



ANNO 155. NUMERO 341

# L'Arena

il giornale di Verona dal 1866

www.larena.it

DOMENICA 11 DICEMBRE 2022. € 1,50 (verona.spesider.it/abbonamenti/verona)



**CHOC IN LESSINIA** Donna perde la vita a Badia Calavena. Ferito il pilota

## Tragedia al rally Auto nella scarpata muore la navigatrice



**L'EQUIPAGGIO**  
Coppia esperta,  
insieme nella vita  
e nelle competizioni

pag.8



Il dramma. L'auto da rally nella scarpata. morta Barbara Incerti, 53 anni. Trevisani e Bicego pag.8 e 9

**DRAMMA DI ALPO**

Addio a padre e figlio, la lettera di Filippo mai spedita

Nicolò Vincenzi pag.21

**MONDIALI**



Marocco in semifinale tifosi in delirio e traffico in tilt

Chiara Bazzanella pag.17 e 33

**L'EDITORIALE**

**AZIENDE  
E CRESCITA:  
LA MANOVRA  
NON BASTA**

Antonio Troise

**C**oraggiosa e prudente. La prima manovra economica dell'era Meloni può essere sintetizzata con un ossimoro. E, in effetti, è stato un esercizio di equilibrio fra la ricerca del consenso e la tenuta dei conti pubblici. Anche per questo i margini per i possibili ritocchi delle forze politiche nel suo cammino parlamentare, nonostante la valanga dei 3mila e passa emendamenti presentati, sono molto stretti. Per non dire inesistenti. Forse non si poteva fare di più, dato il contesto economico ancora carico di incognite. Ma resta il fatto che la Legge di Bilancio fa sicuramente poco sul fronte dello sviluppo e delle imprese. Tutto, in pratica, è rimandato al capitolo del Pnrr, con il suo carico di investimenti ma anche di problemi. Eppure, gli ultimi dati dell'Istat, delineano un Paese (...) segue a **PAG.2**

**CREDITO** La Cgia analizza gli effetti della stretta sul costo del denaro decisa dalla Bce. Nella regione un conto da 1,5 miliardi

## Tassi, stangata per le imprese

Per le attività di Verona registrato un aumento di 351 milioni in nove mesi: è il più alto del Veneto

**PENNE NERE** Scelta la città per il raduno 2024. «Doppietta impensabile»



## Alpini, l'adunata va a Vicenza E Verona si ritira per il 2025

Laura Perina pag.19

●● L'aumento dei tassi di interesse diventa un salasso per le aziende. In Veneto a pagare il conto più salato saranno le imprese di Verona, che al 30 settembre contavano prestiti per 17,5 miliardi e dovranno farsi carico di 351,1 milioni di interessi aggiuntivi, all'ottavo posto nazionale. **Valeria Zanetti** pag.6

**IL CASO**

**Linz Electric, balzo di fatturato del 35% Bonus di mille euro ai cento dipendenti**

in Economia pag.7

**FESTIVITÀ** Banchi in Bra: polemiche sui posti

## L'onda dei turisti e l'anima della città

L'analisi e i rischi di un fenomeno

Marco Ongaro, Nicolò Vincenzi e Ilaria Noro pag.12 e 13

**LA STORIA**

**Veronica, la postina di Santa Lucia «Vi racconto i sogni dei piccoli»**

Paola Dalii Cani pag.22



Veronica Zanconato

**DIPLOMA IN 1 ANNO!**  
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALI  
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC..

GRATIS! 100% PROMOSSI

**SCUOLA ITALIA È**

NUMERO 1 PER I PREZZI BASSI IN TUTTA ITALIA!

PERCHÉ NON LA SMETTETE DI PAGARE TANTO? BASTA CON LE CIFRE ASTRONOMICHE!!!

**VERONA 335.6357781**  
**VIA DEL PERLAR, 37B 333.2048767**

SCUOLA ITALIA tel. 0776.319729 - 0776.203804 - www.scuolaitalia.it

**verona racconta** Monica Scarpa

«Da bambina giocavo "all'ufficio" Al Catullo votano tutti a favore»

**Stefano Lorenzotto**

**M**onica Scarpa ha preso il volo molto presto. Era ancora alle elementari quando sua madre Ivana fu convocata a scuola per sentirsi dire: «Signora, sua figlia impara troppo in fretta. Qui si annoia. Meglio che la faccia saltare un anno». La stessa scena si ripeté al ginnasio. In effetti, più che ascoltare i docenti, alla ragazzina piaceva giocare «all'ufficio». Il suo bengocì era la cartoleria Testolini di Venezia, che oggi non esiste più. Li trovava dattari, schedari e blocchetti per ricevute, grazie ai quali riusciva a convincere Marzia, la sorella maggiore, a frequentare con le proprie bambole lo sportello domestico. Sembra pertanto del tutto coerente che nel 2019, prima della pandemia, abbia visto staccare biglietti per 18,5 milioni di passeggeri, passati dal Polo aeroportuale del Nord Est, formato dagli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Brescia. Scarpa, 59 anni, è l'amministratore delegato di Save, gruppo che detiene anche (...) segue a **PAG.11**

per Natale hai Bisogno di Una

**BADANTE**

**1 SETTIMANA €285**  
H24 CONVIVENTE TUTTO COMPRESO

**1 MESE €1235**  
H24 CONVIVENTE TUTTO COMPRESO

Assistenza Alla Persona a costi accessibili

Italia Civile

Corso Milano, 92/B veronacivile.it | 00952382 | 045 8101283

**LOCALE DELL'ANNO 2022**

100 PUNTI

**DOMANI IL TAGLIANDO DA 100 PUNTI**

**-187 giorni**  
100° ARENA DIVERONA OPERA FESTIVAL  
16 giugno 2023 9 settembre 2023 arena.it

# verona racconta

Stefano Lorenzetto  
www.stefanolorenzetto.it

## Monica Scarpa

# «Una sola ora di volo costa 162.400 euro»

Amministra il Catullo ma anche Save, con Venezia, Treviso e Brescia il terzo polo aeroportuale italiano dopo Roma e Milano  
«Lo scalo di Villafranca sembrava una stazione di pullman: 100 milioni per rifarlo. Nel 2026 arriverà a 5 milioni di passeggeri»

segue dalla prima pagina

●● (...) il 48 per cento dello scalo belga di Charleroi e che fa capo a Enrico Marchi, presidente della Banca Finint, terzo sistema aeroportuale per importanza dopo Roma e Milano. Ci è entrata 21 anni fa. Save ha acquisito la maggioranza del Valerio Catullo nel 2014 e dal 2019 lo ha affidato alle cure di questa donna grintosa, figlia del compianto Gaetano Scarpa, veneziano doc che commerciava in mobili. I risultati si vedono. L'aeroporto ha chiuso i primi 10 mesi di quest'anno con 2,6 milioni di passeggeri, l'81 per cento di quanto realizzato nello stesso periodo del 2019, con un picco massimo di traffico ad agosto, quale non si vedeva da tempo: 436.000 fra arrivi e partenze. Al 30 settembre aveva già fatturato 30 milioni di euro, che diventeranno 40 a fine dicembre, per un totale di 3 milioni di passeggeri.

Laureata in economia aziendale a Ca' Foscari con 110 e lode, la manager ha esordito nel 1987 alla Arthur Andersen, multinazionale di revisione contabile, dov'è rimasta fino al 1995. Poi è stata direttore dell'amministrazione e della finanza di Fashion box, abbigliamento casual. Dal 1999 al 2001 ha lavorato tra l'Italia, Chicago e Houston per Cima (Corporate and institutional management advisory), società texana di consulenza e gestione di un fondo d'investimento statunitense. Nel frattempo, manteneva la residenza a Nervesa della Battaglia, nel Trevigiano. Il che forse spiega il fallimento del primo matrimonio: «Non ho voluto il divorzio e non ho chiesto a mio marito neppure un euro. Semplicemente un giorno ho chiuso la porta e me ne sono andata con i miei figli. Li ho mantenuti da sola».

**Qualche senso di colpa?**  
Tanti. Quando erano bambini è stata veramente dura, perché il lavoro mi ha sempre assorbito moltissimo. Nel tempo comunque sono riuscita a costruire una famiglia allargata con un nuovo compagno e oggi sono in ottimi rapporti con i quattro figli, che hanno 32, 29, 28 e 26 anni. Ma non dimenticherò mai la sera in cui mi persi Giulio, il più piccolo.

**Che accadde?**  
Salì sullo scuolabus sbagliato. Quando mi avvisarono che non era arrivato a casa, mollai le carte dell'ufficio e mi precipitai a Nervesa della Battaglia. Lo trovai seduto sui gradini dell'asilo. Aveva pianto tutte le sue lacrime. Accanto a lui, l'autista del pulmino.

**Com'è avvenuto il salto dalla moda a quello dei voli?**  
Un'opportunità non cercata, una delle tante porte che mi si sono spalancate davanti nella vita. Enrico Marchi cercava una candidata che non venisse dal mondo degli aeroporti.

**Strano, visto che doveva affidare la gestione di cinque scali.**  
Voleva qualcuno dotato di un punto di vista diverso, non contaminato dall'autoreferenzialità che permeava un settore ancora a gestione pubblica. Del resto, è lui stesso un imprenditore di grandi visioni, capace di scorgere con largo anticipo le evoluzioni del mercato e di dettare le strategie. Dicono che abbia un brutto carattere. Ma Indro Montanelli sosteneva che tutti gli uomini di carattere hanno un brutto carattere.

**Che situazione trovò a Verona?**  
Disastrosa. La società del Catullo era di fatto fallita, a causa di errori strategici madornali. Dal 2007, picco massimo con 3.510.259 passeggeri, lo scalo aveva perso il 26 per cento, scendendo a 2,7 milioni. Le perdite del quinquennio 2010-2014 ammontavano a oltre 60 milioni di euro.

**A quali errori si riferisce?**

I principali? Aironave aveva smesso di operare. Meridiana aveva annunciato la chiusura della sua base. I tre mercati charter principali, Tunisia, Egitto e Russia, erano collassati. La litigiosità con le compagnie aeree era patologica.

**Mi faccia un esempio.**

Le negoziazioni avvenivano in modo assai poco professionale. Con Ryanair era stato stipulato un contratto capitolato che prevedeva un contributo versato dall'aeroporto per ciascun passeggero in arrivo, il che generava una perdita. Non si erano accorti che dall'altra parte del tavolo avevano Michael O'Leary, un operatore ultracompetente. E come hanno pensato di uscire? Facendo causa a Ryanair!

**Pezzo del taccon del buso.**

O'Leary è imbattibile. Un negoziatore rigido, che però sa rispettare gli accordi. Pretende giustamente che l'operatività a terra sia impeccabile. Abbiamo sudato sette camicie per ricreare con lui un rapporto commerciale sano. Con la spagnola Volotea e l'ungherese Wizz air, oggi Ryanair è tornata una delle compagnie di riferimento del Catullo, accanto a British airways, Air Dolomiti, Neos, Easyjet.

**Il suo primo atto appena giunta a Villafranca qual è stato?**  
Non volendo entrare nelle beghe veronesi, save ha preteso di esprimere l'amministrato-



Monica Scarpa, amministratore delegato del Valerio Catullo e della Save, che gestisce gli aeroporti di Venezia, Treviso e Brescia

FOTO DI GIORGIO MARCHIORI

**Verona era un disastro. 60 milioni di deficit. Avevano pure fatto causa a O'Leary, il patron di Ryanair**

**Ita ha tolto il volo su Roma, che però può battere il treno. Per l'inverno ben 40 destinazioni**

re delegato e di avere un consiglio con propri componenti.

**Perché è stata scelta la Save?**  
Considerata la situazione prefallimentare, il precedente Cda aveva sollecitato manifestazioni d'interesse. Siamo stati gli unici a presentare un'offerta concreta. C'è stato un aumento del capitale sociale dedicato a noi. Siamo entrati con 25 milioni di euro, impegnandoci nel risanamento. Altri 14 milioni li abbiamo messi in un successivo aumento di capitale.

**Oggi quante azioni avete?**

Il 44 per cento. Seguono Camera di commercio, 18 per cento; Provincia autonoma di Trento, 14; Provincia di Verona, 10; Comune di Verona, 4; Fondazione Cariverona, 3; Province di Brescia e Bolzano 2 ciascuna. Sono 19 soci.

**Difficile metterli d'accordo.**

Discutono molto fra di loro. Ma i rapporti sono tranquilli.

**Su quale maggioranza conta?**

Le decisioni vengono prese

nell'interesse generale. Le parerà strano, ma, da quando ho assunto personalmente il ruolo di amministratore delegato della società, sono sempre state votate, tutte, all'unanimità.

**Quando ha intravisto la luce in fondo al tunnel?**

Già nel 2015 il Catullo era ritornato in utile. Il 2016 è stato l'anno del vero salto di qualità, con un forte recupero del traffico che è risalito a 2,8 milioni di passeggeri, in crescita dell'8,4 per cento rispetto all'anno precedente, quasi il doppio della media nazionale, che è stata del 4,6. Il trend positivo è proseguito nel 2017, che ha chiuso con 3 milioni di passeggeri, un incremento del 10,4 rispetto al 6,4 del resto d'Italia. Nel 2018 siamo arrivati a 3.453.404, una crescita dell'11,7 contro una media nazionale del 5,9. Dall'ingresso di Save fino al 2019, l'aeroporto è cresciuto del 33 per cento. Nel 2019 abbiamo avuto il record storico per i passeggeri, 3.638.718, e anche per il bilancio, con un risultato netto di 2,4 milioni. Poi con il Covid-19 è cambiato tutto.

**E oggi?**

Con la stagione estiva 2022 è iniziata la ripresa. Le previsioni al 31 dicembre sono di 3 milioni di passeggeri.

**Fine della pandemia a parte, che cosa ha contribuito al rilancio?**

L'estate scorsa il traffico internazionale è decollato con 6 nuove destinazioni: Parigi Charles de Gaulle, Barcellona, Amburgo, Malta, Porto e Palma di Maiorca. Neos, del gruppo Alpitour, ha basato tre suoi aeromobili a Villafranca e continua ad offrire un ventaglio di rotte domestiche e in-

ternazionali di medio e lungo raggio: Gran Canaria, Tenerife e Fuerteventura alle Canarie; Boa Vista e Sal nelle Isole di Capo Verde; Sharm El Sheikh e Marsa Alam in Egitto; Salalah nell'Oman; Zanzibar in Tanzania; Mombasa in Kenya; Montego Bay in Giamaica; La Romana nella Repubblica Dominicana; Male nelle Maldive; Nosy Be in Madagascar. A questi collegamenti, ha aggiunto un volo su Dakar, in Senegal, utilizzato dalla comunità etnica che lavora nel bacino d'utenza del Catullo.

**Presumo che d'inverno sarà più dura per voi far tornare i conti.**

In questa stagione abbiamo previsto 40 destinazioni. Oltre a mantenere i collegamenti molto richiesti con Parigi e Barcellona, vi sono quelli assicurati da Air Dolomiti sugli hub di Monaco di Baviera e Francoforte per le destinazioni intercontinentali. I voli su Gatwick e Stansted, gli aeroporti di Londra, Birmingham, Bristol, Manchester confermano la Gran Bretagna quale primo mercato internazionale negli arrivi. Si aggiunge Edimburgo, mantenuta dopo l'ottimo risultato dei mesi estivi.

**Le vostre rotte d'oro quali sono?**

I primi dieci Paesi nel periodo estivo sono stati Italia, Gran Bretagna, Germania, Albania, Spagna, Grecia, Egitto, Irlanda, Olanda e Moldavia, che insieme hanno rappresentato il 91 per cento del traffico.

**Ma chi va in Albania e in Moldavia? Le bandanti?**

E chi viene. Sono per lo più lavoratori. Ma anche vacanzieri che raggiungono le spiagge albanesi, come Gjipe, Ksamil, Durazzo, Himara, sabbia fine e acque turchesi.

**Prima di arrivarci come amministratore delegato, era mai partita da Villafranca?**

Sì, per volare a Boa Vista, nell'arcipelago di Capo Verde, che fra l'altro fu scoperto nel 1456 dal mio concittadino Alvise da Mosto.

**Quanta gente lavora al Catullo?**

I dipendenti diretti sono 175. Con gli indiretti e l'indotto diventano 4.264. La comunità di lavoro è quasi la metà di Venezia Tesserà, dove sono 10.000, ma contribuisce al Pil veronese per 211 milioni di euro. Nel 2026, anno delle Olimpiadi invernali Milano Cortina, prevediamo di arrivare a 5 milioni di passeggeri.

**Quali destinazioni sono state dismesse e perché?**

La costruzione di una rotta si basa sull'analisi dei flussi e su una previsione di lungo periodo, perché deve generare una marginalità positiva per la compagnia e per l'aeroporto. La più grande delusione è stata la cancellazione del volo per Roma, decisa da Ita. La nuova compagnia di bandiera si lamentava perché il volo era sempre vuoto. Lo credo bene: partiva alle 15.15. Abbiamo rinunciato ad aumentare i contributi, che loro ritenevano insufficienti. Ci siamo limitati a leccare le ferite.

**Mi perdoni, ma chi salirebbe più su un aereo per Roma, quanto da Porta Nuova con il Frecciarossa può arrivare alla stazione Termini in 3 ore e 18 minuti?**

Sì, però provi a confrontare i prezzi dei biglietti. C'isto lavorando con altre compagnie, magari con aerei più piccoli, da una settantina di posti. Comunque, il tema, dal mio punto di vista, non è solo dove vanno i veronesi. La città fa

poco per il turismo. Il Trentino, che sa vendere benissimo le sue montagne, ha visto un forte incremento di vacanzieri dal Regno Unito. Non esistono tour operator che vendano Verona come attrazione storica e anche l'offerta di posti letto è piuttosto limitata. Spero che la nuova fondazione Destination Verona & Garda, lanciata dalla Camera di commercio e partecipata da 59 Comuni della provincia scaligera, da Concommercio e dagli albergatori, riesca a invertire questa tendenza negativa.

**Intanto lei si è portata avanti con i lavori. Mi riferisco al Progetto Rome, partito nel 2021.**

La superficie del terminal passerà dagli attuali 24.840 metri quadrati a 36.370, con la ristrutturazione di oltre 10.000 metri quadrati di aree già esistenti. Siamo sinceri: quella attuale sembra una stazione di pullman. Riquadrifichiamo la hall del check-in, dove i banchi accettazione passeranno da 40 a 46. Realizzeremo nuove sale d'imbarco al primo piano e nuovi controlli di sicurezza, un'area commerciale e un duty free più ampi. Saranno installati 200 moduli fotovoltaici antiriflesso di ultima generazione. Contiamo di ultimare le opere entro il 2025.

**Di che investimento parliamo?**  
A oggi, 70 milioni di euro, ma alla fine si arriverà a 90-100.

**I voli low cost sono finiti?**

Questo è il tempo delle compagnie che collegano aeroporti con altri aeroporti. Lo ha imposto il Covid-19.

**Mi sa dire, a spanne, quanto costa un'ora di volo di un Airbus?**

Dipende dal prezzo del carburante. In questo momento 11.600 euro per un'ora di volo su 14 complessive. Ma se vola per un'ora sola, 162.400 euro.

**Su una tariffa aerea, quanto guadagna lo scalo?**

Al Catullo siamo intorno ai 12 euro. A Venezia 23-24.

**Se un aereo è in ritardo, di solito la colpa è delle compagnie o degli aeroporti?**

Le cause sono molteplici: procedure d'imbarco lente, passeggeri poco puntuali, difficoltà nello stivaggio dei bagagli, meteo. La prima causa è la congestione del traffico aereo.

**Se capita a lei, come reagisce?**

Con tanta pazienza. Ho dato disposizioni affinché ai passeggeri siano sempre fornite tempestivamente informazioni dettagliate. Non sopporto la mancanza di trasparenza. Chi viaggia, ha almeno il diritto di sapere perché il suo aereo non parte o non arriva. ●