

Verbale dell'incontro pubblico del 22 ottobre 2019 con le associazioni di categoria e i titolari d'impresa sullo stato di avanzamento dei progetti del Piano di riqualificazione di Bottegone

Il giorno 22 ottobre 2019 alle 17, presso la Capannina ha luogo l'incontro pubblico organizzato dall'amministrazione comunale per illustrare lo stato di avanzamento dei progetti del Piano di riqualificazione di Bottegone alle associazioni di categoria e ai titolari d'impresa locali.

Sono presenti il sindaco Alessandro Tomasi, l'assessore alla Partecipazione Alessandro Sabella, il dirigente del servizio Infrastrutture, mobilità e promozione sportiva, Maurizio Silveti e il garante dell'informazione e della partecipazione, Angelo Ferrario.

In apertura Ferrario ricorda che l'incontro odierno fa parte del percorso di incontri partecipativi che accompagnano i 10 progetti per la riqualificazione urbana dell'area di Bottegone, rammentando gli incontri già effettuati con il comitato Bottegone al Centro (venerdì 14 ottobre alle 21), l'assemblea pubblica del 16 ottobre tenutasi alle 21 presso la Casa del popolo di Bottegone, l'incontro del 17 ottobre alle ore 17 con le Associazioni locali. All'incontro di oggi, in cui il dirigente presenterà lo stato di avanzamento dei progetti, faranno seguito altri momenti di confronto per illustrare ulteriori avanzamenti e cercare soluzioni condivise. Passa quindi la parola all'assessore Alessandro Sabella.

L'assessore Sabella saluta e comunica di essere presente anche in vece dell'assessore all'Urbanistica Alessandro Capecchi. Spiega che il Bando Periferie rappresenta un intervento organico per l'area di Bottegone nel suo complesso. Con il succedersi dei governi sono state cambiate le carte in tavola per l'erogazione del finanziamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri per complessivi 18 milioni di euro: prima era previsto da parte del governo un anticipo del 20% e pagamenti con gli stati di avanzamento lavori, entrambe le cose ora non ci sono più. L'anticipo non c'è, deve anticipare i soldi il Comune; per prima cosa sono stati anticipati gli incarichi di progettazione nel 2017 per qualche centinaio di migliaia di euro poi si è partiti con l'avanzamento dei lavori su tutti i settori d'intervento che il dirigente illustrerà. Per tutti questi interventi un ruolo importante è stato giocato dalla nuova legge regionale in materia idrogeologica che ha classificato l'area di Bottegone come ad alto rischio, per cui ogni nuovo edificio dovrebbe essere rialzato di un metro e 70 circa. Oltre agli interventi previsti dall'Amministrazione Comunale per Bottegone ci sono due interventi importanti che riguarderanno la frazione: la riqualificazione dell'area ex Radicifil, acquistata completamente da Maxitalia, e una parte della ex Mas, che è stata acquistata da Microtex, un'azienda che fa tessuti in fibra di carbonio; le verifiche di ASL e ARPAT hanno dato risultati positivi perciò partiranno i lavori e

l'insediamento. Nel Piano periferie sono previsti interventi sul polo scolastico, la palestra, la mobilità sarà ridisegnata (dalla via Fiorentina al progetto del nuovo asse dei vivai che sarà importantissimo, da Bottegone fino alla via Nuova Pratese per arrivare al nuovo casello di Pistoia Est che toglierà gran parte del traffico veicolare pesante sulla via Fiorentina). C'è poi tutta la riqualificazione di via d'Aragona con gli alloggi Spes, la progettazione di nuove piazze e aree a verde. Resta a disposizione per le domande e lascia la parola all'arch. Silvetti per l'illustrazione dei progetti.

Silvetti spiega che l'intervento sull'area di Bottegone s'inserisce in una strategia e in una serie di progetti localizzati nell'area pianeggiante del Comune. Grandi interventi infrastrutturali, che negli anni, prima con i cantieri, poi con le soluzioni infrastrutturali modificheranno l'area: c'è la terza corsia dell'autostrada da Firenze Peretola fino a Pistoia, con il nuovo casello di Pistoia est, poi sempre sull'autostrada si stanno mettendo in sicurezza i sovrappassi, e il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Montecatini con una serie articolata di interventi (la convenzione è stata firmata a luglio) come il parcheggio scambiatore, con il nuovo parcheggio pubblico e il terminal bus, a sud della stazione e l'ampliamento del sottopasso pedonale che toglieranno il traffico tra la stazione e il centro e porteranno alla riqualificazione di quell'accesso alla città; e poi ci sono altri interventi privati sulla strada regionale e sui sottopassi, con l'eliminazione dei passaggi e livello.

Per quanto riguarda la convenzione del 2017, si è a un certo punto deciso di finanziare tutti i comuni in graduatoria, dal 25esimo al 104esimo, con nostra sorpresa, con gli stessi tempi. Quindi abbiamo subito avuto il finanziamento, ma con tempi non ragionevoli. C'è stata una fase di blocco dovuta alla decisione di riallocare le risorse da parte di chi finanziava, poi con l'intervento dell'Anci si è riattivato il processo e quindi i progetti. Però con la finanziaria del dicembre 2018 per il 2019, che poi ha portato alla firma della nuova convenzione il 6 marzo 2019, unilateralmente, perché i soldi sono tutti dello Stato, lo Stato stesso ha cambiato le regole sia di erogazione dei finanziamenti sia sul modo in cui vanno utilizzate queste risorse: all'inizio si era stabilito che il Comune, una volta finanziato, nel corso del programma potesse aggiustare gli interventi da finanziare, ma adesso si è deciso che ogni euro risparmiato va agli altri comuni: è come se si fosse detto: "tutto quello che non spendete esattamente per questi progetti ve lo leviamo"; e poi: "prima li spendete, poi ci rendicontate con esattezza, poi se tutto va bene l'anno dopo vi ridiamo i soldi", il 95%, il restante 5% alla fine dei 3 anni quando è tutto finito e collaudato. Per l'Amministrazione Comunale questo significa, oltre a una diversa programmazione economica, il fatto che dobbiamo stare dentro ai progetti e le ipotesi di ulteriori opere o miglioramenti che normalmente ci sono, perché poi con i ribassi d'asta si ricavano altre risorse da utilizzare e vengono finanziati, in questo caso non possono sussistere perché in caso di economia le risorse non rimarrebbero al Comune per essere spese. Questo aspetto è determinante.

Altro aspetto importante della convenzione: le proroghe. Voi immaginate: abbiamo 10 progetti, 17 cantieri, per 24 milioni d'euro, la proroga massima sono 120 giorni, che per un lavoro pubblico sono pochissimi, fatti salvi i casi in cui ci siano cause di forza maggiore. Il 6 agosto è arrivata la PEC dal Consiglio dei Ministri, che chiedeva

di comunicare entro il 6 settembre i motivi di proroga. Così il Comune di Pistoia, che come molti altri comuni aveva ricevuto il finanziamento in una fase in cui era indietro con la progettazione, ha chiesto una proroga al 2023, termine ultimo per la conclusione dei programmi, che ancora non ci è stata formalmente accordata, ma riteniamo che lo sarà.

Gli interventi su Bottegone hanno come soluzione principale il fatto che il traffico pesante venga drenato dal nucleo abitato dagli interventi previsti sulla viabilità: l'accesso per i mezzi pesanti e il sistema dei vivai sarà principalmente dal nuovo casello e questo renderà possibile mettere delle limitazioni al transito sulla via Fiorentina.

Nel percorso di approvazione in Conferenza dei Servizi della terza corsia, casello e asse dei vivai coordinato dalla Regione Toscana, il Comune ha chiesto che Società Autostrade finanziasse tutto, come opere compensative. Società Autostrade ha accettato. Ma con la tragedia del ponte Morandi è andata in discussione la convenzione fra Ministero dei Trasporti e Società Autostrade, al punto che la firma sul progetto e quindi la nuova concessione sulla terza corsia non c'è ancora. Non conosciamo i tempi e non c'è la certezza che sarà firmata.

In assenza di queste certezze il progetto e le modifiche al sistema di circolazione del nucleo abitato presentano ancora punti interrogativi. Sulla base di questo si è potuta chiedere la proroga al 2023 alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, perché i tempi per prendere delle decisioni sarebbero slittati e perché anche i cantieri andranno programmati di conseguenza. I 17 cantieri devono essere programmati in tempi opportuni per non fermare la circolazione nell'area e non compromettere le condizioni di sicurezza. Perciò si è chiesto di posticipare la scadenza da dicembre 2021 a dicembre 2023, utilizzando l'art.3 comma 2 della convenzione.

Presenta quindi il programma degli interventi, escluso l'asse dei vivai, che si estenderanno su 55 ettari, di cui un quinto di tutta la superficie sarà occupato da aree di cantiere per complessivi 10 progetti di lavori pubblici e 17 cantieri. 46.000 metri quadri di nuovi parchi urbani, 9.000 di piazze cittadine, più di 2 chilometri di percorsi ciclabili e pedonali, 2 chilometri di viabilità carrabile, via Fiorentina e le vie laterali trasformate con i progetti per la mobilità dolce, con marciapiedi, restringimenti, attraversi pedonali illuminati e arredo urbano. 140 posti auto nelle aree di riqualificazione oltre quelli che verranno fatti lungo via Fiorentina.

Alessandro Gridel, titolare della carrozzeria di via Vespucci: chiede, come artigiano di Bottegone “ci saranno sensi unici per agevolare il traffico in queste strade”? “Questo cosa comporterà per l'accessibilità delle attività economiche esistenti”?

Silvetti prima di rispondere vorrebbe terminare il discorso: tutti questi interventi non comportano nuovo consumo di suolo; i volumi realizzati in ampliamento sono complessivamente 17.500 metri cubi e sono l'ampliamento funzionale della scuola Martin Luther King, polo scolastico che raddoppia la superficie da un ettaro a due, si realizzerà un ampliamento sia dell'impianto sportivo esterno e dei campi all'aperto sia dell'area scolastica con un nuovo edificio più piccolo ma multifunzionale; si riqualificheranno edifici per quasi 57.000 metri cubi, quindi la scuola esistente, la

palestra esistente, la scuola materna Aquilone che verrà demolita e ricostruita, l'ex centro socioeducativo Aquilone sulla via Fiorentina e i due edifici di edilizia residenziale pubblica in via D'Aragona, prevedendone l'adeguamento sismico e energetico e impiantistico. Tutto questo programma è finanziato con soldi pubblici. Superficie da espropriare: 5,9 ettari. Finanziamento statale: 18 milioni. Ma è il Comune a dover anticipare i soldi.

Ci sono tre gare in corso di esecuzione: quella, divisa in due lotti, degli edifici Spes; e noi abbiamo in corso le due gare dei lotti 2 e 3 della mobilità dolce. Il lotto 1, che riguarda la via Fiorentina ha il progetto esecutivo approvato ma non è in gara perché si aspetta l'approvazione dei lavori della terza corsia e del casello autostradale, in caso contrario, dovremmo rivedere questa progettazione, tenendo conto che su quella viabilità continuerebbero a passare i mezzi pesanti. Progetti esecutivi approvati: 5. Ieri abbiamo approvato altri due progetti per 6 cantieri (relativi alle due piazze e i quattro parchi) che andranno in Consiglio Comunale e devono essere approvati in quanto contengono espropri e deve essere adottata la relativa variante urbanistica. Tutti i cittadini possono fare osservazioni per 30 giorni e con successiva seduta il Consiglio approva la variante. Poi con determina dirigenziale si attiveranno le gare per aree verdi e piazze che probabilmente saranno divise in tre lotti.

Per rispondere alla domanda sulla viabilità prende in esame più nei dettagli i tre lotti sulla mobilità dolce. Queste progettazioni sono state fatte tenendo conto del codice della strada, e della larghezza della sede stradale. Ciò ha imposto di trasformare alcune strade con sensi unici, percorsi pedonali e parcheggi laterali, interrotti da passi carrabili. E' previsto il mantenimento del doppio senso in via Fiorentina. Le strade laterali sono quasi tutte a senso unico. Tutto il nucleo urbano di Bottegone è lungo 800 metri, una distanza che si può percorrere volentieri a piedi nelle condizioni adeguate.

Alessandro Gridel fa presente che nelle ore di punta, all'uscita da scuola può essere penalizzante che le macchine escano a doppio senso da tutte le vie. Oggi tutti fruiscono di tutte le vie; quando ci saranno i sensi unici da un lato sarà più ordinato ma ci si potrà trovare in difficoltà..

Silvetti risponde che ci sono diverse scuole e che uno degli obiettivi del progetto è creare una rete di percorsi pedonali e ciclabili, al di là del traffico veicolare.

Riccardo Castellucci, di CNA Toscana Centro, fa notare che poiché i soldi derivanti dal ribasso d'asta nelle gare non sono utilizzabili, non sarebbe possibile anziché fare procedure di gara al ribasso, attivare procedure di gara che offrano migliorie?

Silvetti risponde che l'ufficio gare del Comune ha chiesto di individuare le scelte più vantaggiose quanto a tempi e risorse. Le gare con l'offerta più vantaggiosa, con valutazioni parametriche, sono più complesse e hanno tempi più lunghi, anche oltre il prevedibile. La realizzazione di tutti questi interventi nei tempi previsti è invece una corsa contro il tempo.

Il sindaco interviene spiegando che per dare un'idea dell'ordine di grandezza del progetto, nel mandato precedente sono stati spesi in 5 anni 12 milioni di euro per tutta la città. Qui se ne spendono 24. Gli uffici hanno una mole di lavoro che di solito si fa in 8/10 anni. A questo va aggiunto il lavoro quotidiano degli uffici gare e lavori pubblici, che non sono strutturati per volumi così grandi. In più ci si è dovuti rapportare con tre governi differenti... questo ha generato una vera e propria corsa contro il tempo. Ringrazia il dirigente per il lavoro che sta portando avanti. Quella di Castellucci è una nota intelligente, ma si dovrà verificare la proposta con gli uffici.

Silvetti aggiunge che all'epoca il progetto era stato costruito per essere messo a gara con il massimo ribasso (c'era ancora la prospettiva che le economie ci sarebbero rimaste). Adesso se il procedimento di gara non rispetta i tempi, c'è il rischio di perdere i soldi.

Passa poi ad illustrare gli interventi per la viabilità; via Fiorentina, per quasi un chilometro, circa un milione di euro. Mostra poi i sensi di marcia sulla cartina di progetto.

Alessandro Gridel chiede, riguardo agli interventi sulla viabilità, visto che si tratta di una zona artigianale, il senso unico e l'intervento con i proprietari, il Comune come lo gestisce? Nei giorni di mercato, ci sono i banchi, e poi c'è il ritiro da parte dei corrieri; 4 metri e mezzo mi sembra una bella carreggiata ma il soffermarsi dei corrieri, il carico/scarico... come saranno gestiti?

Silvetti risponde che proprio per intervenire in modo limitato sulle residenze e sulle attività si è fatto in modo che la sezione stradale pubblica venga mantenuta, senza togliere alla proprietà privata gli spazi di sedime.

Nell'intervento ci si limita, quando serve, ad espropriare massimo 80 cm, lasciando sempre 4 metri di area privata, a garanzia dell'uso e delle attività che ci sono, per gestire la logistica. La scelta è stata quella di avere una riqualificazione con la fascia alberata, i parcheggi e i percorsi pedonali protetti, percepibile, però senza andare a influire con un ampliamento eccessivo dello spazio pubblico ai danni della proprietà privata. Lo stesso è stato fatto sulla piazza.

Gessica Simoni, titolare della gelateria Pantera Rosa, riferendosi al progetto mostrato nelle slide nota che la gelateria è in fondo alla strada, se l'entrata è da via di Salceto come fa il genitore con il bimbo a venire in gelateria? deve rientrare sulla statale e rifare il giro? Era più logico entrare dall'altra parte... da via D'angelo, la via della scuola, in zona ci sono anche un fornaio e un ristorante. Le pare improponibile.

Silvetti ricorda che i tecnici della mobilità ogni volta che viene posta una domanda come questa precisano che la direzione dei sensi di marcia viene stabilita principalmente in base alle modalità di carico dei mezzi della nettezza urbana (che caricano solo sulla destra) e al posizionamento dei cassonetti, che ha vincoli precisi. Poi viene valutata la pericolosità delle intersezioni.

Gessica Simoni sostiene che a bene il posizionamento dei cassonetti, ma che quel tipo di senso unico penalizzerà la sua attività e le altre vicine.

Silvetti fa notare che però via Salceto avrà due sensi unici che andranno a terminare sulla via Dante...

Il sindaco aggiunge che così aumenterà il passaggio.

Marco Baldasseroni, Confcommercio chiede se, per quanto riguarda le isole ecologiche, c'è l'intenzione di fare interventi per una raccolta dei rifiuti gestita in modo più qualificato, come nel centro storico, andando verso gli interrati o si lasceranno i bidoni fuori terra? Nelle periferie si vedono spesso discariche fuori controllo

Il sindaco Tomasi risponde che nel progetto c'è una riduzione del numero dei bidoni; altririmangono ma con il chip, ci metti dentro l'organico mentre la parte più pregiata (es. la carta e il cartone) viene raccolta a casa. Bottegone è un quartiere compatto, forse si potrebbe utilizzare l'interrato, ma bisogna valutare con Alia. Gli abbandoni invece sono difficilmente frenabili, indipendentemente dal modello di raccolta.

Silvetti prosegue la presentazione: l'asse viario della Fiorentina rimarrà a doppio senso, ma è una strada con una carreggiata ristretta.

Balli Simone, Confartigianato sottolinea che però furgoncini dei padroncini e i corrieri, i mezzi dei fornitori devono poter continuare a passarci

Silvetti conferma che i tecnici della mobilità conoscono il traffico locale della zona e il trasporto di merci e prenderanno i provvedimenti idonei a garantire la logistica delle attività produttive.

L'assessore Sabella chiede comunque, se ci sono o suggerimenti, di scrivere all'indirizzo di Silvetti, il dirigente (m.silvetti@comune.pistoia.it) e di Ferrario, il garante (a.ferrario@comune.pistoia.it)”.

Silvetti ricorda poi che, laddove sia prevista una variante urbanistica, ci sono 30 giorni per presentare osservazioni.

Il sindaco Tomasi vorrebbe rimanesse a verbale il suo monito a non sottovalutare il peso delle osservazioni sul procedimento della variante urbanistica! Durante la fase delle osservazioni è ancora possibile intervenire. Il progetto per Bottegone è complesso. I documenti sono a disposizione di tutti, se serve si può fare un'altra riunione. Occorre fare attenzione ai contenuti dei progetti e scrivere le osservazioni che si ritengono utili.”

Alessandro Gridel chiede se la progettazione sia definitiva

Silvetti ribadisce che, trattandosi di un progetto che comporta degli espropri, è soggetto a variante urbanistica.

Alessandro Gridel chiede ancora se i sensi unici siano previsti in tutte le strade traverse?”

Silvetti mostra i progetti per andare avanti con l'illustrazione e rispondere alla domanda.

Sono previsti anche 140 posti auto in più.

Ferrario ricorda che prossimi giorni a venire le slide della presentazione verranno pubblicate sul sito del Comune, dove saranno evidenziate le varie scadenze ad esempio per le osservazioni, e le tempistiche. Le informazioni saranno sempre a disposizione.

Il sindaco Tomasi rileva che abbiamo strade nate 50 anni fa, le macchine nel frattempo sono quadruplicate, queste strade ad oggi non avrebbero i requisiti per essere a doppio senso di circolazione; in quartieri come questo spesso viene chiesto ad esempio di fare le strisce a terra, la segnaletica orizzontale, e spesso questo non si può fare perché altrimenti si riduce la carreggiata e si è passibili di sanzioni; qui purtroppo si restringe un po' la carreggiata, ma a favore dei pedoni, di una riqualificazione urbana e estetica che dà valore anche alle abitazioni e alle attività commerciali, del recupero di alcuni posti auto, dell'inserimento del verde e anche della diminuzione della velocità. Si fanno 100 metri in più, ma ci si cammina, c'è un marciapiede, c'è un minimo decoro.

Silvetti va avanti illustrando i particolari dei progetti e delle finiture. In via Butelli l'intervento è la realizzazione del percorso ciclopedonale. La strada, più ampia (6 metri e 60), rimarrà a doppio senso. Via di Vittorio ha la stessa larghezza e rimarrà a doppio senso, come via Santi. Dopo aver illustrato le procedure di gara, il dirigente afferma che i lotti 2 e 3, a primavera saranno nella fase dei cantieri.

Il sindaco saluta e se ne va, per altri impegni dicendo che comunque c'è ancora molto materiale progettuale da vedere insieme, eventualmente anche in un altro incontro.

Silvetti continua il discorso sui progetti, discutendo aspetti tecnici delle procedure di gara.

Passa quindi ad illustrare i progetti sulla scuola e i parchi.

Fa vedere sulle tavole la scuola esistente, la palestra esistente; vengono realizzati dei parcheggi nuovi a pettine e questa sarà un'area di parcheggio che al momento non è stata inserita nel progetto, ma sarà la più grande area di parcheggio del nucleo abitato. Sulla scuola si interviene con un milione di euro per la riqualificazione energetica e

l'adeguamento. Con 2milioni e 300.000 euro sempre sulla scuola per l'adeguamento sismico. Poi c'è l'adeguamento antincendio.

Passa poi ad illustrare il problema del battente idraulico, che rende necessario costruire un “muro stagno” intorno all'edificio scolastico. Precisa che anche nelle aree a verde saranno previsti scavi di poche decine di centimetri per la compensazione idraulica. L'intervento 3.1 riguarda le aree a verde intorno agli edifici pubblici che ospitano varie funzioni, fra cui la scuola materna e l'ex centro socioeducativo Aquilone.

Il parcheggio pubblico nuovo non è inserito nel progetto ma sappiamo già che sarà il prossimo passo da realizzare perché il piano regolatore prevede un parcheggio pubblico accanto alla scuola materna.

Il dirigente mostra le immagini relative agli esterni e agli interni della nuova scuola materna Aquilone, per la quale è prevista la demolizione e ricostruzione, e dell'edificio su via Fiorentina, il cui retro si affaccerà sull'area a verde vista prima. L'interno verrà riqualificato sotto l'aspetto energetico e con soluzioni che garantiscono una migliore qualità abitativa.

L'area verde di via Carobbi diventerà un'area per eventi, feste, molto ampia, con un grande lampione centrale e due spazi pavimentati abbastanza consistenti, uno per le biciclette, uno libero. Subito al di là della via Fiorentina, la terza delle tre previsioni di parcheggio, oltre ai 200 posti previsti in questo piano.

L'impegno economico del Comune di Pistoia in tutta l'area corrisponde a 15 anni di oneri di urbanizzazione. Si va a spendere in 3 anni una cifra che è analoga a quella incassata e spesa in 15 anni su tutto il territorio comunale, questo per dare un'idea della straordinarietà di questo progetto.

Attenzione sarà data anche alla piazza della Chiesa e all'area a verde lungo il torrente Ombroncello. Ci sarà uno spazio di parcheggio, un secondo accesso dall'area verde, lo spazio lungo l'Ombroncello, e poi delle stanze all'aperto con dei pergolati”.

La titolare della gelateria Pantera Rosa fa una domanda circa la previsione di parcheggi e poi un'altra riguardo agli arredi della piazza del mercato.

Silvetti risponde che ci sono tre parcheggi che vanno realizzati e lungo strada possono essere previsti altri posti auto, a spina di pesce lungo la viabilità. Se qui fossero stati previsti altri parcheggi avrebbero dovuto essere in zona di sicurezza idraulica. Il nuovo Piano Operativo ora allo studio avrà un nuovo studio idrogeologico. Vediamo se ci saranno variazioni circa il battente idraulico e la previsione del rischio esondazione.

La piazza del mercato sarà arredata solo con alberature e panchine sui due angoli, la pavimentazione sarà in pietra e ci saranno le colonnine telescopiche per gli operatori

del mercato; sarà cioè lasciata il più possibile libera per permettere altri tipi di fruizione nei giorni non di mercato. La scelta è aperta. Poiché negli altri giorni è carrabile ci si potrebbero fare anche 25 stalli sosta.

Viene posta una domanda su come sarà gestita via Vespucci, e il tratto dove ci sono le Poste.

Silvetti afferma che il problema dell'accessibilità alle poste è già all'attenzione dell'ufficio mobilità che ha già un progetto pronto per la via, anche se non è stato inserito qui.

In chiusura l'assessore Sabella ringrazia l'architetto Silvetti per l'illustrazione dei progetti e tutti coloro che sono intervenuti. I materiali, come detto, saranno messi a disposizione; occorre mettere le osservazioni per iscritto. Si resta a disposizione per organizzare altri incontri per trattare gli aspetti che non si è riusciti ad affrontare.

Alle 19,50 l'incontro termina.

Alle 19.50 l'incontro termina.