee e progetti, allora le possibilità e i risultati non tarderanno ad arrivare.

Se quella che è passata è una tempesta, credo che noi di CAV ci abbiamo navigato dentro: non solo non abbiamo mai pensato di fermarci, attendendo che il peggio passasse, ma abbiamo lavorato per sfruttare al meglio il vento, ben consapevoli che il "dopo" sarebbe stato sì ricco di opportunità, ma tutte da giocarsi con strumenti ben collaudati.

Durante la pandemia, quindi, abbiamo scelto di investire: in tecnologie, manutenzioni e, soprattutto, capitale umano. Credo sia raro trovare una società che, durante i 17 difficili mesi di emergenza che abbiamo vissuto, abbia assunto nuovo personale, senza ricorrere alla cassa integrazione, preservando quindi, anzi implementando, la forza lavoro in vista di una ripartenza che avrebbe richiesto nuove risorse e professionalità qualificate.

Oggi che il Paese sembra ripartire, questo atteggiamento può pagare: potrà competere chi arriva più attrezzato e su questo fronte CAV ha lavorato in questi mesi. A beneficio soprattutto del territorio e dell'economia veneta, quindi del sistema o, come preferisco dire, della squadra.

Le infrastrutture infatti sono strettamente legate al contesto economico e sociale sul quale insistono: sulla grande viabilità del Veneto, in particolare, corrono merci e ricchezza di un'Europa che sta provando a rialzarsi dopo mesi in ginocchio.

In ottica di ripresa, le autostrade recitano un ruolo di primaria importanza; tocca a noi

SE QUELLA CHE È PASSATA È UNA TEMPESTA, CREDO CHE NOI DI CAV CI ABBIAMO NAVIGATO DENTRO: NON SOLO NON ABBIAMO MAI PENSATO DI FERMARCI, ATTENDENDO CHE IL PEGGIO PASSASSE, MA ABBIAMO LAVORATO PER SFRUTTARE AL MEGLIO IL VENTO.

L'OCCASIONE È STORICA E NON DOBBIAMO CADERE NELL'ERRORE DI RIMETTERCI IN VIAGGIO SENZA CONSIDERARE NUOVI PRESUPPOSTI LAVORATIVI, SOCIALI, DI CRESCITA COLLETTIVA E PERSONALE.

fare strada: non a caso i dati rilevati costantemente dalle nostre strutture, e che in queste pagine presentiamo, mostrano una netta ripartenza del traffico che, per quanto riguarda il trasporto merci, è addirittura superiore ai livelli pre-pandemia. Ma anche le persone, dopo la caduta delle ultime restrizioni relative ai confinamenti regionali ed al coprifuoco, hanno ripreso a viaggiare e questo è un indiscutibile segnale di ripresa, che siamo felici di sottolineare.

In questo numero di MoVe rappresentiamo le speranze e le prospettive di questa ripartenza: che si viaggi per vacanza o per lavoro, che si muovano merci o persone, la notizia positiva è che l'economia è ripartita.

Ma c'è anche l'aspetto umano da considerare, che non è avulso da una ricerca di nuovo benessere che non può essere solo legato al traffico, alle merci, al denaro.

Come spiega bene Padre Stefano Del Bove, nel suo intervento, che in questo numero ci onoriamo di ospitare, l'occasione è storica e non dobbiamo cadere nell'errore di rimetterci in viaggio senza considerare nuovi presupposti lavorativi, sociali, di crescita collettiva e personale.

C'è voglia di ripartire, riprendere un'agognata normalità, riscoprire passate e piacevoli abitudini, come quella di viaggiare. Tutto molto bello, ma anche apparentemente facile: in fondo bastava aspettare che venissero tolte le restrizioni. Forse, invece, è necessario accompagnare questo nuovo inizio con un vero spirito di rinascita, uno slancio che attinga dalle forze di ognuno, per ricostruire un nuovo modo di fare impresa e comunità.

Se ne saremo capaci, allora sarà un vero nuovo inizio.

Luisa Serato

Presidente Concessioni Autostradali Venete S.p.A.

> SULLA GRANDE VIABILITÀ DEL VENETO CORRONO MERCI E RICCHEZZA DI UN EUROPA CHE STA PROVANDO A RIALZARSI.

IN QUESTO NUMERO DI MOVE RAPPRESENTIAMO LE SPERANZE E LE PROSPETTIVE DI QUESTA RIPARTENZA: CHE SI VIAGGI PER VACANZA O PER LAVORO, CHE SI MUOVANO MERCI O PERSONE, LA NOTIZIA POSITIVA È CHE L'ECONOMIA È RIPARTITA.

link all'articolo

Premio Buone Pratiche: Il riconoscimento attesta le best practices che si sono distinte, nel contesto Europeo, per lo spirito di servizio con cui hanno continuato ad operare nell'intero periodo dell'emergenza sanitaria, conseguendo risultati di eccellenza.

EDITORIALE
AMMINISTRATORE DELEGATO

Santiago Ramòn y Cajal, premio Nobel per la Medicina, nel suo libro *Advice for a young investigator* (1897) scriveva che per i giovani ricercatori sarebbe "meravigliosamente stimolante" se i loro maestri, oltre a celebrare la magnificenza delle loro scoperte, ne raccontassero l'origine senza tralasciare la serie di errori e di passi falsi che l'hanno preceduta.

È fondamentale comprendere come il metodo scientifico sia in primo luogo un "modo per imparare a sbagliare" ed individuare nell'errore il segnale che indichi la strada migliore verso il risultato sperato.

Questo è stato l'approccio che abbiamo adottato anche in Concessioni Autostradali Venete per realizzare il nostro progetto e-ROADS®; l'unica infrastruttura europea in grado di mettere al servizio della sicurezza e della mobilità, l'innovazione tecnologica, la sostenibilità, la digitalizzazione e l'integrazione dei dati.

Il sistema di viabilità, già interamente percorribile, si avvale di un nuovo metodo di gestione predittiva e sostenibile, grazie ai sistemi innovativi di monitoraggio in ambito C-ITS (*Cooperative Intelligent Trasportation Systems*) per la prevenzione e manutenzione del patrimonio stradale, centro nevralgico delle nostre economie e

IL NOSTRO PROGETTO E-ROADS®; L'UNICA INFRASTRUTTURA EUROPEA IN GRADO DI METTERE AL SERVIZIO DELLA SICUREZZA E DELLA MOBILITÀ, L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA, LA SOSTENIBILITÀ, LA DIGITALIZZAZIONE E L'INTEGRAZIONE DEI DATI.

INVESTIRE E GESTIRE LE INFRASTRUTTURE

Lo scorso maggio sono stato insignito del Premio Buone Pratiche 2021 assegnato dal Parlamento Europeo, Ufficio Italia, e NewsReminder.

condizione essenziale per la sicurezza delle nostre Vite.

Per arrivare a questo risultato abbiamo "dissezionato" ogni passo falso e, contemporaneamente, condiviso e digitalizzato ogni risultato.

Lo scorso maggio sono stato insignito del Premio Buone Pratiche 2021 - sezione Economia ed Infrastrutture - assegnato dal Parlamento Europeo, Ufficio Italia, e *NewsReminder*.

Il riconoscimento attesta le *best practices* che si sono distinte, nel contesto Europeo, per lo spirito di servizio con cui hanno continuato ad operare nell'intero periodo dell'emergenza sanitaria, conseguendo risultati di eccellenza.

Dietro questo prestigioso traguardo vi è il lavoro incessante di una squadra che, come ogni concorrere di idee verso un unico obiettivo, rappresenta sempre la strategia vincente per raggiungere risultati concreti e di spessore.

Non è un caso che i Greci, quando parlavano tra loro, non avevano un termine che significasse "ubbidire". Piuttosto utilizzavano πειδεσται (peithestai) ovvero "essere persuasi". Un verbo che, da solo, spiega quanta importanza si attribuisse, nell'Atene del V sec. a. C., alla capacità dialogica, al ragionamento e pertanto al potere della visione e del merito.

Il nostro metodo è riuscito a mettere al servizio della sicurezza e della mobilità l'innovazione tecnologica, la sostenibilità, la digitalizzazione e l'integrazione dei dati, tutti fattori divenuti determinanti nel corso dell'imprevedibile emergenza pandemica.

La *ratio* del nostro agire non si è focalizzata sulla mera funzionalità di sempre più tecnicismi sperimentali, ma sulla cura di un progetto, di un buon *design*, inteso come la realizzazione di eccellenti politiche di investimento, *leadership* e volontà.

E' così che nonostante le difficoltà congiunturali di questi ultimi anni ci inducessero a contrarre, abbiamo scelto, con sacrificio e lungimiranza, di incrementare lo spirito e gli strumenti con cui poter prenderci cura delle nostre infrastrutture.

Investire e gestire le infrastrutture per noi ha significato ampliare il nostro raggio d'azione, riuscire a coniugare il bisogno dell'oggi con gli scenari prospettici del Domani.

Ugo Dibennardo

Amministratore Delegato Concessioni Autostradali Venete S.p.A.

LA *RATIO* DEL NOSTRO AGIRE NON SI È FOCALIZZATA SULLA MERA FUNZIONALITÀ DI SEMPRE PIÙ TECNICISMI SPERIMENTALI, MA SULLA CURA DI UN PROGETTO, DI UN BUON DESIGN, INTESO COME LA REALIZZAZIONE DI ECCELLENTI POLITICHE DI INVESTIMENTO, LEADERSHIP E VOLONTÀ.

link all'articolo

SPECIALE GIRO D'ITALIA

IL GIRO D'ITALIA SFILA A NORDEST: OTTO SOCIETÀ GESTISCONO L'INFOMOBILITÀ E CONSOLIDANO UN MODELLO OPERATIVO CHE APRE LA STRADA ALLA GESTIONE DEI GRANDI EVENTI SUL TERRITORIO.

La positiva esperienza della *Situation Room* di Cortina 2021 si replica, implementandosi e candidandosi a pieno titolo a diventare un modello di gestione di grandi eventi, non solo sportivi, in grado di impattare sulla viabilità e la mobilità nel territorio.
Dopo i Mondiali di sci di febbraio, lo scorso maggio CAV è scesa di nuovo in campo, insieme agli altri gestori della rete in Veneto e Friuli-Venezia Giulia, per garantire l'infomobilità in occasione del passaggio del Giro d'Italia a Nordest.

Le quattro tappe clou della corsa (Ravenna-Verona il 21 maggio, Cittadella-Monte Zoncolan il 22, Grado-Gorizia il 23 e Sacile-Cortina d'Ampezzo il 24) sono diventate così un test fondamentale per consolidare la collaborazione tra concessionarie stradali e autostradali come ANAS (Gruppo FS Italiane), Concessioni Autostradali Venete-CAV S.p.A., Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, S.p.A. Autovie Venete, Veneto Strade S.p.A., Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. e le società Telepass S.p.A.

LA SALA OPERATIVA HA RACCOLTO I DATI RELATIVI ALLA MOBILITÀ SUL TERRITORIO, COSTANTEMENTE ALIMENTATI DA ENTI E ISTITUZIONI COINVOLTI DAL PASSAGGIO DELLA CORSA.

UNA SITUATION ROOM ROSA

e Infoblu S.p.A. (Gruppo Telepass). L'obiettivo, dichiarato e pienamente raggiunto, è stato quello di garantire la miglior gestione e il più accurato coordinamento possibile delle fasi più delicate della corsa e delle criticità che hanno impattato sul traffico, per strade chiuse e deviazioni, disponibilità e ubicazione dei parcheggi, incidenti stradali ed eventuali situazioni d'emergenza.
I gestori coinvolti nel progetto hanno riproposto la *Situation Room*, una "torre di controllo" appositamente allestita presso la sede di CAV a Mestre e dotata di otto postazioni, con 24 persone addette alla gestione e al coordinamento anche su strada, coadiuvati da 16 tecnici del *technical partner* Almaviva, già operativo ai recenti mondiali di sci di Cortina.

La sala operativa ha raccolto i dati relativi alla mobilità sul territorio, costantemente alimentati da enti e istituzioni coinvolti dal passaggio della corsa, come Comuni, Comandi e Consorzi di Polizie Locali oltre che dalle tre concessionarie autostradali.
I dati così inseriti nel sistema grazie alla piattaforma *Moova*, del *partner* tecnologico Almaviva, hanno permesso di restituire sotto forma di app tutte le informazioni raccolte, rese disponibili ai cittadini e a chi si spostava sul territorio.
Il servizio è stato implementato dal lavoro di una *Mobile Control Room*, una sala operativa mobile, che ha seguito la corsa in collegamento costante con la centrale operativa.
Nelle quattro giornate sono stati oltre 800 i km percorsi nel Triveneto da quasi 1500 fra ciclisti e addetti ai lavori della carovana rosa, che hanno attraversato 6 province, 150 comuni e numerosi capoluoghi fra le due regioni fra cui Verona, Padova, Treviso, Udine e Gorizia. L'organizzazione messa in atto dai concessionari ha permesso di governare al meglio circa 1900 eventi dei più complessi e vari: dalla pioggia intensa lungo il percorso alle deviazioni stradali, dai lavori in corso al transito di animali sulla carreggiata. Inoltre ha consentito di controllare l'accesso e il deflusso di 12 parcheggi e la sosta di diverse migliaia di auto, oltre a segnalare prontamente incidenti stradali ed emergenze agli utenti della strada, attraverso una specifica App che ha registrato in quei giorni 7.100 accessi.
Una piattaforma di infomobilità che ha anche coinvolto Corpi e Consorzi di Polizia Municipale sul territorio, permettendo un coordinamento estremamente capillare con i Comuni interessati. In particolare, la sinergia tra la *Situation Room*, che ha svolto funzioni di "*hub*", e le centrali operative delle polizie locali dislocate sul territorio, ha permesso di mettere a punto una cooperazione, anche tecnologica, con il territorio, inedita ed efficace. In futuro, secondo le esigenze e richieste della Regione del Veneto, questo sistema di collegamento potrà avere interessanti sviluppi, implementando la collaborazione tra gestori della rete e organi deputati al controllo.

L'OBIETTIVO, DICHIARATO E PIENAMENTE RAGGIUNTO, È STATO QUELLO DI GARANTIRE LA MIGLIOR GESTIONE E IL PIÙ ACCURATO COORDINAMENTO POSSIBILE DELLE FASI PIÙ DELICATE DELLA CORSA E DELLE CRITICITÀ CHE HANNO IMPATTATO SUL TRAFFICO.

*«La Situation Room - **è il commento di Elisa De Berti, Vicepresidente della Regione del Veneto** - ha costituito un test importante sotto il profilo della gestione condivisa del monitoraggio della mobilità e dell'informazione agli utenti. Personale, tecnologia e mezzi delle società coinvolte sono state messe a fattore comune per dare un servizio migliore e più efficiente a chi viaggia sulle strade. Un modello applicato durante grandi eventi sportivi come i Mondiali di Cortina e il Giro d'Italia, ma che apre la strada alla mobilità del futuro. Questo approccio integrato fra competenze complementari degli operatori della viabilità e delle concessionarie autostradali è la via per aumentare ancora di più gli standard di funzionalità e sicurezza per i cittadini».*

link all'articolo

Risorse umane strategiche per la ripartenza

DURANTE IL LOCKDOWN CAV HA GARANTITO CONTINUITÀ ED EFFICIENZA GRAZIE ALL'IMPLEMENTAZIONE DEL PERSONALE, SENZA GRAVARE SULLE CASSE DELLO STATO.

Prima del *lockdown* Concessioni Autostradali Venete aveva stabilito di rafforzare, numericamente e qualitativamente, le proprie risorse umane, attraverso le quali gestisce tutte le attività aziendali.

Nell'ambito delle proprie politiche di sviluppo e crescita, la Società aveva previsto di procedere a una serie di assunzioni di personale attraverso un'attività selettiva mirata, che si è poi scontrata con le restrizioni dettate dalla pandemia.

Inevitabilmente quello stop ha imposto una riflessione interna su cosa fare e come proseguire i programmi, sia per gestire le attività correnti, sia per proseguire nei progetti di sviluppo aziendale. Il risultato è stato la decisione di gettare il cuore oltre l'ostacolo: non una fuga in avanti, ma una netta e ragionata scelta di campo. Per quanto riguarda le attività di sviluppo, CAV ha deciso infatti di proseguire lungo la strada individuata, semplicemente adeguando quelle esigenze al momento storico contingente e proseguendo sul percorso tracciato di sviluppo, pur nel rispetto dei nuovi vincoli dettati dalla pandemia.

Concretamente, questa decisione ha preso forma attivando e concludendo tutte le attività selettive già previste in epoca pre-Covid.

In 17 mesi di pandemia, questa coraggiosa decisione ha portato in azienda 30 nuovi dipendenti, ma in realtà l'attività di reclutamento non è ancora terminata e proseguirà nei prossimi mesi, fino al completamento dell'intero programma di assunzioni previsto.

Tra l'altro, il mantenimento degli obiettivi di crescita e sviluppo delle attività di gestione e delle risorse umane deputate a tradurle in pratica, è avvenuto in una fase caratterizzata da una forte contrazione dei volumi di traffico e dunque anche degli introiti. Ciononostante però, CAV ha deciso di non gravare sulla finanza pubblica, scegliendo di non ricorrere a forme di ammortizzatori sociali come la cassa integrazione e proponendo, invece, alle organizzazioni sindacali aziendali di utilizzare ferie e permessi dei dipendenti per superare la prima fase di *lockdown*, quella più delicata, tra marzo e maggio 2020.

In questo modo, anche grazie all'adesione delle organizzazioni sindacali alla proposta aziendale, è stato possibile superare pressoché indenni la fase più difficile, da un lato non andando ad appesantire la già difficile situazione economica generale, dall'altro continuando a garantire il reddito dei propri dipendenti.

Come è stato possibile tutto questo, pur a fronte di costi inevitabili e soprattutto di una perdita di ricavi determinata dal consistente calo di traffico? Ricorrendo alle proprie esclusive risorse interne. La scelta non è stata solo quella di mantenere e, anzi, ampliare il personale, ma ha riguardato tutte le attività aziendali, dall'innovazione alle manutenzioni che, anzi, sono state addirittura implementate, approfittando della riduzione del traffico.

Paradossalmente, dunque, il 2020 è stato uno degli anni in cui CAV ha corso di più e in questa corsa le attività di reclutamento del personale dei mesi scorsi hanno permesso all'azienda di acquisire nuove risorse, peraltro in molti casi professionalmente già preparate, perché provenienti da ambiti lavorativi affermati e di successo. Quindi, concludendo, perfettamente in grado di fornire da subito il proprio apporto attivo alle esigenze aziendali, nei diversi ambiti di competenza, garantendo la crescita della Società anche per gli anni a venire.

In 17 mesi di pandemia, questa coraggiosa decisione ha portato in azienda 30 nuovi dipendenti ma in realtà l'attività di reclutamento non è ancora terminata.

Paolo Bragato

Direttore Risorse Umane e Organizzazione

Concessioni Autostradali Venete S.p.A.

link all'articolo

LA SCELTA DI DUE NEO ASSUNTI

ALESSANDRO ZAMPIERI
40 ANNI, ADDETTO AI SISTEMI TECNOLOGICI

Ho intrapreso la carriera professionale 15 anni fa - ossia dalla mia laurea in ingegneria - passando la maggior parte di questo tempo nella consulenza presso grandi compagnie delle telecomunicazioni. Ero in una azienda internazionale con la possibilità di viaggiare e di vivere in diverse città della Penisola, che mi ha dato anche la possibilità di crescere e fare carriera. Ma ad un certo punto ho sentito la necessità di fermarmi e cercare una stabilità anche in ambito familiare.

Conoscevo CAV e sapevo che poteva darmi questa stabilità; ero però dubbioso, perché avrei dovuto lasciare un'azienda dinamica, che conoscevo, che mi permetteva di lavorare da casa e con orari flessibili per ripartire in una nuova azienda, con un modo di lavorare diverso e in un differente settore.

A farmi decidere di accettare la sfida è stata proprio la selezione a cui ho partecipato e in particolare il colloquio: davanti alla commissione ho percepito tutta l'energia di questa Società, la voglia di mettersi in gioco nel campo dell'innovazione, la volontà di intraprendere strade nuove votate allo sviluppo e alla ricerca. Questo mi ha fornito la giusta convinzione per accettare e cogliere l'opportunità di questo nuovo inizio.

Sono felice della scelta fatta, sento che qui ho trovato la stabilità che cercavo e di non aver perso la dinamicità che caratterizzava il mio precedente lavoro; sono entusiasta e pronto a dare il mio contributo in questo processo di crescita della Società.

DAVANTI ALLA COMMISSIONE HO PERCEPITO TUTTA L'ENERGIA DI QUESTA SOCIETÀ, LA VOGLIA DI METTERSI IN GIOCO NEL CAMPO DELL'INNOVAZIONE, LA VOLONTÀ DI INTRAPRENDERE STRADE NUOVE VOTATE ALLO SVILUPPO E ALLA RICERCA.

NICOLA BUSANA
41 ANNI, ADDETTO AI SISTEMI INFORMATIVI

Provengo da un'azienda che si occupa di servizi web e consulenza a livello informatico e organizzativo, che io stesso ho contribuito a fondare nel 2013. Come socio di quella realtà, mi sono trovato a collaborare con CAV dal 2018, occupandomi di alcuni interessanti progetti di analisi dei flussi informativi, successivamente dell'implementazione ed in parte anche degli aspetti organizzativi connessi.

In quel percorso di collaborazione ho avuto modo di conoscere da vicino ed esplorare un ambiente che, come per la maggior parte degli utenti, fino ad allora mi era sconosciuto: ho avuto modo di capire che dietro un casello o una sbarra, c'è un mondo fatto di persone che lavorano mettendoci cura, attenzione, passione. Persone che, in alcuni casi, sono un vero e proprio motore di cambiamento, non solo "operativo", ma anche organizzativo.

Partecipare ai progetti di riorganizzazione e miglioramento di quel sistema che avevo conosciuto nel percorso di consulenza iniziato, mi ha affascinato al punto di decidere di mettermi in gioco e provare a farne parte, cambiando punto di vista, da imprenditore a dipendente, ma conservando lo stesso approccio proattivo, di apertura a nuovi progetti. E cercando anche di favorire il cambiamento, supportando le persone: in definitiva, scegliendo di essere parte attiva ed utile alla Società ed alla sua idea di futuro.

HO AVUTO MODO DI CAPIRE CHE DIETRO UN CASELLO O UNA SBARRA, C'È UN MONDO FATTO DI PERSONE CHE LAVORANO METTENDOCI CURA, ATTENZIONE, PASSIONE. PERSONE CHE, IN ALCUNI CASI, SONO UN VERO E PROPRIO MOTORE DI CAMBIAMENTO, NON SOLO "OPERATIVO", MA ANCHE ORGANIZZATIVO.

link all'articolo

IL GOVERNO INCONTRA GLI IMPRENDITORI

Lo scorso 30 aprile i Ministri Luigi Di Maio (Affari esteri e Cooperazione internazionale) e Federico D'Incà (Rapporti con il Parlamento) hanno visitato la sede di Concessioni Autostradali Venete, per approfondire gli investimenti che la Società sta conducendo, in particolare nel campo della tecnologia e dell'innovazione.

I Ministri, accolti dalla Presidente Luisa Serato e dall'Amministratore delegato Ugo Dibennardo, si sono congratulati con CAV per essere protagonista nelle due grandi sfide che attendono il Paese nei prossimi anni: la transizione digitale e quella ecologica. Durante la visita, i ministri hanno potuto anche intrattenersi con una delegazione di imprenditori veneti, raccogliendo le loro esigenze e richieste al Governo per la ripartenza. Al centro dell'incontro temi riguardanti il sostegno all'*export* e la difesa del *made in Italy*, l'internazionalizzazione delle aziende, la riforma del cuneo fiscale, il problema delle politiche protezionistiche di paesi esteri.

Al centro dell'incontro temi riguardanti il sostegno all'export e la difesa del made in Italy, l'internazionalizzazione delle aziende, la riforma del cuneo fiscale, il problema delle politiche protezionistiche di paesi esteri.

«Aggiornamento e innovazione – ha detto Di Maio - sono fattori fondamentali per le nostre imprese, che hanno tutte le carte in regola per attrarre investimenti in Italia, così da creare nuovi posti di lavoro. Adesso abbiamo davanti a noi una sfida molto importante: realizzare i progetti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza sfruttando al meglio gli oltre 220 miliardi di euro. È una grande opportunità per tutto il Paese e va sfruttata bene».

«Concessioni Autostradali Venete – ha aggiunto D'Incà – è una delle eccellenze della regione in materia di controllo e monitoraggio del traffico e nei servizi di manutenzione delle strutture. Siamo stati al centro di controllo e abbiamo potuto osservare da vicino i veicoli di servizio che, grazie a sistemi basati sull'intelligenza artificiale, possono garantire livelli di sicurezza e di fruibilità all'avanguardia. E' stata anche un'occasione per ribadire che il Veneto, così come tutte le altre regioni d'Italia con le loro eccellenze, potranno e dovranno giocare una partita importante per mettere a frutto gli investimenti del Recovery Fund e costruire il Paese del futuro. Lo dobbiamo a chi prima di noi si è sacrificato per fare l'Italia, lo dobbiamo a quanti hanno combattuto e continuano a combattere per superare la pandemia».

link all'articolo

DI **GIORDANO RIELLO**

E che poi non mi si venga a dire, o raccontare, che l'Italia non è un posto dove si costruisce innovazione e tecnologia.
A fine aprile ho avuto l'occasione e l'opportunità di partecipare a un interessante incontro organizzato in Concessioni Autostradali Venete assieme al Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale Luigi Di Maio e con il Ministro per i rapporti con il Parlamento Federico D'Incà.
In quell'occasione abbiamo visto la famosa *Situation Room* dove, con grandissimo stupore, ma al contempo immensa gioia, ho apprezzato i livelli tecnologici che si sono raggiunti nel monitoraggio del traffico lungo questa importantissima arteria che attraversa ben tre province della nostra regione.
Telecamere che viaggiano alla velocità delle autovetture in grado di individuare, in tempo reale, anche un fazzoletto di carta lungo l'autostrada.
Capiamo bene che un pezzo di carta può non inficiare la sicurezza degli automobilisti ma, se questo pezzo di carta fosse una vite o un bullone, la cosa cambia. E cambia veramente molto! Spesso capita di pensare agli Stati Uniti e alla loro *Silicon Valley* o magari a Israele quando si parla di innovazione; mentre è la Germania e il Giappone a fare la parte del leone se invece il tema è l'ordine e l'efficienza.
Tutte queste caratteristiche ci sono anche in Italia, in via Bottenigo numero 64, lungo la rete stradale più tecnologica d'Europa.

È STATO UN CONFRONTO UTILE E SCHIETTO DOVE IN UN CLIMA DI MASSIMA DISTENSIONE SI È PARLATO DELLE DIVERSE CRITICITÀ CHE TRASVERSALMENTE ATTANAGLIANO I COMPARTIMENTI INDUSTRIALI REGIONALI E NAZIONALI.

Un fiore all'occhiello del nostro Paese giacché due Ministri della Repubblica Italiana hanno voluto visitare il centro operativo.
E proprio dentro la "Mecca della tecnologia", a latere della visita, i Ministri hanno voluto incontrare alcuni imprenditori veneti per parlare di innovazione, di futuro e di tecnologica.
È stato un confronto utile e schietto dove in un clima di massima distensione si è parlato delle diverse criticità che trasversalmente attanagliano i compartimenti industriali regionali e nazionali.
Un confronto importante perché si è parlato oltre che dei problemi, delle possibili strade per risolverli e arrivare a risultati che vedano vincenti non solo le aziende ma l'intera società civile che concorre al successo della nostra economia nazionale.
Credo sia fondamentale e imprescindibile, forse oggi più che mai, un dialogo serrato tra il privato, il pubblico e le nostre istituzioni.
Le asce di guerra che in questi anni si sono alzate vedendoci nemici vanno posate per passare da nemici ad alleati.
L'incontro del 30 aprile ne è stata la prova. Abbiamo dato via a un percorso di virtuosa alleanza, attorno ad un tavolo di lavoro concreto dove abbiamo condiviso il comune obiettivo che l'Italia può e deve rimanere un punto di riferimento per l'innovazione, la ricerca e la tecnologia.
Un modello che possiamo esportare dall'Italia verso il resto del mondo. Un modello del quale essere orgogliosi.
Un ringraziamento particolare quindi a CAV, alla Presidente Luisa Serato, all'Amministratore Delegato Ing. Ugo Dibennardo e al CTO Ing. Sabato Fusco per essere i promotori del futuro tecnologico del nostro Paese con la loro infrastruttura.
Con questi risultati posso orgogliosamente augurare: buon futuro a tutti a noi!

ITALIA MODELLO DA ESPORTARE

Innovazione e ricerca strada maestra per guidare la ripresa.

TELECAMERE CHE VIAGGIANO ALLA VELOCITÀ DELLE AUTOVETTURE IN GRADO DI INDIVIDUARE, IN TEMPO REALE, ANCHE UN FAZZOLETTO DI CARTA LUNGO L'AUTOSTRADA.

link all'articolo

GIUSTIZIA E SEMPLIFICAZIONE

Equità fiscale e gestione del Sistema Italia necessarie per essere protagonisti nel mondo.

DI **SANDRO BOTTEGA**

Lo scorso 30 aprile, in occasione dell'incontro tra impresa e politica presso la sede CAV, ho avuto il piacere di esporre ai ministri Di Maio e D'Incà, le necessità del mondo dell'industria e in particolare del settore delle bevande alcoliche. In cima alla lista indico i seguenti punti: certezza del diritto, fiscalità equa, semplificazione delle norme, gestione efficace del sistema Italia con tutela a livello internazionale. Innanzitutto, voglio richiamare l'attenzione sul mancato rispetto in ambito internazionale dei marchi, dei brevetti e dello stesso *Made in Italy*. Non si contano infatti le produzioni in molti, troppi paesi, di merci *Italian sounding* che non rispettano le denominazioni di origine e danneggiano le imprese italiane. Le contraffazioni avvengono anche all'interno della EU e la stessa EU non protegge adeguatamente le nostre denominazioni d'origine. È necessaria quindi tanto una tutela effettiva quanto una politica di valorizzazione del prodotto italiano, non solo come marchio, ma come status elettivo: dall'agroalimentare, alla tecnologia, ad ogni comparto d'eccellenza. Vanno create procedure di controllo, collegate ad una certificazione, riconosciuta a livello internazionale nel segno della correlazione: prodotto italiano = prodotto di qualità. In alcuni paesi – i soliti noti – sono in vigore politiche protezionistiche con dazi importanti e senza reciprocità, quando i prodotti che hanno tale origine arrivano in EU. Molti di questi paesi non riconoscono le certificazioni di qualità italiane ed europee, rendendo di fatto difficoltoso l'ingresso dei nostri prodotti in quei mercati. Vengono richiesti certificati di esenzione da salmonella, stafilococco o piombo, sul vino e sulla grappa!

La giustizia non è efficiente e il costo di una causa civile, troppe volte, è superiore al beneficio che se ne consegue. Si rischia che le proprie ragioni vengano riconosciute o meno, non in base al diritto, ma al tempo a disposizione dei giudici per studiare le cause. Le aziende straniere sanno fare sistema, fanno *shopping* in Italia e poi riportano il *know-how* nel territorio d'appartenenza. Non solo, siamo spesso esposti al "fuoco amico" di alcune aziende italiane che fanno produrre fuori dall'Italia, per poi portare i prodotti in patria e applicare con artifizi più o meno legali l'etichetta *Made in Italy*, rivendendoli ovunque nel mondo, anche in paesi, dove, ironia della sorte, pagano dazi altissimi. Riportare la manifattura in Italia sarebbe semplicissimo, riducendo il cuneo fiscale, in modo da rendere antieconomica la produzione all'estero. Questo intervento potrebbe essere limitato nel tempo (almeno un quinquennio) oppure avere natura stabile, ma si configurerebbe in ogni caso come l'unico modo indolore per raggiungere l'obiettivo. Aggiungo che ci sono molti metodi per farlo, incluso un utilizzo allargato del *welfare*. Dal punto di vista finanziario ed economico manca un sistema di rating internazionale per le imprese. *Moody's* e consorelle usano solo parametri finanziari e non economici per le valutazioni e non offrono un servizio adeguato. Segnalo che, al di fuori della EU, i bilanci non sono quasi mai pubblici, creando disparità con le aziende comunitarie, giustamente tenute alla trasparenza. Rimanendo in ambito nazionale, un'altra stortura, da me segnalata in passato, è il contenuto del Decreto Dignità che vieta la riassunzione periodica dei lavoratori. L'elenco dei lavori stagionali è obsoleto e ci viene impedito di avere personale preparato in maniera continuativa, per i periodi in cui esso è necessario. In Italia l'*export*, che tiene a galla i nostri conti, è frutto esclusivo dell'intraprendenza delle aziende. Occorre creare un "sistema Italia" di filiera, per garantire il consumatore all'estero e per creare omogeneità nella distribuzione. È da sempre risaputo che l'ICE non svolge appieno il suo ruolo, ma non si è mai fatto nulla per adeguare l'ente alle esigenze delle aziende. La semplificazione è uno dei paradossi italiani. Ad ogni cambio di governo si cerca di modificare l'insieme delle disposizioni preesistenti con il risultato di complicare vieppiù la matassa. Il nostro settore deve dar conto a 15 organismi di controllo e a un numero troppo elevato di enti per ottenere le autorizzazioni. Non solo, ci sono ancora molte norme incongruenti e obsolete, per esempio nel nostro settore vige l'impossibilità di comunicazione tra stabilimenti produttori di bevande alcoliche e cantine. L'evasione fiscale, in ambito agricolo, viaggia di pari passo con il lavoro nero. Sarebbe opportuno renderlo meno conveniente, diminuendo da una parte l'imposizione contributiva e aumentando dall'altra sanzioni e pene. Aggiungo che, in generale, sarebbe necessario distribuire una parte di deducibilità dei costi al consumatore, affinché sia incentivato a chiedere sempre la fattura per ogni servizio. Al tempo stesso viene meno la certezza degli incentivi, che solo di rado vanno a chi veramente sa dare impulso all'economia. Sarebbero necessarie norme più semplici e di lunga durata, per erogare incentivi sulla base dei risultati conseguiti. Concludo con il tema della formazione che è sempre più collegato all'economia e che si rivela un problema, malgrado nel nostro paese ci siano scuole d'eccellenza e grandi talenti. Manca però un sistema di collegamento tra università e imprese, sia per quanto riguarda lo sviluppo della ricerca su tematiche utili alle aziende, sia per quanto riguarda l'assunzione dei giovani. Mancano inoltre efficaci scuole di management, che insegnino ai giovani a fare i manager a 360° e ad affrontare tutte le svariate problematiche che la gestione di un'azienda comporta. Manca infine una scuola per formare manager pubblici, all'altezza delle sfide che l'Italia è tenuta ad affrontare.

link all'articolo

LA MANIFATTURA SANITARIA DOPO IL COVID

Settore strategico per il Sistema Paese, a patto di tutelarlo.

DI **MASSIMO PULIN**

In era Covid, oggi più che mai che le fragilità emergono, abbiamo visto come i più fragili ed esposti a patologie che non permettono loro di muoversi agevolmente, necessitano di essere maggiormente tutelati. Dobbiamo quindi ripensare alle azioni che deve mettere in atto il Paese, operare in modo inclusivo perché tutti i cittadini possano anche solo muoversi, vestirsi, fare sport, affinché nessuno sia escluso e possa vivere dignitosamente.

In tutta Europa la fornitura di dispositivi medici, protesi ed ausili, è a carico del Sistema Sanitario Nazionale tramite un Nomenclatore Tariffario che provvede a fornire protesi, busti per scoliosi o calzature per la deambulazione. Ciò è possibile grazie a una serie di codifiche che evidenziano il tipo di dispositivo e che l'azienda specializzata deve fornire in conseguenza della prescrizione medico-specialistica.

Analizzando la situazione italiana, constatiamo però che la metodologia di fornitura di tali dispositivi non sempre avviene nella medesima modalità, perché come sappiamo le regioni operano in maniera autonoma e difforme e, a loro volta, i vari distretti socio-sanitari si muovono con regole diverse in base alla loro libera interpretazione. Questo è frutto della burocrazia che tutti vogliono semplificare ma che, giorno dopo giorno, avanza in tutta la sua complessità machiavellica.

Oggi, tra l'altro, la situazione si è ulteriormente aggravata a causa di una riforma mai nata: i LEA (livelli essenziali di assistenza) emanati il 12 gennaio 2017 hanno sì rinnovato il Nomenclatore Tariffario, ma rendendolo ancor più obsoleto e difficile da interpretare, nonché privo dei prezzi di riferimento.

Se consideriamo inoltre che il precedente Nomenclatore, ancora oggi in vigore, ha prezzi risalenti a ben 19 anni orsono, quando nel 2003 alcune Regioni hanno aumentato le tariffe del 10% dopo che queste non venivano riviste dal 1987, la situazione appare chiara.

Mi chiedo come si possa pensare di rivitalizzare un settore considerato strategico per la maggior parte dei paesi europei, quando in Italia questo è definito "spesa improduttiva". Forse perché, quando la politica va in televisione a parlare di "inclusione della disabilità", in realtà non sa di cosa parla e di come si può migliorare la situazione agevolando la fornitura senza far esplodere la spesa sanitaria.

Attualmente le imprese che operano in questo settore sono circa 1600, ma solamente il 10-15% è dotata di un laboratorio attrezzato con personale realmente formato: anche questo è un problema da affrontare per trovare soluzioni quanto mai veloci ed intelligenti, per evitare che il "saper fare" di molti maestri vada perduto per sempre.

> In era Covid, oggi più che mai che le fragilità emergono, abbiamo visto come i più fragili ed esposti a patologie che non permettono loro di muoversi agevolmente, necessitano di essere maggiormente tutelati.

Ricordo che quasi la totalità dei nostri manufatti è costruita su misura, ovvero ritagliati *ad personam*: questo si traduce nel saper fare e nel comprendere le difficoltà con cui ci si approccia a tali persone.

L'Italia è il Paese delle regole violate o mai applicate: ancora una volta lascia stupiti un sistema di fornitura che si attesta su circa 400 milioni di euro per le sole forniture di presidi su misura e circa il doppio per la fornitura di letti, materassi, presidi per l'incontinenza ed ausili.

Le forniture su misura, che sono la parte meno preponderante ma più importante, sono anche quelle che vengono snobbate, non riconosciute, mal gestite in un'ottica bizzarra non di risparmio ma di razionalizzazione empirica della spesa.

In pratica significa che le aziende abilitate alla fornitura che oggi investono in tecnologia, formazione, adeguamento delle proprie strutture, regolamentazione completa delle loro attività, adempiendo a tutti gli obblighi che la legge impone, si vedono riconosciuta la stessa tariffa di una piccola impresa che non investe perché non ha le capacità economiche e strutturali per farlo e pertanto non produce, ma fa produrre per conto terzi, nella speranza che poi il presidio possa essere consegnato al paziente/cliente.

Non si possono poi dimenticare le mille difficoltà che ha l'utente in molte regioni per ottenere una prescrizione, situazione che si è fatta più difficoltosa con la sanità impegnata nella lotta al Covid, che ha comportato la riduzione delle attività ambulatoriali in tutta Italia.

Come ovviare a tutto questo? Credo sia indispensabile creare uno strumento snello, veloce, di aiuto concreto ai più deboli e che non avvantaggi chi lavora ed opera in maniera del tutto anacronistica e contro l'interesse generale, offrendo non un dispositivo ma solo costi.

La proposta, ovvia, è quella di riformare il Nomenclatore Tariffario rivedendolo nella sua interezza. Azione già concretizzata da CONFIMI Sanità, di cui sono il Presidente: servono norme generali di accreditamento delle Officine Ortopediche, che prevedano una produzione svolta all'interno delle officine stesse e tutte le aziende devono rispondere a requisiti strutturali impossibili da eludere.

Ecco allora che per evitare di perdere il "saper fare" e fare in modo che le aziende riprendano ad investire in ricerca e sviluppo, dobbiamo riportare al centro della manifattura dei dispositivi alcuni semplici concetti:

1. riprendere in mano la formazione coinvolgendo le Università che hanno istituito il corso di laurea in Tecniche Ortopediche, con un laboratorio in cui i giovani laureandi possano

CREDO SIA INDISPENSABILE CREARE UNO STRUMENTO SNELLO, VELOCE, DI AIUTO CONCRETO AI PIÙ DEBOLI E CHE NON AVVANTAGGI CHI LAVORA ED OPERA IN MANIERA DEL TUTTO ANACRONISTICA E CONTRO L'INTERESSE GENERALE, OFFRENDO NON UN DISPOSITIVO MA SOLO COSTI.

imparare senza entrare nelle aziende private, un po' come avviene in Spagna e Francia;

2. accreditare le aziende che producono i manufatti all'interno dei propri stabilimenti con una quota di rimborso maggiore, perché sia un tecnico che un operaio specializzato hanno costi molto più elevati di un semplice lavoro in conto terzi;
3. prendere la proposta di Nomenclatore che CONFIMI Industria Sanità ha presentato al Mistero della Salute e tariffarlo correttamente dividendo chi produce da chi commercializza prodotti realizzati da altre aziende;
4. predisporre un repertorio degli ausili specialistici, da inserire con marca, modello e prezzo;
5. evitare le gare tariffando anche gli ausili definiti di *routine o standard*, in maniera tale che le sanitarie completino il ciclo di fornitura al diversamente abile;
6. creare un "Albo prescrittori" composto da medici esperti, dove vengono espresse le vere abilità del medico che conduce il *Team* Riabilitativo e al suo interno inserire anche il Tecnico Ortopedico.

Si tratta di piccole ma importanti azioni di rimodulazione del sistema di fornitura di protesi ed ausili, che si rivelerebbe ideale per non sprecare risorse e riportare la produzione di molti dispositivi all'interno del Sistema Paese. Pensiamo sia necessario creare inoltre un sistema di Telemedicina che possa, nei casi di fragilità ed in situazioni diverse, valutare il paziente da casa e fornire la giusta prescrizione. Le tecnologie sono già tutte disponibili, tra l'altro potrebbero essere utili anche per monitorare i pazienti nella loro abitazione, evitando di ricorrere all'ospedale anche per altre eventuali patologie.

Da ultimo ritengo che questo risulterebbe utile alla collettività e alle casse dello Stato, che altrimenti, continuando sulla strada dell'*extradeficit*, ci vedrà in pochi anni finire nelle mani di paesi stranieri.

Nella speranza che non sia questo l'obiettivo, la manifattura italiana va aiutata concedendo alla produzione nazionale una tariffa migliore: in questo modo potremmo recuperare in breve tempo centinaia di posti di lavoro ed incrementare il PIL.

In sostanza le possibilità ci sono, la volontà dell'imprenditoria c'è, manca quella politica a medio e lungo termine ma, soprattutto, dobbiamo immettere nel sistema competenze e capacità manageriali e non nomine politiche che vanno ancora oggi di moda e che finiscono per deturpare la nostra nazione.

link all'articolo

Esodo estivo e informazione

PERCHÉ AGLI ASPETTI CONNESSI ALLA SICUREZZA CONCORRONO SIA LA CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE CHE I VIAGGIATORI.

CON IL PREVEDIBILE ED AUSPICABILE INCREMENTO DI TRAFFICO CHE CARATTERIZZA IL PERIODO ESTIVO, CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE HA PROVVEDUTO A PROGRAMMARE E REALIZZARE INTERVENTI CHE POSSONO ESSERE COSÌ CLASSIFICATI:
STRUTTURALI E ORGANIZZATIVI.

Ai primi appartengono le accelerazioni delle manutenzioni, per ridurre all'indispensabile i cantieri e i conseguenti restringimenti e code.

Ai secondi, la realizzazione di punti di intervento rapidi, ubicati nei punti strategici, in cui sono collocati mezzi di soccorso, in grado di ridurre di molto i tempi d'intervento necessari al ripristino della viabilità in caso di incidente o avaria dei veicoli.

Tutto ciò ha comportato un significativo aumento dei servizi dedicati alla vigilanza, assistenza e soccorso all'utenza, assicurati dagli Ausiliari della Viabilità, che costituiscono una risorsa strategica che garantisce presenza costante e di elevata professionalità, in grado di intervenire in tempi rapidi e attuare le misure necessarie a superare le criticità che possono verificarsi lungo la rete.

Nella componente dei punti di rapido intervento, sono compresi:
- mezzi di soccorso stradale, sia per veicoli pesanti che leggeri;
- mezzi di ditte specializzate, da inserire non appena le

VERSO LA NORMALIZZAZIONE

TRAFFICO COME PRIMA DELL'EMERGENZA, MEZZI PESANTI ADDIRITTURA IN AUMENTO.

proiezioni di traffico, attuate dalle nuove tecnologie di rilevamento, segnaleranno livelli in grado di determinare code a tratti, correlate al numero rilevante di veicoli in arrivo sulla rete, aiutati in questo dalle sempre più strette collaborazioni con le società concessionarie Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Autovie Venete, Autostrade per l'Italia e dall'ANAS e Veneto Strade per la rete esterna.
Tutte queste misure, perché siano effettive e producano quei livelli di sicurezza auspicati, richiedono che i conducenti dei veicoli tengano comportamenti saggi, orientati ad una scala di valori che vede al primo posto la tutela della propria e altrui sicurezza.
La sicurezza stradale, infatti, non è raggiungibile con soli interventi strutturali e dotazione di tecnologie avanzate, cose che CAV e le altre Società Concessionarie attuano, ma richiede comportamenti di guida adeguati, per i quali si richiamano informazioni già note e che è utile ricordare, come:
- controllare il proprio veicolo, per prevenire il rischio di avarie improvvise e non agevoli da gestire, perché richiedono interventi di soccorso automobilistico;
- assicurarsi del perfetto stato di salute proprio e di tutti i trasportati, per prevenire situazioni di disagio o di caduta delle condizioni psicofisiche, particolarmente importante per la guida;
- ricordarsi che la serenità del conducente è la prima condizione di guida per la sicurezza e per la fluidità del traffico. Guidare armonizzando la propria velocità, posizione di marcia e andamento con quelli del traffico in cui ci si muove è condizione primaria per evitare intralci e pericoli;
- osservare le norme di sicurezza previste dal codice, compreso l'uso dei dispositivi di ritenuta, come le cinture di sicurezza e quelli per i bambini;
- non fermarsi sulle corsie di emergenza, se non per ragioni di effettiva urgenza e per il tempo strettamente necessario a superarla, ricordando che l'autostrada dispone di piazzole di sosta di emergenza, ubicate ad intervalli di 500 metri.

La prima vera normalità dopo il Covid? Probabilmente si è vista in autostrada. Precedente, addirittura, le prime riaperture e l'allentamento delle restrizioni di primavera. Flussi di traffico ad un passo dalla normalizzazione, anche sulle tratte attorno a Mestre, snodo strategico della viabilità (ed economia) europea: mancano solo pochi punti percentuali per raggiungere gli stessi livelli dei mesi che hanno preceduto lo tsunami pandemico e per quanto riguarda il traffico pesante la ripresa è cominciata già da alcuni mesi e ha addirittura superato i transiti precedenti l'emergenza, segno che l'economia e il trasporto delle merci in genere non ha atteso per rimettersi in carreggiata.
Il Paese, insomma, riprende a correre in estate e per il periodo clou della stagione Concessioni Autostradali Venete non si è fatta trovare impreparata, proponendo un Piano per l'esodo improntato alla promozione della sicurezza e dell'informazione all'utenza. L'obiettivo, nell'impossibilità di prevedere tempi e modi degli spostamenti di questa ripartenza, è quello di gestire al meglio, secondo procedure collaudate, sia la mole attesa di spostamenti che eventuali criticità dovute a traffico intenso ed eventi imprevisti lungo la rete.
I principi che ispirano il "Piano per l'esodo estivo 2021" rimangono gli stessi: la sicurezza dei viaggiatori e la

Concessioni Autostradali Venete ha previsto il potenziamento dell'organico in servizio e una serie di attività utili a garantire la scorrevolezza del traffico, l'informazione tempestiva all'utenza e la risoluzione rapida delle emergenze.

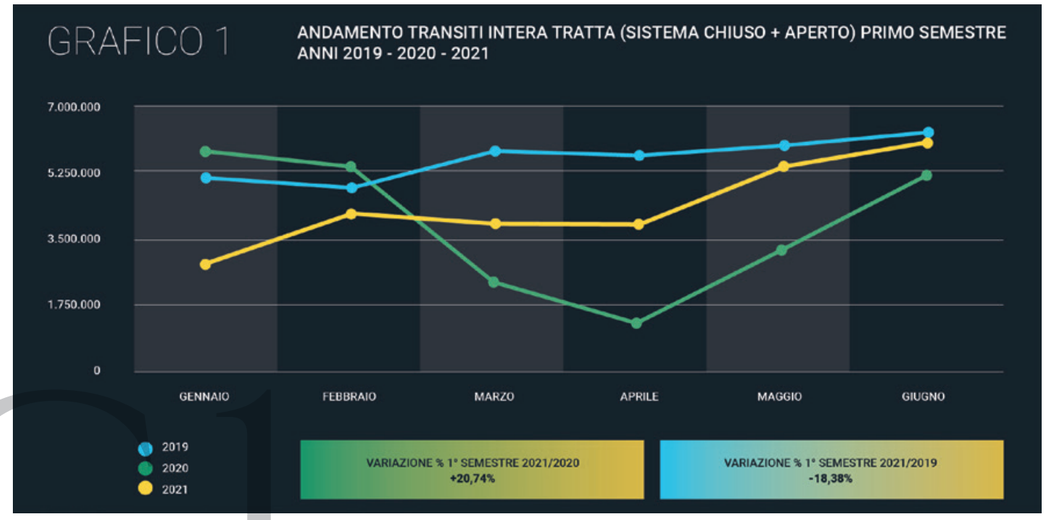
link all'articolo

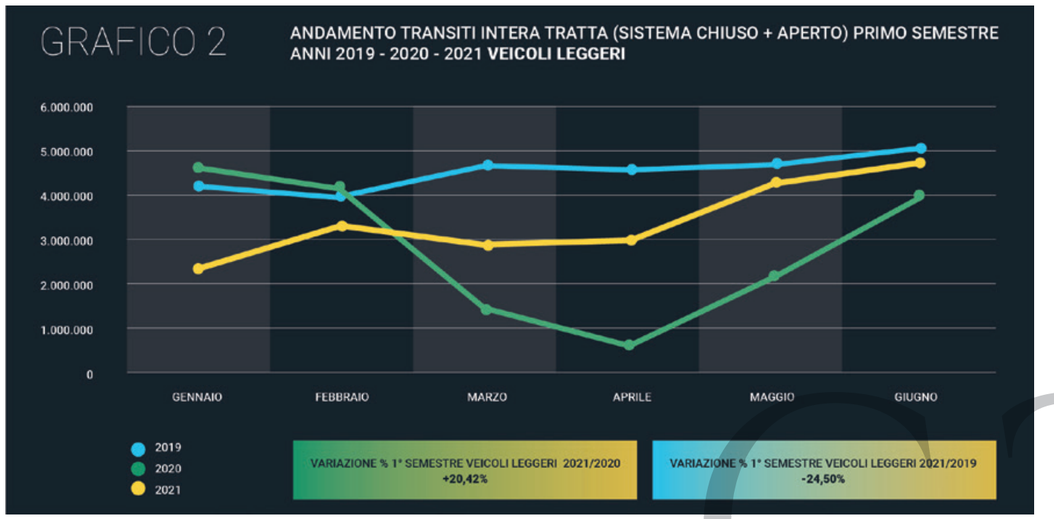
Traffico a livelli pre-covid

I volumi di traffico relativi al primo semestre 2021 mostrano, in riferimento agli spostamenti, una ripresa in atto già da tempo. Rispetto allo stesso periodo del 2019, quindi pre-Covid, i transiti complessivi hanno segnato a giugno 2021 un calo intorno al -3,5% (grafico 1): nell'arco del semestre, la ripresa più decisa si è avuta da aprile in poi, pur con importanti differenze tra il traffico leggero e quello pesante, che ricalca grossomodo i provvedimenti di allentamento delle restrizioni al movimento di merci e persone: mentre, infatti, il traffico leggero non è ancora tornato ai livelli pre-pandemia (grafico 2), con una differenza del -6,64%, quello pesante ha addirittura superato i

> Il Paese riprende a correre in estate e per il periodo clou della stagione Concessioni Autostradali Venete non si è fatta trovare impreparata, proponendo un Piano per l'esodo improntato alla promozione della sicurezza e dell'informazione all'utenza.

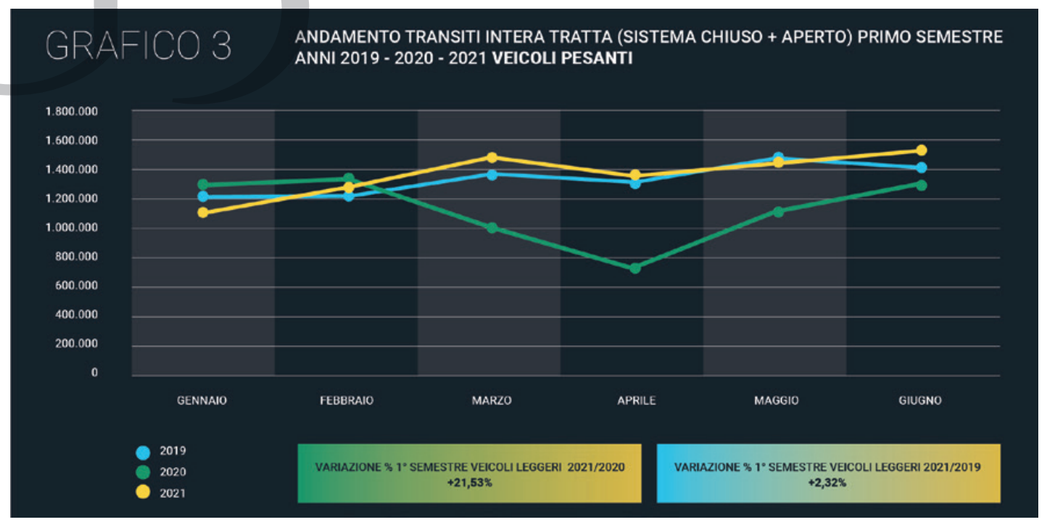
fluidità della circolazione e per garantirli, Concessioni Autostradali Venete ha previsto il potenziamento dell'organico in servizio e una serie di attività utili a garantire la scorrevolezza del traffico, l'informazione tempestiva all'utenza e la risoluzione rapida delle emergenze. Quest'anno però, più di tutto influiscono i volumi di traffico, tornati a livelli simili all'epoca pre-Covid, in alcuni casi addirittura aumentati, per effetto di un Paese che sta riprendendo a muoversi e necessita di recuperare il tempo perduto.





volumi registrati nel 2019 (grafico 3). L'incrocio delle due curve è avvenuto già a febbraio, per poi variare intorno agli stessi livelli e assestandosi, proprio nel mese di giugno, in un +7,44%. Interessante l'analisi delle medie giornaliere di transiti sulle tratte CAV: in ripresa da inizio anno, gli spostamenti hanno subito uno stop, soprattutto nei giorni festivi, in corrispondenza dell'istituzione della zona rossa in Veneto prima di Pasqua, per poi riprendere anche nei *weekend*, fino a portarsi, negli ultimi due mesi, a pochi punti percentuali dai dati registrati nel 2019.

In pratica, in questi primi 6 mesi del 2021, nei giorni feriali non si è verificato il crollo registrato nel 2020, e questo grazie alle attività lavorative rimaste aperte.
Un ultimo dato riguarda i movimenti di stazione, ovvero le entrate e uscite dai caselli sull'intera tratta, suddivisi tra orari notturni e diurni: nel corso di questa prima parte dell'anno, una decisa ripresa è avvenuta in corrispondenza dell'abolizione del coprifuoco notturno, decretata nel mese di giugno.



link all'articolo

RIPARTIRE DOPO LA PANDEMIA: UNA POSSIBILE SPERANZA, NUOVA E COMUNE

P. STEFANO DEL BOVE SJ

Padre Stefano Del Bove insegna alla Pontificia Università Gregoriana, dove dirige il Diploma di *Leadership e Management* ed è cappellano dello stesso ateneo.
In ambito internazionale all'UNESCO, ha contribuito all'organizzazione della conferenza "Education as a Path to Love" e ha partecipato alla Conferenza Generale 40°

FINALMENTE SI RIPARTE! Se ne parla molto in questi mesi e come sempre accade nelle pratiche quotidiane e feriali di vita, si rischia di svuotare queste parole del loro valore performativo, con un uso ricorrente, ripetuto, ridondante. Accade che addirittura si abbia come l'impressione che queste parole giungano come usurate ai nostri orecchi: piuttosto che aprire un nuovo orizzonte di vita, finiscano per confermare la grande disillusione, effetto della pandemia: ad essere contagiosa non sarebbe la vita che riparte, ma la paura di perdere che immobilizza!
La ripartenza può consistere in un semplice gesto: il riavvio di un'autovettura che per un po' era

stata messa in disparte, e, così considerata, si tratta al massimo di un'operazione tecnica che seppure ha dietro tanta tecnologia non realizza alcuna novità, non garantisce ciò che nelle parole di papa Francesco è peggio della pandemia, ovvero che essa passi invano! Infatti, non basta tentare di riprendere sentieri interrotti più o meno bruscamente, ma avviare ed assicurare un'operazione spirituale che contrasti le forze che hanno inibito la speranza e la ragionevolezza dei nostri percorsi di vita, anche professionali.
La ripartenza deve includere una lezione storica, un qualcosa che senza quest'ultimo anno probabilmente non avremmo compreso o realizzato. Uno sguardo critico, venato di una comprensibile disillusione potrebbe affermare: non era bastata la crisi dei crolli e delle instabilità dei cavalcavia e dei ponti che, invece che assicurare il passaggio, lo trasformavano un rischio di vita personale e collettiva, ci si era messa anche la pandemia a trasformare i gesti e le pratiche che uniscono (come non pensare al viaggio), che da secoli articolano le relazioni umane, in potenziali vettori almeno del rischio di contagio.
Un dramma che sembra non avere finire, un lutto che appare troppo difficile da elaborare!
Proprio in questo scenario ripartire è necessario, essenziale, urgente: significa sperimentare nuova vita proprio nei luoghi percepiti come complicati, intraprendere e riaprire strade, attraversare ponti che ci uniscono, anche dove non c'era più speranza che ci potessero più essere
Ripartire con nuova energia, ma anche con energie nuove e rinnovabili, dopo che il lockdown sembrava aver sottratto ogni forza, minato ogni iniziale previsione dell'auspicato e tragico "Andrà tutto bene!". Ripartire significa infondere in una nuova idea di lavoro (industriosità e imprenditorialità) che fa propria la lezione - che tanto la dottrina sociale della Chiesa predica ed il mondo sembra temere - che il profitto non è tutto e che il vero profitto è migliorare la vita delle persone. Il miracolo di essere di nuovo presenti alla vita l'uno dell'altro ed alla costruzione del bene comune!
Per chi si occupa di mobilità, della sua articolazione strategica ed in sicurezza, la sfida è offrire i mezzi per una liberazione delle persone da quel paradigma di immobilismo legato al contrasto del contagio che abbiamo sperimentato per mesi. In altre parole, ridisegnare e promuovere un ambiente che non sia lo spazio ristretto in cui siamo stati rinchiusi e le cui categorie e restrizioni abbiamo interiorizzato e tentiamo di promuovere dovunque.
Per fare tutto questo ci vuole educazione, cultura e la sapienza che viene dalla tradizione religiosa del nostro Paese: proprio ciò che la gestione della pandemia ha spesso derubricato a problema di ordine pubblico e sanitario. Questo ci salverà sia dalla depressione, sia dalla traduzione dell'ansia in euforia, fenomeno che sembra occupare gran parte dello spazio mentale delle generazioni più giovani.
È tempo di un invito, quello che molti dei media nazionali hanno purtroppo rinunciato a formulare, lo stesso che con desiderio, intenzionalità, tensione e passione cerco di rivolgere a tutti i lettori:

- *a essere consapevoli che ripartiamo più fragili e più sobri… ed è qui la nostra forza perché siamo un po' meno effimeri, più autentici nella percezione di chi siamo e di coloro con e per cui viviamo, dei mezzi a nostra disposizione, della qualità del cammino che percorriamo;*
- *a fare nostro di nuovo e sempre di più proprio il paradigma dell'Esodo - ampiamente ripreso dall'erudizione moderna - a lasciare il luogo della schiavitù portando con sé l'oro di cui Israele spogliò l'Egitto (Es. 12, 35-36), ciò che raccolto nel tempo di pandemia possiamo spendere per la costruzione del futuro;*
- *a vivere un'estate come tempo per gli altri e per noi con loro, tempo di lavoro, tempo di vacanza, tempo di progettazione, sapendo che in questo mirabile intreccio, sostenuto dalla Grazia, percepita o anonima che sia, manifestata con chiarezza variabile, vissuta con diversi atteggiamenti, c'è il segreto dell'autentica e possibile ripartenza.*

PER FARE TUTTO QUESTO CI VUOLE EDUCAZIONE, CULTURA E LA SAPIENZA CHE VIENE DALLA TRADIZIONE RELIGIOSA DEL NOSTRO PAESE.
RIPARTIRE SIGNIFICA INFONDERE IN UNA NUOVA IDEA DI LAVORO CHE FA PROPRIA LA LEZIONE CHE IL PROFITTO NON È TUTTO E CHE IL VERO PROFITTO È MIGLIORARE LA VITA DELLE PERSONE.

link all'articolo

MoVE®

MoVe è un progetto di CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE
CAV S.p.A. - Via Bottenigo 64/A - 30175 Venezia-Marghera (VE) - P. IVA: 03829590276
www.cavspa.it - direzione.generale@cavspa.it - PEC: cav@cert.cavspa.it
Tel: 041 5497111 - Fax: 041 5497285