

LA STORIA D'AMORE PIÙ BELLA

Notte di Giulietta, coupon per candidarsi giudice **PAG 21**



SVOLTA DAL 3 FEBBRAIO

Prenotazioni obbligatorie
Rivoluzione all'Inps **PAG 9**



Una divisa per Nino
IN EDICOLA A € 9,90

Voto regionale un test per tutti

di **ANTONIO TROISE**

Comunque vada, quello di oggi sarà un test decisivo, per tutte le forze in campo. Non solo per Matteo Salvini, che ha alzato l'asticella delle elezioni regionali in Calabria ma, soprattutto in Emilia, trasformandole in un referendum pro o contro il governo. Ma anche per i Cinquestelle, orfani di una vera leadership, dopo le dimissioni di Di Maio. E, ovviamente, per il Pd di Zingaretti che, in Emilia, si gioca la faccia e forse anche il suo destino politico: se dovesse perdere la guida di una delle Regioni storicamente più «rosse» d'Italia, si aprirebbe l'ennesimo fronte interno al partito, con l'ex premier Matteo Renzi, pronto a muovere tutte le sue pedine. Il crocevia di tutte queste traiettorie della politica si trova proprio a Bologna, dove probabilmente duelleranno testa a testa il Governatore uscente, Stefano Bonaccini e la candidata del centrodestra, Lucia Borgonzoni. Perché sull'altro fronte, quello calabrese, il verdetto sembra già scontato, con Jole Santelli, messa in campo da Lega, Forza Italia e Fratelli d'Italia, che sente di avere già la vittoria in tasca rispetto alla carta giocata dal centrosinistra, il re del tonno Filippo Callipo. In Emilia, le speranze di Bonaccini sono anche puntate sul voto disgiunto, la possibilità di dare la preferenza ad un presidente della Regione diverso da quello del partito scelto sulla scheda. Una formula che potrebbe spingere molti pentastellati a puntare sul governatore uscente con l'obiettivo di assicurare maggiore stabilità al governo. È vero che il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte ha provato a minimizzare la portata del voto, declinandolo a consultazione locale. Ma, al di là del perimetro elettorale, sono molti a pensare che anche l'eventuale sconfitta del centrosinistra potrebbe, paradossalmente, rafforzare l'esecutivo. Conte continua a rappresentare l'unica scelta possibile per tenere in piedi l'intesa fra Pd e M5S. Ogni eventuale scenario alternativo rischierebbe di portare il Paese alle urne. A patto, ovviamente, che i Pentastellati, orfani di Di Maio e alla ricerca di un nuovo leader, ritrovino la strada dell'unità evitando pericolose scissioni o derive verso destra. Una partita tutt'altro che semplice. La scelta di Di Maio di gettare la spugna a quattro giorni dal voto è stata fatta proprio per evitare di pagare il prezzo più alto della sconfitta. Sull'altro fronte, quello di Salvini, resta intatta la voglia di dare una spallata all'esecutivo. Ma, se non dovesse sfondare sulla via Emilia, il «capitano» rischia di dover arrestare la sua corsa.

VERONA E L'INCUBO CINESE. Dopo il piano Ulss della Regione arrivano ulteriori raccomandazioni Virus, ecco i consigli dei medici

«I protocolli ci sono, niente panico. Sintomi come l'influenza». Nuove testimonianze

A Roma e Milano, sedi di grandi aeroporti internazionali, la Federazione dei medici di medicina generale ha inviato ai dottori uno schema con le caratteristiche della polmonite che ha colpito la Cina. A Verona, dopo che le istruzioni sui coronavirus sono apparse al «Catullo» e la Regione ha allertato l'Ulss 9, il segretario provinciale della Fimmg dà consigli e ricorda l'e-

sistenza di protocolli: «Ora non abbiamo ritenuto necessario divulgare alcuna nota ma è comprensibile la scelta di predisporre le azioni necessarie affinché la popolazione stia tranquilla, tenendo conto che i sintomi del coronavirus sono sovrapponibili a quelli dell'influenza». Mentre da Shanghai arrivano testimonianze di veronesi: «Tutti chiusi in casa». **PAG 10 e 11**

LA SITUAZIONE

Pechino ammette: il contagio si aggrava
Gli Usa portano via il corpo diplomatico
Altri casi in Europa

PAG 4



Parigi ha confermato che i casi di virus cinese in Francia sono saliti a tre. Ed anche sotto la Torre Eiffel si comincia a girare con la mascherina. Domani vertice sanitario dell'Ue

PER NON DIMENTICARE. Molte iniziative per il Giorno della Memoria



Pietre del ricordo anche a Verona

NEL CUORE DELLA CITTÀ. L'avvocato Ruggero e la poetessa Lina Arianna Jenna, e il maestro di musica Tullio Basevi, ingegno e arte tolti a Verona dalla ferocia nazifascista. Quelle luci che si spensero con la Shoah torneranno a brillare sulle strade del centro della città nel bronzo delle pietre d'inciampo. A loro tre saranno dedicate le prime placche di Verona che nelle città europee e italiane già sono collocate sui marciapiedi davanti alle abitazioni da cui partirono, senza più tornare, gli ebrei deportati. Le pietre sono un'idea dell'artista tedesco Gunter Demnig (nella foto) che viene laddove una famiglia richieda una pietra d'inciampo per un parente, e la colloca di persona. Questo mentre sono numerose le iniziative previste in occasione del Giorno della Memoria. **PAG 13, 35 e 62**

POLIZIA LOCALE. Controlli da Veronetta al centro

Blitz contro la droga della «movida» Il cane scova le dosi

Blitz della polizia locale di Verona contro lo spaccio di droga negli ambienti frequentati dai giovani. Venerdì notte è scattata la prima operazione con il cane antidroga Pico e sei pattuglie della polizia locale, nelle aree frequentate dai ragazzi nel quartiere di Veronetta, in zona Alto San Nazaro, e in centro città. Nelle airole di un parco sono stati ritrovati vari sacchetti di

marijuana, mentre in una via è stata rinvenuta per terra una modica quantità di droga, vicino ad alcune persone controllate. Gli agenti hanno proseguito le verifiche anche all'interno di tre esercizi commerciali. In centro gli agenti hanno rinvenuto dosi di hashish e marijuana oltre a uno strumento per tagliare lo stupefacente. Identificate trenta persone. **SANTI PAG 19**

L'INTERVENTO
Il genio di Dante
Sommo poeta perché esiliato

GIUSEPPE ZENZI
VESCOVO DI VERONA **PAG 29**

IL FORUM
Clima impazzito tra smog ed eventi estremi: cosa cambia per Verona

BATTISTA PAG 16 e 17

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE ALBERGHIERO - NAUTICO ecc.
OTTIME GARANZIE DI PROMOZIONE!
L'addebiato alle V scuole SOLO DA NOI GRATIS!!!
SCUOLA ITALIA è l'ECCELLENZA della PROMOZIONE e dei COSTI!!!
Le altre scuole ci possono emulare ma MAI superarci!
VERONA 335.6357781
Via del Perlar, 37/B **333.2048767**
SECONDO PIANO 37/B **333.2048767**
SIAMO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA

VERONARACCONTA ■ Massimo Nordio

«Vi porto in un mondo senza gas di scarico e rumori»

di **STEFANO LORENZETTO**

Ci fu un tempo in cui le più grandi aziende veronesi erano considerate l'ospedale, le Officine grafiche Arnoldo Mondadori e l'Autogenera. A parte la prima, che clienti purtroppo ne avrà sempre, oggi la seconda è ridotta al lumicino. Sul podio resta ben salda la terza, che dal 2007 si chiama Volkswagen group Italia. Si estende su 20 ettari nella zona del Quadrante Europa e vende tutte le auto Volkswagen, Audi, Seat, Škoda e i veicoli commerciali Volkswagen distribuiti nel nostro Paese. Un colosso che nella classifica stilata da Mediobanca figura al 23° posto in Italia per

fatturato e che nel 2019 ha totalizzato ricavi per oltre 6 miliardi di euro (+10 per cento rispetto al 2018) e un utile netto di 47 milioni, piazzando ben 304.100 veicoli e assicurandosi una quota di mercato, nel ramo auto, del 15,4 per cento. Alla galassia italo-tedesca appartengono per la verità anche Lamborghini e Ducati e altri quattro marchi del gruppo di Wolfsburg: Porsche (con sede a Padova), Man e Scania (veicoli industriali distribuiti rispettivamente a Verona e Trento), Italdesign (azienda fondata a Torino da Giorgio Giugiaro). Dal 2012 l'amministratore delegato di Volkswagen group Italia è Massimo Nordio, 61 anni, arrivato in riva all'Adige come capo del brand Volkswagen. Proveniva da Bruxelles, dove era stato vicepresidente di Toyota Motor Europe. (...) **PAG 25**

Badanti
A COSTI ACCESSIBILI A TUTTI
info 045 8101283
convivente h 24
729
al mese
Centro Badanti Italia
Assistenza ammalati e anziani
Verona Civile C.so Milano, 92/B - VR - www.veronacivile.com

VERONARACCONTA ■ Massimo Nordio

«Pronti? Guidare diventa elettrizzante»

L'amministratore delegato di Volkswagen group Italia: «La Id.3 apre una nuova era. Entro il 2040 produrremo solo auto elettriche»
A portare l'azienda tedesca in città fu Gumpert: nel 1943 tentò di fermare la deportazione degli ebrei e l'eccidio delle Fosse Ardeatine

di STEFANO LORENZETTO

(segue dalla prima pagina)

(...) In precedenza aveva ricoperto per un decennio gli incarichi di direttore commerciale, vicepresidente e amministratore delegato di Toyota Motor Italia. Sposato, tre figli di 32, 27 e 18 anni, laureato in Economia e commercio alla Luiss di Roma, Nordio venne a contatto con il mondo dell'auto quando lavorava nella pubblicità, alla Saatchi & Saatchi. Lì, oltre a essergli assegnate le funzioni di account per marchi famosi, quali British Airways, Italcable, Saiwa e Nabisco, erano stati affidati alle sue cure anche American Motors Corporation, British Leyland e Renault Italia. Nel 1990 il passaggio in Ford come direttore relazioni esterne e marketing e nel 1997 il trasferimento ad Atene come presidente e amministratore delegato di Ford Grecia.

Nordio abita a Verona da 10 anni. Per lui s'è trattato quasi di un ritorno a casa, visto che i genitori Mario e Maria erano originari di Venezia. Il padre, ingegnere nucleare, contribuì a realizzare il programma per l'energia atomica in Italia, a cominciare dalla centrale di Caorso fino a quella di Montalto di Castro. Ciò spiega perché suo figlio sia venuto al mondo nel 1958 a Chivasso, nell'hinterland torinese, e la famiglia Nordio abbia poi peregrinato fra Milano, Busto

Arzio e Roma. Anche l'Autogemma non è nata a Verona. Fu fondata a Bologna nel 1954 da Gerhard Richard Gumpert, al quale oggi è intitolata la via dove ha sede il quartier generale di Volkswagen group Italia. Giunto a Roma nel 1940, a 30 anni, come segretario di legazione dell'ambasciata tedesca, s'innamorò dell'Italia. Nel 1943 spedì una lettera a Berlino, al ministro degli Affari esteri, per convincere Adolf Hitler a fermare i rastrellamenti degli ebrei organizzati da Herbert Kappler, il tenente colonnello delle Ss che comandava la Gestapo nella Capitale, responsabile dell'eccidio delle Fosse Ardeatine. Nel 1944 fece da mediatore tra il feldmaresciallo Albert Kesselring e l'8ª Armata alleata per impedire che la Repubblica di San Marino venisse distrutta dai bombardamenti. Fu anche testimone al processo di Norimberga contro l'ex ambasciatore tedesco presso la Santa Sede, Ernst von Weizsäcker.

Un giusto, Gumpert. Tant'è che per fargli ottenere il contratto di distribuzione di Volkswagen, Audi, Porsche e Nsu in Italia, dove si era stabilito dopo la Seconda guerra mondiale, intervenne il cancelliere Konrad Adenauer. Di que-

sto spirito egli diede un'ulteriore prova nel 1974, quando il Comune di Bologna decise d'intitolare via Marzabotto la strada dove c'era la sede di Autogemma. Gli parve una provocazione sacrilega che la località di uno dei più orrendi massacri nazisti diventasse l'indirizzo dell'azienda del Maggolino, l'«auto del popolo» voluta da Hitler nel 1937. Così si risolse a traslocare a Verona.

Ha conosciuto Gumpert?
No, perché morì nel 1987. Due anni prima aveva ceduto l'Autogemma alla nostra casa madre di Wolfsburg, che è proprietaria unica di Volkswagen group Italia.

Che idea s'è fatto di Verona in questi dieci anni?
Di una città modello, in cui la qualità della vita è eccelsa. Quando lavoravo a Roma, ero stato costretto a pianificare le telefonate lungo il percorso casa-ufficio sul Grande raccordo anulare, un'ora ad andare e un'ora a tornare. Oggi, se qualcuno mi cerca mentre vengo in sede, finisco la conversazione stando fermo nel parcheggio di via Gumpert.

Volkswagen group è la principale azienda privata cittadina. Lo è anche nella considerazione dei veronesi?

Sì. Lo noto dalla facilità di interlocuzione con le autorità locali, impensabile a Roma o a Milano. Non dimentico che nel 2015, durante la crisi del diesel, fallora sindaco Flavio Tosi ci fu molto vicino. A punzecchiarmi era solo la stampa.

Qual è il tema maggiormente impegnativo che deve affrontare?
L'elettrico. Siamo alla vigilia della più grande rivoluzione industriale da quando esiste l'automobile. La tecnologia ci consente di produrre veicoli fino a ieri immaginabili. La digitalizzazione cambia la società, con effetti disruptivi sul modo in cui le auto si scelgono e si vendono. Dobbiamo essere pronti a non perdere colpi, per usare un termine motoristico.

A me non verrebbe mai in mente di acquistare un'auto su Internet. Preferisco andare da un concessionario che me la descrive e me la fa provare.
Ma non può negare che informazioni, configurazioni e preventivi va anche lei a cercarli in Rete. Per renderla appetibile noi dobbiamo utilizzare Google, Youtube e Facebook. Ogni mese in Italia si vendono 200.000 automobili. Se sapessi in anticipo chi sono i possibili acquirenti, eviterei di rivolgermi a milioni di persone che manco ci pensano a cambiare vettura. Il mezzo digitale consente questa relazione individuale con il cliente.

Volkswagen ha annunciato l'intenzione di diventare il primo costruttore mondiale di veicoli elettrici entro il 2025. Obiettivo ambizioso, non crede?
Ambizioso. Contiamo di raggiungerlo piazzando, entro il 2025, circa 3 milioni di esemplari della Id.3 e degli altri modelli elettrici. Entro il 2040 vogliamo vendere solo auto di questo tipo, che rappresen-

ranno, secondo le nostre stime, il 40 per cento dell'intero mercato mondiale. Entro il 2050 puntiamo a ridurre a zero le emissioni di anidride carbonica anche nella produzione dei veicoli.

Sembra il libro dei sogni.
Siamo i primi a renderci conto che non si tratta di obiettivi facili. Operiamo in 165 Paesi e dobbiamo riconvertire 122 stabilimenti. Abbiamo già stanziato investimenti per 25 miliardi di euro sulla piattaforma modulare che metteremo a disposizione anche della concorrenza per produrre auto elettriche. La Ford, per esempio, la utilizza.

Che differenza c'è fra l'E-Up! e l'E-Golf, che vendete da anni, e la Id.3?
Abissale. Le prime due sono vetture pensate per un motore a scoppio e adattate al motore elettrico. Dopo 200 o 220 chilometri devono effettuare la ricarica. La Id.3 si può considerare come una batteria che viaggia su quattro ruote, con un'autonomia di 330, 420 o 550 chilometri a seconda del taglio prescelto dal cliente.

Pare però che nelle viscere del pianeta non ci siano litio, cobalto e altri metalli nobili a sufficienza per produrre le batterie.
Una fake news. Ce ne sono a sufficienza per costruire miliardi di auto elettriche, si fidi.

El'energia per ricaricarle dove la troveremo?
Il Politecnico di Milano ha calcolato che 1 milione di auto elettriche richiede lo 0,5 per cento in più di energia. Quindi, per 10 milioni di vetture, appena il 5 per cento.



Massimo Nordio, 61 anni, amministratore delegato di Volkswagen group Italia. Dal 1974 la sede è a Verona

Non è vero che mancherà energia: 1 milione di veicoli richiede un +0,5 per cento nella produzione

Allocazione di energia per la ricarica di un'auto elettrica

Ma di colonnina per la ricarica di un'auto elettrica

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Allocazione di energia per la ricarica di un'auto elettrica

Ma di colonnina per la ricarica di un'auto elettrica

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Allocazione di energia per la ricarica di un'auto elettrica

Ma di colonnina per la ricarica di un'auto elettrica

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

Il parco dei veicoli circolanti in Italia

ne a casa o nei luoghi di lavoro, non per strada.

Si, ma resta il punto dolente dei tempi di ricarica.
Con quella veloce basteranno 30 minuti. Chiaro che quella domestica richiederà alcune ore. Stiamo lavorando alacremente sulle batterie, che saranno sempre più efficienti e sempre meno costose. Infatti dal 2010 il loro prezzo è calato dell'80 per cento.

Ma le elettriche non sono un'opzione in termini di prestazioni?
Al contrario. Sono brillantissime, perché il motore elettrico offre la coppia massima da subito, mentre il motore termico la raggiunge solo a un certo numero di giri. Questo significa un'accelerazione e una ripresa eccezionali. Anzi, elettrizzanti.

Quanti posti avrà la Id.3?
Cinque. Mancando il tunnel centrale della trasmissione, l'abitacolo è molto più spazioso. Non è paragonabile a nessuna auto in circolazione. Ha una plancia avveniristica, con un enorme touch screen.

Quando arriverà in Italia?
La produzione è cominciata lo scorso novembre. Per le consegne si va alla primavera di quest'anno. La cosa più stupefacente è che dal maggio 2019 in tutta Europa 37.000 persone l'hanno prenotata senza nemmeno sapere quanto costa.

Siamo a gennaio, il prezzo lo sa. Non ancora. Quello del modello con 330 chilometri di autonomia dovrebbe essere di poco inferiore ai 30.000 euro.

Un'auto che non fa rumore rischia di falcidiare i pedoni.
Rovescerei la prospettiva: un'auto che non fa rumore renderà silenziose le città. Ci pensi: per la prima volta, dopo oltre un secolo, nelle strade non si udirà più il rombo dei motori. Finalmente potremo ascoltare solo le nostre voci. E non respireremo più lo smog. Nel Regno Unito, dove si guida a sinistra, le strisce pedonali sono accompagnate dalle scritte «Look left» e «Look right», guarda a sinistra e guarda a destra, e non mi risulta che la percentuale d'incidenti sia più alta. È la prova che i pedoni per strada di solito tengono gli occhi aperti.

Il povero Sergio Marchionne dell'auto elettrica «un'arma a doppio taglio». La Germania, per esempio, ricava il 45 per cento dell'elettricità dal carbone e dalla lignite, fonte estremamente inquinante, e continuerà a farlo fino al 2040, quando a livello planetario l'energia fossile peserà ancora per il 77 per cento. Il parco dei veicoli circolanti in Italia è di circa 35-36 milioni. Se per magia li facessi diventare tutti elettrici in questo istante, mi servirebbe un 18 per cento di energia in più. Nel 2030 in Italia essa sarà ottenuta al 55 per cento da fonti rinnovabili: idroelettriche, solari, eoliche. Pochi lo sanno, ma già oggi queste coprono più di un terzo del fabbisogno. Dovremmo poi considerare che l'eventuale inquinamento per produrre più elettricità ver-

rebbe comunque largamente controbilanciato dalle emissioni zero di CO2 delle auto.

Greta Thunberg è una minaccia per voi?
Semmai uno stimolo a non mancare il traguardo finale.

Però la sua emula Janna Aljets, detta Tina Velo, ha tentato di bloccare il Salone di Francoforte e teorizza «azioni non legali ma legittime» e «disobbedienza civile» per fermare le auto che provocano il riscaldamento globale.
Stiamo parlando di un'industria che dà lavoro a milioni di persone. I dipendenti diretti della sola Volkswagen nel mondo sono 640.000. Va cercato un punto di equilibrio fra economia e ambientalismo.

Lei che cosa guida?
Una E-Golf a Verona. Un'Audi Q5 ibrida plug-in nel fine settimana a Roma, dove risiede la famiglia.

La prima auto della sua vita quale fu?
La Fiat 850 Special di mio padre. È servita per la scuola guida di tre e i suoi figli. Poi ho avuto una Renault 5 in proprietà con un fratello. La prima tutta mia è stata una Panda 30, pagata 4 milioni di lire sull'unguina nel 1980.

Ai giovani l'auto non interessa, preferiscono smartphone e tablet. Negli ultimi sei anni, secondo un rapporto Censis-Michelin, i neopatentati sono diminuiti del

Vi spiego perché il premier Conte viaggia in Vw. Greta non è una minaccia, bensì uno stimolo

12,7 per cento o del 15 a seconda delle fasce d'età.
È così. Del resto quelli della mia generazione sono nati in un'epoca in cui ci volevano sette ore per andare in treno da Milano a Roma e un volo costava mezzo stipendio. Per noi l'auto rappresentava la libertà di movimento, un biglietto da visita per entrare in società e persino un nido d'amore. Di quanto sia cambiato questo rapporto me ne accorgo dal fatto che i miei figli l'auto non la lavano mai.

Sul Corriere della Sera i lettori protestano perché il premier Giuseppe Conte viaggia in Volkswagen anziché su un'italiana.
Sarebbe una lamentela sensata se sapessero che cosa c'è dietro la scelta di Palazzo Chigi. Abbiamo vinto una gara d'appalto, formando una vettura che è stata blindata in linea di montaggio, quindi con vantaggi senza pari in fatto di minori costi e maggiore sicurezza.

Sono in arrivo i taxi con la Ail. All'auto che vola lei ci crede?
Devo: si è vista questo mese al Consumer electronics show di Las Vegas. Ma si muove entro un orizzonte temporale che non fa parte della mia vita né professionale né terrena.

www.stefanolorenzetto.it



L'interno della Id.3, la prima Volkswagen interamente elettrica. Sarà distribuita a partire dalla primavera