

Rassegna del 11/11/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

11/11/2020	Italia Oggi	34	L'edilizia giudiziaria tra le priorità del Recovery fund	Del Pup Elisa	1
11/11/2020	Sole 24 Ore	6	Ance: non decolla l'edilizia giudiziaria	Salerno Mauro	2
11/11/2020	Voce di Rovigo	15	Conoscere i segreti della logistica	...	3

SCENARIO

11/11/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	L'acqua granda un anno dopo «Venezia, mai più così» - Un anno dopo Venezia è cambiata Mai più così»	Bottazzo Francesco	4
11/11/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	Quasi cento chiese risorte ora vacillano i campanili	Zicchiero Monica	7
11/11/2020	Gazzettino	15	Intervista a Luigi Brugnaro - Brugnaro: «Io, Venezia e l'Aqua Granda» - «È stato come il terremoto ma Venezia si è riscattata»	Fullin Michele	9
11/11/2020	Gazzettino Venezia	16	L'ex manager portuale assunto alla Città metropolitana	e.t.	12
11/11/2020	Gazzettino Venezia	16	«Le piccole imprese vittime dello scontro Porto-Comune»	Trevisan Elisio	13
11/11/2020	Gazzettino Venezia	4	Agenti immobiliari senza indennizzi «Ci incateneremo davanti al Governo»	Parisi Annamaria	15
11/11/2020	Gazzettino Venezia	20	Maxi-donazione per la ciclabile	Babbo Giuseppe	16
11/11/2020	Gazzettino Venezia	18	Maerne, pista ciclabile in via Stazione	N.Der	18
11/11/2020	Gazzettino Venezia	17	Si prevedono tempi lunghi per il regolamento edilizio	Perini Roberto	19
11/11/2020	Gazzettino Venezia	10	Nerina "Enza" Memo: «Ora all'asciutto con il Mose, ma non potevano farlo prima?»	Babbo Giuseppe	20
11/11/2020	Giornale di Vicenza	33	Edifici fatiscenti Crediti edilizi a chi li fa sparire	Molinari Veronica	21
11/11/2020	Mattino Padova	32	L'indagine svela fatti inquietanti I materiali privi dei test di collaudo le imprese edili sapevano del rischio	Padovano Rosario	23
11/11/2020	Mf	21	Efficienza energetica, Aquila Capital debutta in Italia	Zoppo Angela	24
11/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	20	«Il progetto Cav 2.0 condiviso dal Ministero» - Polo autostradale veneto Il progetto Cav 2.0 è condiviso dal ministro»	Marian Matteo	25
11/11/2020	Repubblica Bologna	15	"Addio pietre e mattoni La casa del futuro è green e biosostenibile"	Naldi Paola	29
11/11/2020	Voce di Rovigo	15	Superbonus 110% on line	...	31

L'ANNUNCIO DEL GUARDASIGILLI BONAFEDE AL CONVEGNO ANCE

L'edilizia giudiziaria tra le priorità del Recovery fund

L'edilizia giudiziaria rientra nel piano di governo per l'utilizzo dei fondi del Recovery plan. E, proprio per procedere alla riqualificazione edilizia dei fori italiani, il Ministero della giustizia assumerà 63 ingegneri e 127 geometri per dotare l'amministrazione delle giuste competenze. Lo ha annunciato ieri il Ministro della giustizia Alfonso Bonafede in occasione del convegno «Costruire giustizia», organizzato da Ance e Organismo congressuale forense per fare il punto sull'inadeguatezza dell'edilizia giudiziaria italiana alla luce delle nuove misure sanitarie. L'emergenza pandemica ha di fatto alzato i riflettori su quello che viene definito un problema «atavico» della giustizia italiana, ossia il cosiddetto «spezzatino» dei tribunali, sparpagliati in diversi quartieri delle città e completamente impreparati a rispondere alle esigenze di distanziamento sociale imposte dal Covid. Ne è un esempio, secondo Antonino Galletti, presidente dell'Ordine degli avvocati di Roma, «il rinvio degli esami scritti per gli aspiranti avvocati, sospesi per l'impossibilità di mettere a disposizione spazi idonei per permettere agli studenti di svolgere gli elaborati in condizioni di sicurezza». L'emergenza sanitaria è, quindi, la goccia che fa traboccare il vaso e che riporta alla luce il problema delle infrastrutture giudiziarie, sia in chiave edilizia che tecnologica. In pratica, la fase emergenziale è ingestibile e si ripercuote sia sulla sicurezza dei cittadini e degli addetti ai lavori che tutti i giorni lavorano nei tribunali italiani, che sulla credibilità del sistema nel suo complesso agli occhi degli investitori stranieri. È accorato, in particolare, l'allarme di Michele Galluccio, presidente della Corte d'appello di Messina, che denuncia la precarietà di 12 sedi giudiziarie della provincia siciliana e reclama con immediatezza l'applicazione del protocollo di intesa che consentirebbe di dare vita al nuovo palazzo di giustizia, per cui, dice, «i finanziamenti ci sono da anni». Finanziamenti che non sono mai mancati anche secondo Barbara Fabbri, a capo del Dipartimento dell'organizzazione giu-

diziaria, la quale segnala, semmai, la mancanza di capacità amministrativa adeguata, cioè di figure professionali ad hoc, quali architetti e ingegneri per l'appunto, che fossero in grado di gestire i 1277 immobili giudiziari ereditati dal Ministero a seguito della riforma del 2015 che ha sgravato i comuni dalla competenza sulle manutenzioni. Sono proprio queste le figure che il Ministro della giustizia intende chiamare a raccolta per risolvere i problemi infrastrutturali del complesso mosaico di edilizia giudiziaria presente in Italia, che riveste, afferma «un ruolo centrale nell'utilizzo delle risorse del Recovery fund». I criteri per l'adeguamen-

to del panorama immobiliare sono svariati, come ad esempio il recupero degli immobili in uso, la locazione di edifici esterni o il riutilizzo di immobili dismessi, come ex caserme, per consentire di accorpare le molteplici e spesso distanziate sedi

giudiziarie presenti nelle città. Ci sono poi progetti più elaborati, come il modello di cittadella giudiziaria o parco della giustizia che sta sorgendo a Bari. Su questo punto è ottimista il sindaco Antonio Decaro, il quale auspica che il decreto Semplificazioni consenta di «procedere speditamente». C'è quindi bisogno, secondo Giovanni Stefani, presidente dell'Ordine degli avvocati di Bari, «di un piano straordinario, con risorse e procedure straordinarie», che permettano di rispondere nell'immediatezza a queste sfide. Il Recovery plan, per definizione, significa attingere a risorse eccezionali, a cui anche le imprese sarebbero interessate, sia nella realizzazione di nuove strutture che nella loro manutenzione. «Per farlo», aggiunge Antonio Agostini, direttore dell'Agenzia del demanio, «dobbiamo rafforzare la programmazione a monte e agire sulle modalità di semplificazione e velocizzazione dei piani. In questo senso, la sostenibilità è importante. Si deve prima capire l'entità delle risorse a disposizione». Un'architettura di programmazione certa, dunque, in cui si parte dalle risorse disponibili e dall'individuazione di priorità, «da cui far discendere un cronoprogramma dettagliato di interventi».

Elisa Del Pup

— © Riproduzione riservata —



LA DENUNCIA

Ance: non decolla l'edilizia giudiziaria

«Risorse insufficienti»
Bonafede: l'edilizia priorità
del ministero per il Recovery

Mauro Salerno

Giustizia negata, processi lumaca con pesanti contraccolpi per cittadini e imprese. Colpa di norme complesse, di mancanza di personale, di carichi di lavoro eccessivi: certo. Ma anche del pessimo stato dell'edilizia giudiziaria italiana, con sedi spezzatino in edifici fatiscenti, sempre più spesso al centro di segnalazioni per crolli o per la mancanza di condizioni di sicurezza. Situazione aggravata dalla pandemia, con aule non di rado risultate impossibili da adeguare alle misure minime per ospitare le udienze. A fornire il quadro delle condizioni (mortificanti) in cui si amministra la giustizia in Italia è stato un incontro on line organizzato dai costruttori dell'Ance, insieme all'Organismo congressuale forense, con la partecipazione di magistrati e avvocati che - da Firenze a Messina, passando per Roma e Bari - hanno dato voce al disagio da tutta Italia. Proteste cui ha provato a rispondere il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede. Il problema, in questo caso, è che mancano i fondi. Il ministro ha garantito che «l'edilizia giudiziaria sarà al centro delle richieste» di Via Arenula per il Recovery fund. L'Ance ricostruisce che nel Bilancio 2020 sono stati appostati solo 121 milioni per l'edilizia giudiziaria (81,7 nel 2019). «Tropo poco - si sottolinea - se pensiamo che solo nel 2019 gli uffici giudiziari hanno fatto richiesta di 527 inter-

venti manutentivi per 187 milioni». Oltre ai fondi mancano dati precisi sulla consistenza del patrimonio. Come ha ricordato lo stesso Bonafede, quando la competenza, nel 2015, è passata repentinamente dai Comuni alla Giustizia si erano contati 1.227 immobili. Ora i costruttori ne hanno registrati 926. Di questi 618 (67%) sono in mano pubblica (Comuni e Demanio), mentre 308 (33%) sono riconducibili a privati (tra affitti e comodati). In maggioranza (50%) si tratta di edifici collocati al Sud.

«Abbiamo un deficit di infrastrutture materiali (tribunali, aule, cancellerie) e immateriali (collegamenti informatici) - ha detto Edoardo Bianchi, vicepresidente Ance -. È necessario intervenire subito stabilendo quali risorse del Recovery potranno essere utilizzate per l'edilizia e le infrastrutture». Giovanni Malinconico, coordinatore Ocf, ha chiesto che l'iniezione di risorse sia accompagnata da un piano straordinario, coordinato da una cabina di regia nazionale. In più serve un'efficace semplificazione delle regole di spesa. Più volte Ance ha denunciato che il Dl Semplificazioni non ha risolto i nodi che ostacolano le opere pubbliche. «Manca un intervento sulle procedure a monte della gara dove si annida il 70% dei blocchi», è stato ripetuto. Il rischio è che il Dl si traduca in una «deregulation» senza impatto reale sui cantieri. Pure nel campo giudiziario dove secondo uno studio Ue, l'Italia occupa il penultimo posto per la durata dei contenziosi civili e commerciali e si trova in fondo alla classifica per i tempi delle cause amministrative.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



ITS MARCO POLO L'Academy ha prorogato il termine delle iscrizioni fino al prossimo 24 novembre

Conoscere i segreti della logistica

Un corso per imparare a gestire tutti gli aspetti di un settore in espansione ed evoluzione

ROVIGO - Saper rendere i momenti difficili delle nuove opportunità. È su questo principio che si basa la programmazione didattica di Its Marco Polo Academy, l'istituto tecnico superiore specializzato nella logistica e nella mobilità sostenibile fortemente voluto a Rovigo da associazioni datoriali (Confindustria, Ance), enti pubblici (Provincia, Comuni), aziende e istituti superiori.

Its Marco Polo Academy, corso sostenuto e finanziato dalla Regione del Veneto, dal Fondo Sociale europeo e dal ministero dell'istruzione, ha prorogato il termine delle iscrizioni fino al prossimo 24 novembre. Il motivo è semplice: visto l'andamento del sistema economico e la difficoltà di molte persone di trovare lavoro e il disagio, per alcuni, di rischiare

di perderlo, Its, il cui presidente è Damaso Zanardo, vuole dare la possibilità ad ognuno che si trovi in questa situazione di investire su se stesso, sulla propria formazione o semplicemente su una nuova strada da intraprendere.

Oltre il 90% dei diplomati Its ha trovato lavoro nell'immediato post-diploma, grazie alla didattica erogata dal corso, che prevede un'istruzione 50% in aula, 50% in azienda.

L'unico requisito di accesso è quello di essere in possesso del diploma superiore. Non vi sono limitazioni di età o necessità di certificazioni pregresse.

Il mondo della logistica non si è mai fermato e mai si fermerà: la situazione pandemica di marzo ne è stata l'esempio. Ci sarà sempre il bisogno di rifornire i supermercati dei be-

ni di prima necessità, portare a casa delle persone ciò di cui necessitano e continuare a creare delle connessioni tra il nostro Paese e il mondo intero. Certo, quello della logistica è un mondo in continua evoluzione anche nell'ambito digitale, ma è proprio qui che si posizionano i corsi specializzati Its: creare nuove leve, lavoratori in grado di gestire in maniera ottimale ogni aspetto che richiede il settore, avendo una preparazione tale da poter arrivare a ricoprire - nel corso del tempo e dell'esperienza - figure manageriali.

È possibile iscriversi gratuitamente al test di ammissione direttamente dal sito www.itsmarcopolo.it. Per maggiori informazioni su corsi, modalità e iscrizioni: 0425 202216 - 3664607451 - t.bonfante@puntoconfindustria.it.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



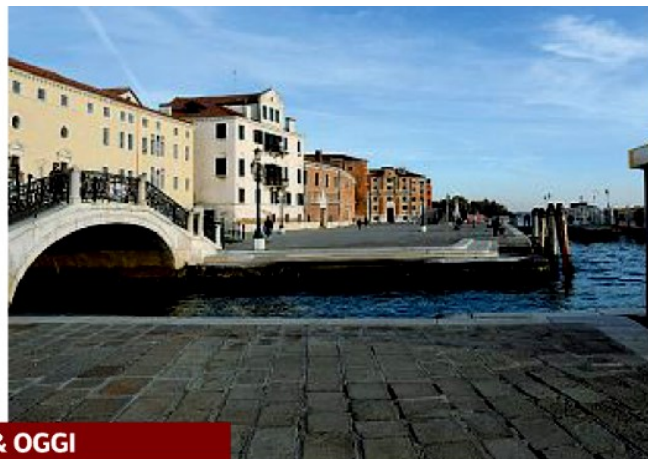
Un corso per diventare esperti di logistica



Damaso Zanardo, presidente di Its Marco Polo



L'anniversario Il 12 novembre dello scorso anno la città devastata. Ora c'è il Mose, ma non tutto è risolto



IERI & OGGI

L'acqua granda un anno dopo
«Venezia, mai più così»

VENEZIA Il 12 novembre del 2019 l'acqua granda travolse e devastò Venezia. Un anno dopo cosa è cambiato? Con il Mose ora la città è più sicura. Ma ci sono ancora nodi da risolvere. **alle pagine 6 e 7**

Un anno dopo Venezia è cambiata «Mai più così»



Zincone
La salvaguardia di Venezia non è solo il Mose, ma tante opere

Cantiere aperto

Per i lavori in sospeso Brugnaro ha chiesto al governo 150 milioni l'anno per 10 anni

di **Francesco Bottazzo**

VENEZIA Un anno dopo, la marea sarà quasi due metri più bassa. I 187 centimetri registrati la notte del 12 novembre (i secondi più alti di sempre) domani saranno solo un ricordo, con una previsione che per le stesse ore varierà tra i 50 (21.05) e i meno 15 centimetri (2.45). Senza dimenticare il Mose, che a diciassette anni dalla posa della prima pietra (16 maggio 2003) si è alzato per la prima volta il 10 lu-

glio con il test su tutte e tre le bocche di porto. E' stata proprio la marea eccezionale ad imprimere una svolta alla conclusione dell'opera e alla sua entrata in funzione: prima la visita del premier Giuseppe Conte negli stessi giorni dell'emergenza, poi la nomina del commissario straordinario da parte del governo. «Non ci sarà un altro 12 novembre, adesso la città è difesa dal Mose, anche se non dobbiamo di-

menticare che siamo ancora in una fase sperimentale», ha ricordato lunedì in consi-

glio comunale il sindaco Luigi Brugnaro che quattro giorni dopo l'alluvione è stato nominato commissario straordinario dalla Protezione civile. Poco più di un mese fa con una



marea di oltre 130 centimetri, vento di scirocco e pioggia, le dighe si sono alzate tre volte (il 3 ottobre e poi per due giorni consecutivi, il 15 e il 16) lasciando all'asciutto tutta la città, a partire da piazza San Marco, creando un dislivello tra mare e laguna di sessanta centimetri. Questo non significa che la scena si potrà ripetere sempre, perché altrimenti il Mose rischierebbe di doversi alzare troppo spesso, e ogni alzata (nella fase di emergenza) costa tra i 200 e i 300 mila euro.

Il Comitato aveva stabilito il sollevamento con maree sopra i 110 centimetri (nel 2019, anno record, sono state 26), il commissario straordinario Elisabetta Spitz e il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone per la fase emergenziale hanno deciso di portare il limite a 130. «La salvaguardia di Venezia, però, non è data solo dalle barriere, ma anche tutte le opere di compensazione», precisa Zincone. Tra queste ci sono gli interventi sparsi nel centro storico e nelle isole che puntano ad alzare le rive, su cui il sindaco si sta spendendo dal giorno dell'acqua grande. «Dobbiamo intervenire non solo a San Marco (alzare il molo e impermeabilizzare la piazza per impedire che l'acqua risalga da tombini e scoli, ndr), ci sono altre aree su cui bisogna lavorare», ribadisce Brugnaro, tanto che nell'ultimo Comitato del novembre scorso (e rilanciato in consiglio comunale anche lunedì) ha chiesto al governo 150 milioni all'anno per dieci anni, come rifinanziamento della Legge speciale (dal 1993 al 2004 la media era di 143 milioni, calata gradualmente fino ad arrivare a 18. Oggi è di 36). Ci sono ad esempio le rive da rialzare alle Zattere, all'Arsenale ma anche a Castello dove Ca' Farsetti ha proposto di fare un sistema di valvole a membrana che blocchino l'acqua di risalita. Qui c'è chi per i danni dell'alta marea è costretto a cambiare lavatrice ogni anno. A Pellestrina, travolta dalle onde la notte del 12 novembre, i lavori sono già partiti prima dell'estate per mettere al sicuro l'isola. L'opera, diventata il simbolo della ricostruzione, è il muretto di cinta che è stato alzato di quasi trenta centimetri,

tanto sarebbe bastato l'anno scorso per salvarla dalla furia delle acque. Contemporaneamente le pompe mobili (acquistate grazie alla sottoscrizione promossa da il *Corriere della Sera* e il Tg di La7) hanno permesso di fare il resto, assicurando di tenere all'asciutto (o quasi) l'isola.

I danni registrati alla città hanno sfiorato i sessanta milioni di euro, a cui devono essere sommati tutti quelli di cittadini e imprese. Non a caso il Consiglio dei ministri ha stanziato in due tranche 104 milioni. Una parte utilizzata per la sistemazione di scuole, pavimentazioni (sono stati salvati anche gli alberi della riva dei Giardini Reali che stavano cadendo), sedi istituzionali, musei (Ca' Pesaro è stato aperto solo in parte perché alcuni interventi devono ancora concludersi) e Fenice; un'altra per rimborsare i privati. Sono stati quasi 47 i milioni di danni subiti dai singoli per 6916 domande presentate attraverso la procedura telematica appositamente costruita dal commissario straordinario, di cui il 67 per cento già liquidato, con l'obiettivo di arrivare all'ottanta entro Natale. Due le novità che hanno permesso di accelerare le pratiche (in media ognuna aveva 8/10 fatture, per un numero complessivo che sfiora le 40 mila): la liquidazione parziale del contributo richiesto (pari ad almeno al 30 per cento della spesa stimata, purché regolarmente comprovata) e la cessione del debito (mediante la quale il privato cittadino o l'impresa hanno la facoltà di richiedere all'amministrazione il pagamento direttamente ai fornitori delle fatture comprovanti i ripristini effettuati).

Un anno dopo la città non è più quella del 12 novembre, gran parte dei danni sono stati riparati, già nei mesi seguenti l'acqua grande (nonostante le maree eccezionali continuarono fino al 24 dicembre), molti negozi erano già aperti, le case già sgombrate da mobili vecchi, divani e letti inzuppati la settimana dopo. La sfida oggi (a Mose in funzione) è rialzare le aree di Venezia che con 110 centimetri di marea sono ancora costrette a lottare con l'acqua. Ma per far questo servono i fondi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il disastro

● La notte del 12 novembre 2019 Venezia è stata sommersa da una marea di 187 centimetri, la seconda più alta dopo quella del 1966, con raffiche di scirocco a 100 km orari (in foto, la prima pagina del Corriere del Veneto il giorno successivo).

● La tragedia ha causato un morto e danni per centinaia di milioni di euro. Le domande di



risarcimenti dei privati hanno raggiunto un importo di 47 milioni. Il 67 per cento è già stato liquidato e si punta all'80 entro Natale

187

Centimetri

Il livello raggiunto dalla marea nella notte del 12 novembre 2019. Fu più alto solo durante l'alluvione del 1966

60

Milioni di euro

I danni provocati in città dall'acqua alta record, a cui vanno aggiunti i 47 milioni di risarcimenti richiesti dai singoli



Ricostruzione

Da sinistra, il parapetto in riva degli Schiavoni, prima e dopo i lavori (foto Vision). Nelle altre due, Pellestrina, sott'acqua e poi durante la visita estiva di Conte



I danni risanati

Arte e fede

Quasi cento chiese risorte ora vacillano i campanili

**Don Caputo****Abbiamo i progetti per i restauri strutturali, ma non la certezza della copertura economica**

VENEZIA Tetti crollati, cripte allagate, smottamenti sotto le fondamenta, solai in pericolo, marmi e mosaici ammalorati dal salmastro. Un anno dopo è tutto asciugato, dissalato, messo in sicurezza e sono praticamente conclusi i lavori nelle 84 chiese danneggiate dall'eccezionale marea dello scorso novembre che si palesò al mondo con le immagini della Basilica di San Marco inondata da fiotti d'acqua fin nella cripta.

Si è tolto il sale dai pavimenti, dagli arredi, dalle colonne, sono stati rifatti gli impianti elettrici, si sono messi in sicurezza i tetti grazie a lavori complessivi da 1,4 milioni di euro stanziati dallo Stato, altri 500mila euro finanziati da Ca' Farsetti per i restauri delle parrocchie, donazioni a cinque zer di Save Venice e Venetian Heritage, 899mila euro dalla Fondazione di Venezia per il campanile di San Geremia. Ma non tutti i problemi sono stati risolti, anzi restano gli interventi più poderosi di restauro e rifacimento strutturale in 33 edifici di culto: il conto è di 3,8 milioni di euro.

I campanili sono il grande cruccio. Da giorni il delegato patriarcale per i Beni culturali ecclesiastici don Gianmatteo Caputo gira Venezia per sopralluoghi e prende nota. «Per i

restauri strutturali abbiamo avviato la fase progettuale ma non abbiamo la certezza della copertura economica», spiega. E qualora si intradasse un flusso di finanziamenti, rischierebbero di essere tagliati fuori molti dei campanili che sono gli osservati speciali della commissione costituita dalla Prefettura con Patriarcato, Soprintendenza, segretariato veneto dei Beni Culturali e vigili del Fuoco. I campanili soffrono dello stesso male delle chiese: il dilavamento del terreno sotto pavimenti e fondazioni a causa dell'acqua alta, che porta via materiale. «Si creano sifoni d'acqua – spiega Don Caputo – L'erosione sotto la pavimentazione crea problemi anche alla statica. Circa il 50% delle chiese veneziane è in questa situazione: i danni sono stati maggiori dove non c'è la cripta».

La basilica di Torcello (nella foto) è il caso macroscopico di una grave compromissione dei muri perimetrali e della pavimentazione a causa dello sprofondare asimmetrico del terreno sottostante: il prezioso mosaico è in fase di restauro. C'è Santo Stefano, dove pure è in corso l'intervento in corrispondenza della tomba del doge Francesco Morosini, da dove arrivano i flussi d'acqua; e ancora Sant'Agnesa all'Accademia, dove il suolo è a livello del mare e non c'è mai deflusso. E San Geremia, dove il cedimento interessa anche il campanile. «In quel caso si è riusciti a dimostrare che il danno strutturale è dovuto all'evento eccezionale e dunque si è avuto

accesso al finanziamento e la Fondazione di Venezia è riuscita ad attivare l'art bonus. Ma per gli altri campanili non è scontato provare la correlazione».

Quindici sono in una situazione più sensibile per la pubblica incolumità, e non a caso la commissione è stata costituita in Prefettura. I tre più inclinati di Santo Stefano, Burano e Greci non hanno problemi statici; più delicata la situazione di San Geremia, dove i lavori partiranno a breve, a San Donato a Murano, una delle chiese più colpite. A Sant'Aponal le campane da secoli non possono neanche suonare, come da un paio d'anni a Santo Stefano, perché le vibrazioni fanno male alla struttura. «Ma col restauro sarà garantito anche l'uso delle campane», annuncia il delegato ecclesiastico ai beni culturali. L'obiettivo dei lavori già fatti e di quelli futuri è la riapertura al culto, ma anche agli usi laici per le chiese meno conosciute o chiuse da tempo. Come San Fantin, completamente rinnovata e con un sistema di riscaldamento a pavimento che non danneggia le opere. Era previsto aprisse oggi le porte al pubblico. «Dovremo rimandare per il covid. Peccato», scuote la testa don Caputo. La crisi economica da epidemia ha reso impercorribile la strada dei finanziamenti attraverso la pubblicità sui cantieri e così il Patriarcato fa appello a Stato, privati, cordate di finanziatori, comitati internazionali per mettere in salvo gioielli come San Zaccaria, ai Miracoli, ai Carmini, San Giacomo dell'Orio.

Monica Zicchiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Sono 84 le chiese restaurate dopo i danni dell'acqua alta record - tra cui la basilica di San Marco - grazie a 1,4 milioni di euro dallo Stato, 500mila euro dal Comune, oltre a cospicue donazioni da fondazioni e enti benefici

● Restano in pericolo, invece, i campanili per cui non c'è ancora la certezza di copertura economica dei lavori. I più a rischio sono quello di San Geremia, dove i lavori sono in partenza, e di San Donato a Murano



Brugnaro: «Io, Venezia e l'Aqua Granda»

► Un anno fa la marea record. Il sindaco: «Come un terremoto: ti cambia»

Michele Fullin

A un anno dall'Aqua Granda del 12 novembre, la marea di 187 centimetri che ha sommerso Venezia, Chioggia e le isole, causando danni immensi, le ferite della città sono quasi tutte rimarginate. Tuttavia, quell'episodio, causato (ormai è assodato) da un piccolo ciclone che si è formato attorno alle 20 a sud del-

la città, è stato l'inizio di un anno terribile per Venezia, le sue famiglie e le sue attività, che hanno sofferto pesantemente con tre mesi di anticipo a una situazione che poi il Covid ha esteso al resto d'Italia. Il sindaco Luigi Brugnaro quella notte era in piazza, assieme a un gruppo ristretto di funzionari e collaboratori, a gestire la situazione dal punto più colpito. «C'è stata una grande gara di solidarietà. Nessuno si è sottratto. Abbiamo dato una dimostrazione all'Italia che quando si vuole si può fare. Un po' come in Friuli nel '76».

«È stato come il terremoto ma Venezia si è riscattata»

► Il sindaco un anno dopo l'«Aqua Granda»: «Abbiamo dato una dimostrazione all'Italia»

► «Quel giorno segna una presa di coscienza da parte dello Stato verso una città speciale»

**ALLUVIONE E VIRUS
HANNO SCATENATO
QUESTA CRISI
MA VA CAMBIATO
L'ATTEGGIAMENTO OSTILE
VERSO LE IMPRESE**

**IO MI RITENGO
UN AMBIENTALISTA
OPERATIVO: COME
SI POSSONO RIPORTARE
ABITANTI IN LAGUNA
SENZA IL LAVORO?**

A un anno dall'Aqua Granda del 12 novembre, la marea di 187 centimetri che ha sommerso Venezia, Chioggia e le isole, causando danni immensi, le ferite della città sono quasi tutte rimarginate. Tuttavia, quell'episodio, causato (ormai è assodato) da un piccolo ciclone che si è formato attorno alle 20 a sud della città, è stato l'inizio di un anno terribile per Venezia, le sue famiglie e le sue attività, che hanno sofferto pesantemente con tre mesi di anticipo a una situazione che poi il Covid ha esteso al resto d'Italia. Il sindaco Luigi Brugnaro quella notte era in piazza, assieme a un gruppo ristretto di funzionari e collaboratori, a gestire la situazione dal punto più colpito.

Sindaco, cosa le è rimasto di quella notte?

«È un periodo che non dimenticherò mai. Non ho avuto il tempo di riflettere, ma ricordo di non aver avuto paura. Mi era capitato anche in altre occasioni: di fronte al problema cerco di risolverlo. Ricordo che davo ordini senza neanche sapere se ne avevo l'autorità; non mi ero chiesto in quel momento se potevo o non potevo farlo. L'ho fatto e basta. Allora si è creata veramente una vicinanza con la gente. Ricordo alle 2 di notte la grappa bevuta assieme a un commerciante delle Fondamenta Nove che aveva perso tutto. Le ore e i giorni successivi ho girato la città, ricordo gli occhi delle persone che

in un momento erano tutte unite in una grande comunità. Sono arrivato che ero stremato a febbraio, contavo i giorni che mancavano alla fine del Carnevale per farmi due settimane di riposo. Ed è partito il Covid...».

Ha visto anche tante lacrime e tanta rabbia.

«Sì, ma di fronte all'emergenza



questa città ha reagito come una squadra compatta. Quel momento dovrebbe essere la chiave di lettura di come Venezia dovrebbe affrontare il futuro. Bisogna lasciare certe polemiche e fare squadra. Ce lo insegna lo sport: stai vincendo, poi gli altri rimontano. In quel momento o hai in nervi saldi e porti a casa la partita oppure perdi. Venezia quando è unita è imbattibile. Se ci si divide si perdono le battaglie importanti e non abbiamo più tempo per perderle. Se sbagliamo le mosse adesso perderanno i nostri bambini».

Tutti hanno in mente l'immagine del vaporetto sulla riva, possiamo raccontare cosa è successo dopo?

«Nei primi trenta giorni abbiamo ripristinato la città, cancellato i segni dei danni che avrebbero creato un problema alla vita delle persone. Oltre al grande sforzo dello Stato, della Regione del Comune e delle aziende, c'è stata una gara di solidarietà. Giovani, anziani, studenti, famiglie, associazioni sportive, protezione civile che ha fatto turni massacranti. Nessuno si è sottratto. Abbiamo dato una dimostrazione all'Italia che quando si vuole si può fare. Un po' come in Friuli nel '76».

Il 2020 è per Venezia è anche uno spartiacque tra il "prima" e il "dopo".

«Effettivamente il 12 novembre in qualche modo segna una presa di coscienza da parte del Governo e del Paese, che ha ricominciato a capire che Venezia è una città speciale. Bisogna ora concretizzare un percorso su cui ho le idee molto chiare. Sono successe cose incredibili, un cambiamento economico inimmaginabile, prima per l'acqua alta e ora per il Covid».

Che strada deve cercare Venezia?

«L'acqua alta e il virus sono certamente cause scatenanti della crisi, ma il problema nasce da lontano, parte da un atteggiamento culturale che, senza che qualcuno se la prenda a male, è oggettivamente sbagliato. È l'idea della "decrecita felice", che non è nata oggi, un atteggiamento ostile nei confronti del lavoro e delle imprese. A Venezia ci sono radici forti di questo movimentismo ambientalista chiuso. Io mi ritengo un "ambientalista operativo", credo che l'ambiente lo difendi se entri in dialogo con la natura. E il dialogo lo fai non subendo la natura».

E una volta chiarito l'antefatto?

«Allontanare i problemi negandoli è la favola della volpe e l'uva. Il porto e la città devono convivere, non è vero che scavare i canali per riportarli alla situazione ottimale è un danno all'ambiente. Da qui a dire che non si fa niente il passo è breve. La laguna è anche un mezzo di comunicazione. Se si vuole pensare al rilancio economico bisogna passare di qua. Come puoi immaginare di riportare persone in città se non porti il lavoro e la rifunzionalizzazione degli edifici? Se non porti un riconoscimento della sua specialità e dei costi impropri che essa sostiene tutti i giorni?».

Si riferisce alla Legge speciale?

«Sì, fino al 2003 Venezia percepiva in media 140 milioni l'anno, poi sono passati a 18 e ora che stiamo recuperando la media è di 35-36. Ma parlo anche di fare i lavori per chiudere i margini a Marghera e far insediare attività ad alto valore tecnologico. Non si può fare una battaglia di retroguardia contro il termovalorizzatore quando tutti sanno che nei paesi del Nord dove l'ambientalismo è più forte hanno tutti i termovalorizzatori che

funzionano benissimo e non hanno fatto morire nessuno. L'alternativa sarebbero le discariche o i costi impropri del conferimento delle nostre spazzature ad altri. C'è il tema della nuova chimica che se la fai in maniera intelligente come fa l'Eni con il recupero degli oli esausti, diventa un vanto nel mondo. O la scelta che il Comune ha già fatto di usare solo bus elettrici al Lido o di dotare tutta la città di fibra ottica. L'idea di poter attirare con la Zona economica speciale a Marghera investimenti con il vantaggio fiscale. L'idea di difendere il porto. La città deve cogliere l'occasione di rilancio. Ma deve ascoltare chi ha dei meriti. I Boeing li devono pilotare le persone che hanno i brevetti. Se si fa così sono convinto che Venezia sarà una delle prime città a ripartire».

Inevitabile parlare del Mose, che sta funzionando e dovrebbe eliminare almeno le maree più alte.

«Non voglio creare polemiche, ma fino a oggi noi abbiamo collaborato con tutti, poi a Ferragosto, in mezzo al decreto Covid hanno piazzato una norma che crea un'Autorità per la laguna che toglie ogni competenza al Comune e ai cittadini. La ritengo un grande errore e spero che ci sia il modo di cambiarla. Io penso che rischiamo di perdere questi due anni in cui il Mose non è finito per capire come usare l'opera tenendo in funzione il porto. Invece, se lo Stato vorrà fare da solo, ci ritroveremo a opera finita a discutere ancora se tirare su le barriere a 110 o 130 centimetri. Il fatto è che dove lo Stato interviene sulle città non funziona più niente. È per quello che il Veneto ha votato in massa per l'autonomia».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'intervista **Luigi Brugnaro**



UN ANNO FA
Il sindaco
Luigi
Brugnaro
di notte in
una piazza
San Marco
sommersa
dall'acqua

L'ex manager portuale assunto alla Città metropolitana

► Nuovo incarico
per l'ingegnere
Nicola Torricella

PORTO

MESTRE Licenziato dal presidente del Porto, assunto dalla Città Metropolitana. È la storia recente dell'ingegnere Nicola Torricella che ha vinto un bando pubblico di concorso, varato alla fine dello scorso maggio, per un posto di dirigente delle aree lavori pubblici e uso e assetto del territorio. Si tratta di un incarico a tempo pieno e indeterminato per la durata di tre anni, salvo automatica scadenza con l'eventuale cessazione dalla carica del sindaco metropolitano, ossia di Luigi Brugnaro.

Nicola Torricella, dopo 14 anni di servizio al Porto, dei quali dieci da direttore tecnico, il 27 ottobre del 2017 venne licenziato con un provvedimento disciplinare dall'allora presidente dell'Autorità del sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) Pino Musolino. Secondo Musolino, che oggi è commissario del Porto, Torricella gli aveva nascosto di aver fatto

un progetto per ripristinare la viabilità del canale Vittorio Emanuele III in vista dello spostamento delle grandi navi da crociera a Marghera, e anche perché avrebbe aumentato di 1 milione e 333 mila euro, di sua iniziativa, l'importo di un appalto per i lavori del deposito/officina allo scalo merci di Porto Marghera. L'ingegnere ha fatto causa contro il licenziamento, vincendola una prima volta a settembre del 2018, e una seconda volta a marzo di quest'anno dopo che Musolino aveva presentato ricorso contro il Tribunale del lavoro. Il Porto ha così dovuto versare 340 mila euro a Torricella che ora prenderà servizio alla Città Metropolitana. Le fasi del processo avevano visto un primo giudizio, secondo il rito Fornero, seguito dalla giudice Barbara Bortot, e un secondo affidato alla collega Chiara Coppetta Calzavara che, entrando nel merito delle questioni, ha concluso quasi nello stesso modo del primo giudice, salvo alcune piccole differenze. L'ingegner Torricella, alla fine del percorso giudiziario, affermò che, con il suo licenziamento, ci sono state conseguenze pratiche nella funzionalità del Porto. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'INGEGNERE Nicola Torricella dal porto alla Città Metropolitana



«Le piccole imprese vittime dello scontro Porto-Comune»

►Le aziende del Consorzio multimodale ►A carico dei privati oneri ambientali, della darsena chiedono collaborazione manutenzione di strade e illuminazione

**CHRISTIAN SOTTANA:
«CON UN SISTEMA
EFFICIENTE POTREMO
RECLAMARE FONDI,
NUOVI TRAFFICI
E REGOLE SPECIALI»**

PORTO MARGHERA

MESTRE Sono 33 ettari di cerniera tra l'isola portuale e la città e, a seconda se si sente il Comune o il Porto, sono destinati a sviluppo urbano o a sviluppo portuale. Dentro questi 33 ettari, però, ci sono 135 aziende produttive, poco considerate perché non sono grandi industrie come Fincantieri o Eni, ma danno lavoro a 1125 dipendenti diretti e a 8900 dell'indotto. Tra di loro c'è un po' di tutto, trasportatori, aziende di catering, spedizioni, c'è pure la Dogana, e poi ancora grosse imprese di carpenteria pesante che, nonostante il Covid, lavorano e sarebbero pronte per fare nuovi investimenti per sviluppare l'attività ma non lo fanno perché mancano certezze su tempi, costi, burocrazia, certezze che dovrebbero valere per tutta la zona industriale e non solo per la futura Zls, Zona logistica semplificata.

L'IDEA

Quelle 135 realtà sono guidate da 15 aziende che costituiscono il Consorzio Multimodale Darsena (Cmd) creato nel 1999 da Gianni Sottana per dare spazio inizialmente alle imprese del

trasporto in un'area abbandonata dalle fabbriche Agrimont e Ausidet tra via Banchina dell'Azoto, via ramo dell'Azoto e via dell'Idrogeno e con al centro il simbolo dell'iniziativa, una vecchia ciminiera del petrolchimico trasformata da Sottana nella Heritage Tower, un centro servizi e convegni. Il Cmd è portato avanti oggi dal figlio Christian che ogni mese ha a che fare con nuove richieste di insediamento: «Pur con i capannoni pieni, si lavora senza i servizi di base e con la percezione di essere abbandonati e poco graditi perché Pmi locali» vale a dire, appunto, Piccole e medie aziende: «Non diamo colpa alla pandemia perché probabilmente, se le cose non funzionano, la responsabilità è di tutti. E la lotta intestina tra istituzioni, di cui la stampa ha dato ampia informazione, disperde energie dall'unico obiettivo da perseguire: collaborare per la crescita del territorio e per far concorrenza al resto del mondo».

Per questo Sottana invita ad unirsi alle istituzioni: «Abbiamo anche la fortuna di essere in fase post-elettorale e di aver visto dalle urne riconfermati con forza quelli che sono e saranno i nostri leader per i prossimi 5 anni a livello comunale e regionale. Non lasciamoli da soli. Prima riusciamo a creare un sistema locale efficiente e competitivo, dove Regione, Comune, Porto ed imprese collaborano, prima e con più forza, potremo recla-

mare fondi, traffici, regole speciali».

LA BUROCRAZIA

E invece, per il momento, mentre le aziende dentro ai capannoni dell'area continuano anche ad assumere, il Consorzio Multimodale Darsena deve combattere quotidianamente con la burocrazia, quella ad esempio che impedisce di liquidare il Consorzio Urban (51% Comune e 49% privati) nato per completare l'urbanizzazione dei 33 ettari e da dieci anni ormai inutile perché i lavori sono finiti, inutile ma costoso; e, ancora, quella che costringe il Cmd a pagare decine di migliaia di euro all'anno di costi fissi di smaltimento acque meteoriche a Veritas e per la manutenzione di strade, illuminazione e quant'altro per uno spazio che, in realtà, viene utilizzato anche da altri migliaia di utenti ogni giorno, che sono tutti quelli che devono raggiungere o abbandonare il porto per caricare e scaricare merci di ogni tipo come i carichi eccezionali.

Christian Sottana, però, vuole vedere il lato positivo, la crescita delle aziende e dell'occupazione, e invita le istituzioni a fare lo stesso: «Umiltà e responsabilità sono i due mantra per ascoltare tutti i portatori di interessi legittimi e per non posticipare ulteriormente decisioni che hanno già creato danni a Marghera, il cuore produttivo e pulsante di Venezia».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PORTO MARGHERA L'area del Consorzio Multimediale Darsena vista dalla Heritage Tower, ex torre di raffreddamento dell'Agrimont

Agenti immobiliari senza indennizzi «Ci incateneremo davanti al Governo»

**LA CATEGORIA
RITIENE DI POTER
USUFRUIRE
DEGLI AIUTI DI STATO
INDIRIZZATI
AL SETTORE TURISTICO**

**«NOI GESTIAMO
BED & BREAKFAST
E ATTIVITÀ SIMILI
NELLE CITTÀ D'ARTE
ORA SIAMO SULL'ORLO
DEL FALLIMENTO»**

LA PROTESTA

VENEZIA «Ci hanno esclusi anche stavolta dall'ultimo Decreto Ristori Bis. Noi siamo gli invisibili del codice Ateco. Siamo il popolo delle agenzie immobiliari, che soprattutto nelle città d'arte lavoriamo anche in qualità di operatori del turismo, in quanto siamo attivi nel settore delle locazioni turistiche. Ebbene, lo Stato ci ha dimenticato anche stavolta prevedendo invece i ristori per i sexy shop e per le agenzie matrimoniali. Siamo all'assurdo, non abbiamo nemmeno diritto al bonus vacanze».

LO SFOGO

Lo sfogo è quello di Silvia Boselli vicepresidente regionale di Abbav, l'associazione degli host del Veneto che riunisce i gestori di b&b, locazioni turistiche e guest house. «Il problema di noi agenzie immobiliari è che abbiamo il codice Ateco incompatibile con altri. Il paradosso sta proprio qui: a livello nazionale non possiamo avere mansione diversa da quella di intermediazione.

IL PASTICCIO DEI CODICI ATECO

Quindi mentre altre attività possono avere dei codici Ateco secondari a noi non è permesso», spiega Massimo Maccatrozzo, Presidente di Agata, associazione delle agenzie immobiliari di Venezia: più di una settantina di iscritti che gestiscono circa 400 appartamenti. «Il nostro settore sta letteralmente affondando e con noi, tutti i proprietari delle case a noi affidate, tutti i nostri dipendenti, gli stagionali e le donne delle pulizie», ribadisce la vicepresidente veneta di Abbav. Il fatto nella sua

complessità tecnica è presto spiegato con un numero su tutti, il 68, quello del codice Ateco delle agenzie immobiliari. Da qui la contrapposizione con i 'collegi' del codice Ateco 55, riferito ad alloggi e strutture simili che risultano invece inclusi nell'elenco delle attività che l'ultimo Dpcm prevede di sostenere economicamente.

«Abbiamo chiesto più volte una revisione dei codici Ateco, non ultima quella da me inoltrata pochi mesi fa a Roma all'ufficio della Presidenza», puntualizza Mario Pozza, vicepresidente veneto di Unioncamere. Nel novero delle attività che possono usufruire degli aiuti di Stato, sono ancora molte quelle rimaste a bocca asciutta. Eppure in base alla riforma della legge 39/1989 è decaduta l'incompatibilità di molte attività, tra le quali quelle legate al turismo.

L'APPELLO

«Noi non ci arrendiamo. Siamo disposti a tutto, anche ad andare a Roma e ad incatenarci davanti a Montecitorio e a Palazzo Chigi. Abbiamo scritto sia al premier Conte che al ministro del turismo Franceschini. Ebbene, nessuno ci ha risposto. E' urgente e necessario che venga aggiunto al decreto anche il nostro codice attività (68.31), in quanto ci riteniamo destinatari e beneficiari dei fondi a ristoro del turismo. Le nostre attività sono al collasso e abbiamo bisogno di questi aiuti. Io stessa, con la mia agenzia, ho avuto un crollo di oltre il 90 per cento del fatturato, e sto definitivamente avvicinando al totale fallimento. L'Italia non abbandoni le sue imprese», l'appello dell'associazione degli host veneti.

Annamaria Parisi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VICEPRESIDENTE ABBAV
Silvia Boselli protesta per l'esenzione dai ristori statali



CRISI I bed & breakfast rimangono vuoti. Oltre ai proprietari si trovano in difficoltà anche i gestori



Maxi-donazione per la ciclabile

► Un cittadino ha espresso al Comune la volontà di regalare 425mila euro per la pista di viale Oriente ► Pone però la condizione del completo anonimato L'Amministrazione, nella sorpresa, accetta e ringrazia

**LA SOMMA COPRIRÀ
METÀ DEI COSTI
DEL PRIMO STRALCIO
CANTIERE PREVISTO
PER IL 2021**

JESOLO

Una donazione di 425 mila euro per realizzare la nuova pista ciclabile di viale Oriente. L'intenzione è stata comunicata al Comune da un cittadino residente in città attraverso il proprio legale. Nei giorni scorsi in Municipio è stata protocollata la lettera di intenti dell'uomo nella quale è stata manifestata volontà di donare, per spirito di «liberalità» la somma di ben 425 mila euro. Nella stessa lettera viene precisato che l'importo dovrà essere destinato integralmente alla realizzazione del primo stralcio della pista ciclopedonale viale Oriente-via Belgio. La donazione verrà versata in rate direttamente proporzionate allo stato di avanzamento dei lavori. Altra precisazione indicata, la volontà del cittadino di rimanere anoni-

mo, o quanto meno che le sue generalità compaiano solo ove sia indispensabile ai fini del perfezionamento del contratto. Circostanza rispettata dall'Amministrazione. A quanto pare la donazione è una forma di ringraziamento nei confronti della città e soprattutto un modo per contribuire alla realizzazione di un'opera particolarmente attesa come la pista in pineta.

Preso atto della lettera, la giunta, nella riunione dello scorso 27 ottobre, ha accettato la donazione con una delibera in virtù dell'articolo 43 dello Statuto comunale che attribuisce all'Amministrazione la competenza di accettare lasciti e donazioni di beni mobili ed immobili. Viene condivisa anche la scelta di destinare la somma alla nuova pista ciclabile, comprendo in questo modo metà dei costi. Al tempo stesso sarà protetto l'anonimato del benefattore. In delibera il sindaco Valerio Zoggia ha espresso, a nome di tutta la comunità di Jesolo, gratitudine e particolare apprezzamento nei confronti del donante «per aver voluto donare la somma in ogget-

to a sostegno delle attività dell'Amministrazione per la realizzazione di un'opera pubblica».

L'OPERA

La ciclabile verrà realizzata lungo viale Oriente, avrà una lunghezza complessiva di 4 chilometri; è stata divisa in due parti con l'approvazione del progetto definitivo del primo stralcio. L'affidamento dei lavori con l'apertura del cantiere è previsto per il 2021. La prima parte dell'opera si svilupperà nel cuore della pineta di Jesolo, da via Partecipazio lungo i viali Belgio e Oriente per arrivare al borgo di Cortellazzo e avrà un importo di poco più di 1 milione, già finanziato. Il tracciato avrà sede propria separata dalla carreggiata stradale e con specifica colorazione dell'asfalto. Viale Belgio sarà reso a senso unico per i veicoli in direzione di Cortellazzo. La pista proseguirà su viale Oriente, sempre su sede propria, occupando lo spazio libero lato monte della strada fino al ponte sul Cavetta.

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





RENDERING La pista ciclabile verrà realizzata lungo viale Oriente, nella pineta: avrà una lunghezza complessiva di 4 chilometri.

Maerne, pista ciclabile in via Stazione

MARTELLAGO

Ciclopeditonale su ambo i lati. E' la soluzione finale scelta dal Comune per il restyling di via Stazione a Maerne, di cui nei giorni scorsi in commissione è stato presentato il progetto definitivo dell'arch. Filippo Tonero. Lo studio di fattibilità iniziale prevedeva una ciclabile a ovest, ma tanti cittadini avevano rilevato la necessità di ricavarla dalla parte opposta per collegarsi a via Frassinelli e alla ciclabile sul Tombotto Roviego. Anche di qui la rivisitazione progettuale che ha portato, ha spiegato l'assessore Luca Faggian, a prevedere due piste ciclopeditonali mono-direzionali, una per lato, larghe 2,5 metri, che serviranno ciclisti e pedoni assieme. Lo spazio sarà ottenuto riducendo a 6 metri (più mezzo di banchine) la larghezza della strada, ed eliminando la contro-strada a ovest - tutta occupata dalla pista e da parcheggi a servizio delle case - e il marciapiede a est. Lato in cui invece sarà mantenuta la contro-strada, con l'aggiunta pure qui di posti auto. Il ri-sezionamento richiederà il doloroso

abbattimento di tutti i tigli e i pini marittimi che caratterizzano il viale ma che causano continui danni con le radici: saranno sostituiti con altre essenze. Il pacchetto comprende anche un intervento in via Roviego, dove saranno rifatti e allargati i marciapiedi, ora in stati pietosi, e realizzate nuove linee di adduzione delle acque piovane per risolvere i problemi idraulici. Le migliori comporteranno un non ancora definito aumento dei costi dell'opera rispetto ai 590mila euro ora a bilancio. I lavori saranno appaltati a breve e realizzati nel 2021. Alessio Boscolo ha però rilevato un limite del progetto, che riguarda il tratto via Giotto-via Frassinelli e lascia fuori quello finale fino alla stazione dei treni, che sarà interessato dalla realizzazione del nuovo market della Lidl. Faggian ha però annunciato che si sta lavorando per realizzare due tratti di ciclabile bidirezionale, uno dei quali, fino alla rotonda con la Provinciale 36, sfruttando il pezzo di terreno che la multinazionale cederà al Comune all'altezza della fermata Actv. *N.Der*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIA STAZIONE Il rendering con la pista ciclabile



Si prevedono tempi lunghi per il regolamento edilizio

► Doveva essere approvato a fine settembre ma ancora nessuna indicazione sul voto ► Si punta a ridurre l'iter burocratico per rendere più rapide le domande

CHIOGGIA

La redazione del nuovo, tanto atteso Regolamento edilizio procede a fatica. Sarebbe dovuto essere approvato entro il 30 settembre. Sta di fatto che il sindaco Alessandro Ferro non se la sente ancora di poter annunciare la data in cui potrà finalmente essere discusso ed approvato. «Il provvedimento - spiega - richiede una approfondita analisi. L'Amministrazione cittadina - aggiunge - ha voluto cogliere l'occasione del nuovo regolamento per proporre l'utilizzo facilitato delle migliori tecniche di costruzione. Puntiamo alla realizzazione di un patrimonio immobiliare d'avanguardia. Non risulta dunque affatto facile prevedere agevolazioni economiche nel rispetto dell'equilibrio di bilancio, in questo particolare momento reso particolarmente critico dall'emergenza sanitaria».

BILANCIO

Ferro spiega, inoltre che, data la situazione, l'approvazione del Regolamento edilizio dovrà essere accompagnata da una delibera di assestamento del bilancio che, in condizioni normali, sarebbe stata superflua. «Abbiamo recepito le osservazioni formulate dai tecnici», spiega l'assessore all'Urbanistica Alessandra Penzo. «Abbiamo praticamente accolto tutte le loro richieste» aggiunge assicurando che presto la bozza del regolamento sarà accuratamente valutata dalla Giunta. Successivamente, verrà illustrata, in forma pubblica, alle commissioni consiliari competenti. Seguirà, infine, il voto finale, in Consiglio.

LE RICHIESTE

Stando alle indiscrezioni, farebbero parecchio discutere le modalità che dovrebbero essere adottate in funzione dell'adeguamento della normativa locale allo "Schema di regolamento edilizio tipo" pubblicato

con la Gazzetta ufficiale del 16 novembre del 2016, al secondo capo del primo titolo "Disposizioni organizzative e procedurali") cui anche Chioggia, stando al testo, parrebbe doversi adeguare. Risulta già essere stata suggerita al Comune da un legale firmatario di una specifica osservazione, datata 5 agosto. L'avvocato cita esplicitamente, come esempio, l'articolo 18 del regolamento entrato in vigore nel gennaio a Venezia. Esso elenca i criteri per l'intro delle richieste e fissa l'entità del contributo dovuto dai richiedenti a titolo di compenso per i diritti d'ufficio. Il parere preliminare, laddove è già stato introdotto entro il 30 settembre, risulta essere stato assai bene accolto. Consente infatti agli studi progettuali di tagliare i tempi burocratici evitando di commettere sviste o proporre soluzioni destinate alla bocciatura.

Roberto Perini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CHIOGGIA Ancora nessuna previsione sul Regolamento edilizio che doveva essere votato entro il 30 settembre. In alto il sindaco Alessandro Ferro



IL PERSONAGGIO

Nerina "Enza" Memo: «Ora all'asciutto con il Mose, ma non potevano farlo prima?»

BURANO

«Se il Mose fosse entrato in funzione prima probabilmente ci saremmo risparmiati qualche acqua alta». Nella sua vita non ha mai mollato e la grinta, pur con qualche comprensibile nuovo acciacco, è sempre quella di un anno fa. Le parole sono di Nerina Memo, per tutti Enza, 93 anni. Combattente di natura, ha usato la sua energia per affrontare le difficoltà degli ultimi 12 mesi, iniziate con "l'acqua granda" dello scorso anno e proseguite tra l'isolamento imposto dal Covid. Nella sua abitazione di Burano, dove Nerina vive sola al piano terra, il 12 novembre dello scorso anno, l'acqua era arrivata a un livello di oltre 40 centimetri, danneggiando i mobili acquistati nuovi pochi mesi prima ma risparmiando per un soffio l'impianto elettrico. Lei era rimasta sulle scale, dove ha pranzato e controllato per tre giorni il livello dell'acqua. Un'immagine che ha fatto il

giro del mondo diventando uno dei simboli di tutta quella devastazione. «Quel giorno - dice Enza - l'acqua entrava ovunque, dopo ci sono stati altri episodi ma quando è stato alzato il Mose siamo rimasti all'asciutto: perché non è entrato in funzione prima? Per il mio appartamento nei mesi successivi sono stati ripristinati i mobili e gli elettrodomestici danneggiati dall'allagamento». In questo senso, come sottolineano anche i parenti, sono stati di aiuto anche i contributi arrivati dal Comune. Da sottolineare che Enza, tranne alcuni giorni trascorsi in ospedale, non ha mai lasciato il suo appartamento. E qui ha trascorso anche i giorni dell'isolamento imposto dal lockdown, grazie all'assistenza fornita da alcuni vicini ma senza poter ricevere le visite di fratelli e nipoti. «E questo è l'aspetto che più mi è mancato», ha confidato Enza ai parenti.

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AGEVOLAZIONI. Il termine per presentare le domande è il 23 novembre

Edifici fatiscenti Crediti edilizi a chi li fa sparire

Il Comune potrà attribuire nuovi volumi edificabili ai proprietari che demoliscono immobili pericolanti
Cocco: «È un intervento contro il consumo di suolo»

Veronica Molinari

La vecchia casa in zona a rischio idrogeologico o quella fatiscente che doveva già essere demolita. O ancora l'annesso rustico che doveva diventare residenziale, ma non ha mai avuto il via libera. Sono tutti esempi che da oggi potrebbero diventare futuri crediti edilizi.

Entro le 12 di lunedì 23 novembre, infatti, potranno essere presentate le richieste di classificazione di "manufatti incongrui", ovvero che non rispondono a requisiti di sicurezza, ad aspetti igienico-sanitari o al contesto urbanistico, paesaggistico o ambientale in cui sono inseriti. Uno strumento fatto proprio dal Comune di Valdagno e previsto da una legge regionale dello scorso anno. «Si amplia il pacchetto, inserito nel Piano degli interventi, in cui trovano posto le varianti verdi e gli strumenti per la lotta al consumo di suolo e alle nuove cementificazioni, incentivando la riqualificazione dell'esistente e il ripristino ambientale - spiega l'assessore all'urbanistica Michele Cocco -. È

importante che i cittadini segnalino le situazioni su cui intendono intervenire perché solo così potranno essere soggette al meccanismo del credito. Molte persone si trovano ad avere delle proprietà realizzate legittimamente, ma che non possono essere utilizzate o utilizzate adeguatamente, in quanto incongrue o degradate: perché in zone soggette a pericolo idrogeologico, perché incongrue rispetto al contesto o ancora perché necessitano di trasformazioni d'uso non accoglibili. Questa è un'occasione per uscire da queste situazioni di stallo, recuperando i volumi e allo stesso tempo rigenerando parti di territorio a beneficio di tutti».

Si tratta di un bando per sondare il terreno e che permetterà agli uffici di realizzare una mappatura, verificando le richieste pervenute e procedendo all'individuazione della modalità di assegnazione dei crediti edilizi. Le richieste saranno la base della variante urbanistica che verrà fatta successivamente e che definirà i criteri di applicazione, le quantità e anche le possibilità di utilizzo dei

crediti, compresa la possibilità di cessione a terzi. A fronte della demolizione dei manufatti, infatti, il Comune potrà riconoscere crediti da registrare nell'apposita sezione del registro comunale elettronico dei crediti edilizi. In pratica, il cittadino che interviene con l'eliminazione di elementi di degrado o con azioni di miglioramento urbanistico, paesaggistico e ambientale ottiene un controvalore economico dell'immobile sotto forma di volume edificabile in un'altra area individuata dal Piano degli interventi. Obiettivo? Rinaturalizzare il territorio individuando aree che si caratterizzano per la presenza di fabbricati e manufatti dismessi, inutilizzati, fatiscenti e pericolanti, collocati in aree di dichiarata pericolosità idraulica o idrogeologica o ancora in fasce di rispetto stradale. Le richieste devono essere presentate utilizzando il modulo disponibile sul sito del Comune e potranno essere consegnate all'ufficio protocollo o inviate con posta elettronica certificata a comune.valdagno@legalmail.it. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Crediti edilizi per i proprietari che demoliscono edifici fatiscenti. ARCHIVIO

IL ROGO DELLA GRENFELL TOWER

L'indagine svela fatti inquietanti I materiali privi dei test di collaudo le imprese edili sapevano del rischio

SAN STINO

Mancanza di test-collaudo sui materiali utilizzati per le Grenfell. Non solo. Le aziende che hanno preso parte ai lavori di ristrutturazione e rivestimento delle Grenfell Tower sapevano di aver adoperato materiali antincendio così scadenti che sarebbero bruciati rapidamente e, agli atti, c'è una e-mail compromettente. È sempre più sconcertante quanto sta emergendo a Londra nelle audizioni dell'inchiesta pubblica sul rogo delle Grenfell Tower, in cui sono decedute il 13 giugno 2017 ben 72 persone, e tra loro due architetti veneti, Marco Gottardi di San Stino e Gloria Trevisan di Camposampiero.

ILLECITI DIFFUSI

Gli avvocati delle vittime e dei sopravvissuti all'incendio hanno affermato che le ditte Arconic, Celotex e Kingspan «hanno commesso illeciti diffusi e persistenti», prima dell'incendio. Stephanie Barwise, ad esempio, ha spiegato che le ditte non si sono rese ancora conto di aver commesso errori. Adrian Williamson e Sam Stein, altri due avvocati delle

famiglie delle vittime, hanno riferito che sia le aziende, sia le autorità di regolamentazione lavorano in modo torbido. Ma c'è di più. Un dirigente di Arconic, che ha realizzato i pannelli in rivestimento con polietilene, ha ammesso in una e-mail dal contenuto imbarazzante una carenza dei prodotti anti-incendio e questo aspetto doveva essere vincolato al massimo riserbo, visto che i pannelli sarebbero indicati come il fattore chiave per la diffusione delle fiamme su tutta la torre. Celotex, che ha procurato gli isolanti, nel 2014 avrebbe ammesso in una comunicazione interna all'azienda che il suo prodotto si sarebbe potuto commercializzare «solo in parte» per risultati controversi dei test. Sam Stein ha dichiarato: «Queste aziende erano consapevoli che in caso di incendio i loro materiali sarebbero bruciati a una velocità rapida, direi letale; e hanno ugualmente commercializzato i loro prodotti, in un settore edile non preparato».

Kingspan, Arconic e Celotex, nel più classico degli scaricabarile, hanno negato ogni addebito, additando le colpe ad altri. —

ROSARIO PADOVANO



Efficienza energetica, Aquila Capital debutta in Italia

di Angela Zoppo

Aquila Capital, asset manager tedesco specializzato nell'immobiliare e nelle energie rinnovabile con oltre 11 miliardi di patrimonio gestito, debutta in Italia negli investimenti per l'efficienza energetica. La strategia prevede di individuare progetti di piccole e medie dimensioni nel settore pubblico e privato in tutta Europa. Il primo, appena concluso per 3 milioni di euro, riguarda l'illuminazione stradale sul territorio di otto comuni del centro Italia. I ritorni del progetto derivano dal taglio dei costi grazie all'introduzione delle lampade a led, con una riduzione dei consumi energetici tra il 60 e il 70%. In cantiere c'è già un secondo progetto di illuminotecnica, finanziato con noleggio a sette anni, con un player siderurgico del Nord Italia. Ma gli obiettivi del fondo sono ben più ambiziosi. «Nelle nostre interazioni quotidiane con gli investitori istituzionali riscontriamo un'evidente propensione per gli investimenti legati al tema dell'efficienza energetica in Europa», spiega Roman Rosslenbroich, co-fondatore e ceo di Aquila Group. «Ampliando la strategia possiamo sfruttare le nostre attuali competenze sia nel settore delle rinnovabili sia dell'immobiliare per realizzare opportunità di investimento significative, con un'esposizione molto limitata alle fluttuazioni dei mercati finanziari».

Per Franco Hauri, senior investment manager del nuovo team Energy Efficiency, la scelta di Aquila Capital di spaziare dal finanziamento dei grandi progetti multimilionari a quelli di medie e piccole dimensioni è proprio ciò che lo differenzia da altri grandi asset manager. Quanto al perché dell'esordio sul mercato italiano, «le ragioni di interesse sono eterogenee e discendono tanto da alcune peculiarità tipi-

che di questo mercato, quanto da una sorta di vantaggio competitivo accumulato negli anni», spiega a *MF-Milano Finanza*. «La prima considerazione riguarda i costi energetici che sono in media più alti rispetto ad altre geografie sia per il segmento dei clienti retail, che per le aziende di dimensioni maggiori, per le quali spesso il costo dell'energia è una delle maggiori voci di spesa, di poco inferiore al costo del lavoro stesso». Per Aquila Capital questo costo medio più alto si traduce in un maggiore interesse per la riduzione dei costi stessi e, quindi in un bacino di clientela più ampio. «Pensiamo per esempio al settore manifatturiero attivo nel centro-Nord», osserva Hauri, «Si tratta di clienti che, in linea generale, hanno bisogno di fare passi avanti sia in termini di efficienza energetica che sul fronte dell'infrastruttura e a livello di processo». Anche al punto di vista normativo, secondo l'investment manager, «l'Italia gode di un vantaggio competitivo. Già dalla metà degli anni 2000», ricorda, «in Italia sono state definite e disciplinate precise politiche mirate all'efficienza energetica, attraverso la prima normativa in materia di meccanismo dei titoli di efficienza energetica. L'Italia è stata un pioniere del settore e diversi altri Paesi, a partire dalla Francia, hanno replicato alcune iniziative italiane». (riproduzioni riservata)



Franco Hauri



«IL PROGETTO CAV 2.0 CONDIVISO DAL MINISTERO»

Incontro tra l'assessore De Berti e la De Micheli per il polo autostradale veneto. «Va chiarito il ruolo di Anas»

MARIAN / PAGINA 20



Polo autostradale veneto «Il progetto Cav 2.0 è condiviso dal ministro»

Ieri videoconferenza tra l'assessore regionale De Berti e Paola De Micheli
«La legge istitutiva della Spa si può cambiare ma va chiarito il ruolo di Anas»

Matteo Marian / PADOVA

La legge istitutiva di Concessionari autostradali veneti (Cav) si può cambiare e c'è l'impegno in questo senso del ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Resta ancora un nodo da chiarire, ma quel che più conta, assicura la vice presidente del Veneto e assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti, «è che c'è la condivisione politica del nostro progetto Cav 2.0 da parte del ministro». Dopo gli annunci pre elezioni e la bocciatura di due emendamenti proprio per la trasformazione della società che gestisce Passante, il tratto di A4 da Padova a Mestre, il raccordo del Marco Polo e la Tangenziale di Mestre, la Regione aggiunge una tessera al complicato mosaico della holding autostradale del Nordest.

IL VERTICE

Ieri mattina De Berti e De Micheli hanno avuto un faccia a faccia in videoconferenza «molto costruttivo» sul progetto che punta alla trasformazione di Cave e al rinnovo della sua concessione, in scadenza a fine 2032, per altri 30 anni. Un passaggio, questo, sul quale si regge l'ambizioso disegno della holding autostradale del Nordest dove concentrare le concessioni attualmente gestite da Cav, Autovie Venete, So-

cietà Pedemontana Veneta e A4 Brescia-Padova. «Il ministro aveva già preso visione del progetto di trasformazione di Cav» spiega De Berti. «È stato un confronto costruttivo dal quale è emersa la condivisione politica del nostro piano. Ora c'è la necessità di fare alcuni approfondimenti tecnico-giuridico, ma l'atteggiamento da parte del ministero è positivo. La gestione pubblica delle concessioni può avere benefici per il territorio, e su questo c'è sintonia. Cav è un esempio, partiamo da questa e poi allarghiamo il modello».

IL NODO

Il progetto è noto: la trasformazione di Cav in una vera concessionaria autostradale, in grado di assumere la gestione delle tratte autostradali venete, gli incassi relativi e gli investimenti. «La legge istitutiva può essere modificata, De Micheli su questo si è già espressa» ribadisce De Berti. «Si tratta ora di stabilire se presentare gli emendamenti prima o dopo il chiarimento tecnico-giuridico di cui si è fatto carico il ministero. Ma questo non mi preoccupa». L'aspetto principale che va chiarito è quello relativo alla natura pubblica di Anas, socio paritetico (con il 50%) della Regione in Cav. «Gestisce le strade statali (ma anche 1.294 chilometri di au-

tostrade e raccordi non a pedaggio, ndr) per cui mi pare chiara la sua natura pubblica» riflette su questo l'assessore regionale «ma dopo il suo ingresso nel gruppo Ferrovie dello Stato è necessario un approfondimento per evitare che poi l'Europa possa sollevare delle obiezioni. Vogliamo costruire delle fondamenta solide, meglio mettere nero su bianco». Dell'approfondimento se ne occuperà, come detto, il ministero. «L'intesa è quella di aggiornarci non appena le verifiche saranno terminate».

IL PIANO

Una prima tessera del mosaico, quindi, ha trovato posto dentro la cornice. Detto che si tratta di far combaciare un bel po' di pezzi molto differenti tra loro, i tempi per cercare di trasformare una suggestione in realtà paiono maturi. Si parte dal presupposto che sia per Autovie Venete sia per Autobrennero c'è in ballo l'affidamento in house delle concessioni (entrambe già scadute) a



patto, impone l'Europa e dice il governo, che le compagnie di dette società siano totalmente pubbliche. In questa logica è già stata creata Società Autostrade Alto Adriatico (Regione Friuli Venezia Giulia 67%, Regione Veneto 33%) destinata a raccogliere l'eredità di Autovie Venete e su scorta di questo schema si sta provando a sbrogliare l'intricata matassa Autobrennero. Qui il tempo stringe, perché c'è spazio fino a fine dicembre (scadenza dell'ultima proroga) per arrivare alla liquidazione delle

quote dei soci privati di A22 che complessivamente detengono un 14%. In vista delle definizioni del quadro nordestino, il Veneto vuole farsi trovare preparato e affretta il passo. La concessione di Cav scade nel 2032 ma a fine 2026 torna in discussione la gestione della Brescia-Padova che oggi è in capo ad A4 Holding (per il 90% di Abertis, gruppo spagnolo controllato a sua volta da Atlantia). «Con il rinnovo della concessione di Cav possiamo liberare oltre un miliardo di investimenti sul territo-

rio» conclude De Berti «oltre a creare i presupposti per avere in affidamento diretto la Brescia-Padova». Senza contare che nell'ambito del braccio di ferro che il governo ha avviato con Autostrade per l'Italia (gruppo Atlantia) – e che punta alla revoca delle concessioni di alcune tratte – potrebbero rendersi disponibili anzitempo altri “pezzi pregiati” come la Bologna-Padova (A13) e la Belluno-Venezia (A27). Il 2032 non è dietro l'angolo, ma il dossier è già caldo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL TRAFFICO (milioni di veicoli km)

SOCIETÀ (KM GESTITI)	DATI MENSILI			DATI CUMULATI DA INIZIO ANNO			
	GIUGNO 2020	GIUGNO 2019	VARIAZIONE %	GENNAIO GIUGNO 2020	GENNAIO GIUGNO 2019	VARIAZIONE %	
BRESCIA-PADOVA (235,6)	383,7	504	-23,9	1.709,30	2.726,60	-37,3	
SUPERST. PEDEMONTANA VENETA (5,7)	0,5	0,5	1,7	2,2	0,5	-	
CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE (74,1)	125,2	164,3	-23,8	560,3	875,3	-36	
A22 AUTOBRENNERO (314)	306,5	494,4	-38	1.433,90	2.377,60	-39,7	
AUTOVIE VENETE (210,2)	170,9	240,1	-28,8	751,2	1.213,70	-38,1	
TOTALE	986,8	1.403,3	-29	4.456,9	7.193,7	-38,04	

LE PARTECIPAZIONI AUTOSTRADALI DELLA REGIONE VENETO

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE	50%
SAAA SOCIETÀ AUTOSTRADALE ALTO ADRIATICO	33%
AUTOVIE VENETE	4,83%

LE SCADENZE DELLE CONCESSIONI

A22 AUTOBRENNERO	PROROGATA FINO A DICEMBRE 2020
AUTOVIE VENETE	PROROGATA
A4 BRESCIA PADOVA	FINE 2026
CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE	FINE 2032

LE PARTECIPAZIONI DEGLI ENTI PUBBLICI VENETI

	A22	AUTOVIE VENETE	A4 HOLDING
COMUNE DI VERONA	5,50%	-	4,65%
CAMERA DI COMMERCIO DI VERONA	1,69%	-	-
PROVINCIA DI VERONA	5,50%	-	-
PROVINCIA DI VICENZA	-	-	2,05%
CAMERA DI COMMERCIO DI PADOVA	-	-	1,35%
COMUNE DI VENEZIA	-	0,28%	-
PROVINCIA DI VENEZIA	-	0,27%	-
CAMERA DI COMMERCIO DI VENEZIA	-	0,07%	-
PROVINCIA DI TREVISO	-	0,02%	-
COMUNE DI JESOLO	-	0,008%	-
COMUNE DI S. DONA' DI PIAVE	-	0,003%	-
TOTALE ENTI VENETI	12,69%	0,65%	8,05%

IL PIANO

Pronti investimenti in viabilità per oltre 1 miliardo

Rinnovo della concessione di Cav dal 2032 al 2062. Questo il perno sul quale ruota il progetto Cav 2.0 e più in generale quello della holding autostradale del Nordest. Un piano che, conseguentemente, vedrebbe Cav mettere in campo oltre un miliardo di investimenti. «In un momento in cui tutti parlano di opere pubbliche necessarie per la ripresa» dice Elisa De Berti «sarebbe un segnale concreto». Tra gli interventi l'accessibilità di Porto Marghera, lo spostamento della barriera di Villabona e ancora la risoluzione del nodo Tangenziale di Mestre-rotonda con l'incrocio sulla Romena con due distributori da spostare, un nuovo ponte in affiancamento a quello di San Giuliano e miglioramenti anche per la Riviera del Brenta con interventi sulla viabilità ordinaria.



Il ministro Paola De Micheli. Sopra Luca Zaia ed Elisa De Berti



Le gallerie sulla A4 Brescia-Padova all'altezza di Vicenza. La concessione scade nel 2026

“Addio pietre e mattoni La casa del futuro è green e biosostenibile”

di Paola Naldi

Dalle aule dell'Accademia di Belle Arti di Bologna nasce una nuova coscienza del costruire e del progettare - oggetti ed edifici - con gli elementi vegetali. Una piccola rivoluzione che archivia 2000 anni di storia, in sintonia con le urgenze ambientali di questo periodo che chiamiamo Antropocene, in cui l'impatto dell'uomo sulla natura è al limite della sostenibilità.

A tenere banco è Maurizio Corrado, docente di Storia del design dallo spirito visionario. Tra le altre cose è stato il fondatore del fenomeno del "Bolidismo" che nel 1986 riunì sotto le Torri diversi designer e architetti e che aveva una predisposizione per le forme organiche. Oggi è l'autore di un piccolo ma significativo pamphlet intitolato "Architetture del dopo. Costruire con le piante. Salice, canna, bambù, paglia, terra", uscito lo scorso settembre per Deriveaproduci.

Si tratta di un manuale di riflessioni - tra citazioni di scienziati, filosofi, scrittori - per chi si interessa di architettura, ma è anche il pretesto per far scaturire azioni che ognuno di noi può applicare nel suo piccolo. Un saggio che scardina alcuni preconcetti e asseconda alcune nostre insofferenze: la casa di paglia non è quella dei Tre Porcellini ma un edificio capace di resistere nei secoli; la

quarantena ci sembra insopportabile forse anche perché nella nostra evoluzione ci siamo adattati per vivere all'aperto.

«Da trent'anni mi occupo di architettura ecologica - spiega Corrado - ma è solo negli ultimi anni che il tema è salito alla ribalta. L'intenzione del libro è scardinare alcuni preconcetti e offrire una visione inedita dell'architettura. Ad esempio, se parliamo della casa di terra pensiamo subito a qualcosa di povero, quando in realtà si è costruito in terra cruda fino alla fine degli anni Cinquanta e ci sono moltissime abitazioni di questo tipo anche nelle campagne emiliane. Alcuni miei amici hanno comprato un casolare del Quattrocento a Lugo e si sono accorti solo facendo i lavori di manutenzione che era di terra cruda: ha resistito nel tempo».

Il libro indugia su materiali naturali come la paglia e il bambù ma senza nostalgia, senza afflitti neo-primitivisti. Nelle pagine scorrono edifici di forme eleganti e ariosi che vorremmo avere in ogni quartiere.

«Certo, noi dobbiamo fare i conti con città storiche ma si possono compiere piccoli gesti individuali per cambiare la nostra percezione nei confronti della natura e avvicinarci ad una architettura realizzata con le piante - aggiunge

l'architetto-designer - Ad esempio si può cominciare aumentando la presenza del verde fuori e dentro le case e il design oggi propone oggetti, come i tavoli o sedie, in cui vivono vegetali. È facile adottare anche sui tetti dei palazzi cittadini dei giardini pensili che si possono "costruire" con delle mattonelle, da assemblare come un pavimento che sono "pre-vegetate". Bisogna cambiare la nostra visione».

Ed è quello che Maurizio Corrado teorizza nel suo libro quando scrive «è il momento di usare l'immaginario, per creare nuovi mondi, nuove cosmologie, immaginando nuove discipline come un'UrbaMistica in grado di farci vedere le città come sogni» e che insegna ai suoi studenti dell'Accademia di Bologna.

«Serve un cambio di mentalità. Anche se il processo sarà lento dovrà avvenire nella testa di ognuno di noi - chiosa il professore - Il cambiamento parte dalla cultura e ai miei studenti insegno a capire tutto quello che c'è attorno alle cose, a creare degli immaginari. Poi c'è la tecnica: oggi la paglia non viene messa semplicemente sui tetti ma è usata da ingegneri in forme compresse e prefabbricate, pratiche e super tecnologiche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La copertina Il saggio

"Architetture
del dopo.
Costruire
con le
piante"
(Derive
Approdi)



◀ Gli scatti

Alcune strutture realizzate con materiali naturali, citate dal professore dell'Accademia di Belle Arti Maurizio Corrado. "Voglio scardinare alcuni preconcetti sul costruire"

BANCA DEL VENETO CENTRALE Webinar

Superbonus 110% on line

ROVIGO - Banca del Veneto Centrale, il nuovo istituto di credito cooperativo nato dalla recente fusione tra Centroveto Bassano Banca e RovigoBanca, lancia il suo primo webinar sul tema: "Il superbonus 110% e la sua applicazione". Un tema di grande attualità e destinato a interessare un'ampia platea di soggetti: soci, clienti, amministratori di condominio, professionisti. L'evento gratuito, previo accreditamento online, andrà in diretta streaming il prossimo 19 novembre a partire dalle 18 e, in differita, sui canali social della banca.

Il Superbonus è un'agevolazione prevista dal Decreto rilancio che eleva al 110% l'aliquota di detrazione delle spese sostenute dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2021, per specifici interventi in ambito di efficienza energetica, di interventi antisismici, di installazione di impianti fotovoltaici e delle infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici. In estrema sintesi l'agevolazione fiscale consiste in una detrazione frazionata in cinque anni dall'imposta lorda ed è concessa quando si eseguono interventi che aumentano il livello di efficienza energetica degli edifici esistenti o riducono il rischio sismico degli stessi.

Il Superbonus 110% rappresenta un'opportunità, non solo per le imprese del comparto costruzioni, ma anche per i privati interessati a migliorare l'efficienza energetica e/o sismica della pro-

pria abitazione (opzione estesa anche alle seconde case), per i condomini, per gli istituti autonomi case popolari, per le cooperative di abitazione a proprietà indivisa e non solo.

Considerate le grandi attese suscitate dall'introduzione di questo provvedimento, la Banca del Veneto Centrale ha promosso l'iniziativa con l'obiettivo di presentarne i vantaggi e chiarire gli aspetti di una normativa non facile da interpretare ma che rappresenta un'opportunità di rilancio dell'economia, in particolare del settore edilizio, e un incentivo per i cittadini a rendere più green ed efficienti le loro abitazioni. Nel corso della sessione, con l'aiuto di esperti, si affronteranno argomenti quali: l'inquadramento normativo, gli ambiti soggettivo e oggettivo di applicazione, le verifiche preliminari da eseguire, le alternative alle detrazioni e le sanzioni previste.

Oltre al presidente Gaetano Marangoni e al direttore generale Mariano Bonatto, saranno presenti: Dario Corradin, di Scc - Studio commerciale Corradin, per la parte fiscale; l'architetto Franco Zanella dello studio Auxo Associati, per la parte tecnica; Claudio Pozza, della Costruzioni Edili Pozza Matteo & C. Sas, che porterà la sua testimonianza di imprenditore del settore costruzioni. Per partecipare alla diretta è necessario iscriversi online sul sito www.bancavenetocentrale.it.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gaetano Marangoni

