

SPECIALE / RIGENERAZIONE URBANA

VENEZIA

CAPITALE DELLA SOSTENIBILITÀ

Riqualificazione e protezione da turismo di massa ed eventi naturali. **Il presidente della Regione Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro** raccontano il futuro della Serenissima.

di Maddalena Bonaccorso

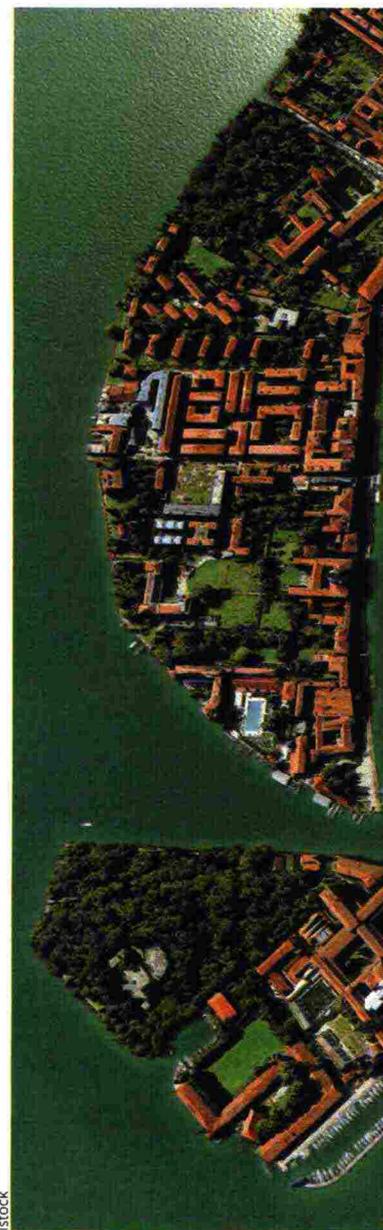
Non è moderna fragilità, quella di Venezia, ma resilienza antica. È la storia di una città abituata a resistere a tutto, a trovare soluzioni sostenibili e alternative, a sfruttare gli elementi naturali e a cercare di farli diventa-

re vantaggio anche quando sembrano ostacoli. La sfida si costruisce giorno dopo giorno, e proprio dalla Serenissima prende il via il progetto della Fondazione «Venezia capitale mondiale della sostenibilità», partita lo scorso mese di luglio con il beneplacito del ministro dell'Economia e delle Finanze, Daniele Franco.

La firma dell'atto costitutivo della Fondazione è avvenuta nel corso di un incontro svoltosi nel Palazzo della Prefettura a Ca' Cornera cui hanno preso parte, tra gli altri, i rappresentanti delle istituzioni pubbliche fondatrici del progetto, il ministro per la Pubblica amministrazione, Renato Brunetta, il governatore della Regione Veneto, Luca Zaia, e il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, oltre ai rappresentanti delle prime istituzioni e alle numerose aziende promotrici della Fondazione:

Snam, Assicurazioni Generali, Confindustria Veneto, Università di Ca' Foscari, Eni, Boston Consulting Group, IUAV, Accademia di Belle Arti, Conservatorio Benedetto Marcello e Fondazione Giorgio Cini.

Lo scopo è porre la città al centro di un laboratorio globale di riqualificazione urbana e ambientale, e promuovere lo sviluppo di un piano di interventi funzionali alla crescita sostenibile del territorio; in particolare il rilancio di Marghera come polo per la produzione di energie alternative, la riqualificazione urbana e la promozione del patrimonio artistico e culturale di Venezia. In definitiva, si cercherà di rendere la città un centro di rilievo mondiale per il dibattito scientifico accademico e culturale sui temi della sostenibilità anche attraverso l'organizzazione di una



istock

«Biennale della Sostenibilità», riunendo ogni due anni istituzioni, accademici, esponenti del mondo dell'arte e delle scienze e imprese per discutere e proporre soluzioni sui temi relativi ai cambiamenti climatici e, più in generale, della sostenibilità.

«La Regione del Veneto sta ripetendo da tempo» spiega il presidente Luca Zaia «che la



Venezia, patrimonio dell'Unesco, è considerata la città più bella del mondo. In Italia viene dopo Roma per numero di visitatori.

sostenibilità è l'unico futuro plausibile per proteggere e valorizzare la città più bella e fragile del mondo. Il piano su cui stiamo lavorando è molto ampio e complesso. Cerco di fare degli esempi» prosegue il governatore. «Un'opportunità che vogliamo cogliere è il grande progetto di riconversione del Polo di Marghera nel nuovo Polo di Sviluppo della

tecnologia dell'idrogeno. L'idrogeno, lo ricordo, è ritenuto una delle linee di sviluppo energetico del futuro nella logica della riduzione delle emissioni climalteranti. Ci proponiamo su questa e su altre progettualità legate all'ambiente come il grande progetto di monitoraggio con l'utilizzo dell'intelligenza artificiale, un'idea che ab-

biamo proposto al governo, del tutto innovativa a livello mondiale».

Il Veneto, del resto, ha dimostrato di saper affrontare tematiche ambientali anche complesse, ottenendo risultati significativi. «È proprio così. Basti pensare alla gestione dei rifiuti che ci vede al top in Italia e in Europa» continua Zaia. «Oppure alla tematica

degli inquinanti emergenti come i Pfas su cui il Veneto, a oggi, è la regione più avanzata in Italia. O, ancora, alla tematica dell'adattamento ai cambiamenti climatici rispetto cui la nostra regione si è dotata, ormai da anni, di un piano di opere che ha già visto centinaia di milioni di euro investiti per la mitigazione del rischio idraulico con effetti positivi già sperimentati sul campo. Invito anche a pensare alla tematica del consumo del suolo, dove ci siamo dotati di una legge innovativa che ha già iniziato a dare risultati evidenziando un'inversione di tendenza rispetto al passato, come testimoniato da Ispra, l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, che certifica come il Veneto abbia dimezzato i gas climalternanti negli ultimi anni».

Come radice storica e background culturale del progetto di «Venezia capitale mondiale della sostenibilità» non poteva non esserci la Fondazione Cini, con la sua presidente, l'architetto Renata Codello: «La questione di fondo è che Venezia è una città nata sostenibile. È l'unica che primariamente ha dovuto pensare alla sua sopravvivenza fisica, per esistere» spiega la presidente. «Tant'è che già nei tempi più remoti la tutela dell'acqua e della laguna erano problematiche cruciali, e le pene che venivano comminate a chi "disturbava" l'equilibrio erano severissime.

Da questo punto di vista c'è quindi un dato fisico di base: non esistono altre realtà urbane che vivano questa situazione, Venezia è emblematica. Il secondo dato è quello che sulla città, negli ultimi anni, si sono concentrate una serie di criticità, che di fatto costituiscono tutto ciò che non si deve fare in termini di sostenibilità: l'over-tourism, il numero di turisti superiore alla compatibilità dell'accoglienza, lo spopolamento dei residenti, l'economia mono-culturale e i fenomeni naturali da contrastare con il funzionamento del Mose, che ancora non è totalmente "in linea". Tutti questi elementi, già clamorosamente evidenziati con l'acqua alta del novembre 2019, sono stati ancora più messi a nudo con la pandemia. Ciò che alcune città e comunità ancora si ostinano a vedere come temi distanti sono qui a Venezia tangibili: è la ragione per cui occorre e si può partire da qui. Tutti questi elementi, insieme, ci danno la griglia delle difficoltà che devono essere affrontate per creare una vera e propria cultura della sostenibilità».

Venezia centro del mondo sostenibile, dunque, per tradizione antica, per storia, per cultura e per effetti contingenti. Ne è fermamente convinto anche il sindaco della città, Luigi Brugnaro: «Venezia, proprio nell'anno in cui celebra i 1.600 anni dalla sua Fondazione, guarda al futuro e dimostra, con



Il sistema di dighe mobili Mose, costruito per difendere Venezia dal fenomeno dell'acqua alta.

Gettyimages

questo importante progetto, non solo il suo ruolo di Città Capitale del Veneto ma anche il suo essere luogo di innovazione e d'avanguardia culturale e tecnologica. Un bagaglio di esperienza e sperimentazione che vogliamo mettere a disposizione del mondo intero. Sono, quindi, particolarmente orgoglioso di vedere avviato questo prestigioso e ambizioso progetto che premia un percorso virtuoso che la città sta attuando e toccando tutti quegli aspetti che possano, a pieno titolo, farle meritare il titolo di Capitale mondiale della sostenibilità».

La città veneta è stata proposta come laboratorio internazionale di sperimentazione e innovazione sociale dove transizione energetica, gestione dei flussi turistici, difesa della residenzialità, **rigenerazione** educativa e resilienza culturale si intersecano per affrontare la vera sfida del mondo contemporaneo: il contrasto ai cambiamenti climatici, di cui il capoluogo

lagunare rappresenta l'emblema. «Venezia è una città unica, punto di incontro tra società civile, mondo accademico e scientifico, ma è sempre più spesso minacciata da fragilità cicliche e strutturali che mettono a rischio il patrimonio artistico, il sistema socio-economico e residenziale e l'ecosistema lagunare» aggiunge Brugnaro. «Ci aspetta una sfida di importanza storica, ancora più forte e decisiva in questo momento di uscita da una pandemia che ha ribaltato gli equilibri mondiali: occorre quindi tornare a riflettere sui temi dello sviluppo economico con forte senso di responsabilità e visione del futuro, cercando soluzioni sostenibili ai problemi attuali attraverso la scienza, la cultura, la tecnica e l'innovazione. Bisogna avere fiducia gli uni negli altri e fare comunità. Venezia dà il benvenuto a tutti coloro che vogliono collaborare per trovare soluzioni» conclude il sindaco.

Venezia centro del passato, ma città ideale del futuro. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

RINASCITA IN PERIFERIA

La sede dell'Istituto Europeo di Design, un distretto museale, nuove abitazioni e un sistema di spazi aperti a tutti. **Ecco come verrà reinventata l'area ex «Macello» a Milano.**

Cosa c'è di più sostenibile e resiliente dell'insegnamento?». Esprimevano grande soddisfazione le parole di Francesco Gori, amministratore delegato dell'Istituto Europeo di Design, quando nell'ottobre scorso commentava al talk «Le nuove città, resilienti e sostenibili», alla Biennale di Venezia, l'avvio di un nuovo progetto urbanistico a Milano.

Il motivo di questo appagamento è il progetto di recupero dell'ex Macello del capoluogo lombardo, dove sorgerà il nuovo Campus internazionale

dello IED, accanto a un distretto museale scientifico dedicato alla divulgazione delle tecnologie e a un sistema di spazi aperti a tutta la città, con case a prezzi accessibili (sotto i 2.500 euro al metro quadrato) per 1.200 famiglie e centinaia di studenti.

«È un progetto molto

importante per Milano, in particolare per un'area sostanzialmente abbandonata da qualche decina d'anni che viene così restituita alla città» ha dichiarato Gori, secondo cui «il campus contribuirà a rigenerare, riqualificare, ripopolare le aree dismesse del quartiere Calvairate attraverso la costruzione del più grande polo di formazione in ambito creativo».

Il futuro dell'area dell'ex Macello è stato disegnato dal piano Aria di Redo Sgr, vincitore della seconda edizione di *Reinventing Cities*, il bando internazionale indetto dal Comune di Milano insieme a

C40 (la rete che unisce i sindaci di un centinaio di città): il bando prevede l'alienazione o la costituzione del diritto di superficie di siti da destinare a progetti di **rigenerazione urbana** in chiave sostenibile.

In questo caso si tratta dell'ex Macello che si estende per 15 ettari, e comprende due aree, attualmente separate da via Cesare Lombroso, in passato parte della cittadella dei mercati generali.

«Da un mercato dismesso nascerà un polo culturale d'eccellenza, con edilizia di qualità a prezzi accessibili, verde e servizi» ha sottolineato il sindaco Giuseppe Sala. «*Reinventing Cities* è nata insieme a C40 proprio con questo obiettivo: ricucire pezzi di città in un'ottica innovativa, nel rispetto di elevatissimi standard ambientali, portando benefici diffusi sul territorio grazie a una stretta sinergia tra pubblico e privato. Sostenibilità, proiezione internazionale e inclusività: è questa la via per continuare a far crescere Milano e farla camminare insieme alle grandi città del mondo».

Una visione condivisa da Hélène Chartier, responsabile di Zero carbon development per C40: «Quando quattro anni fa abbiamo avviato *Reinventing Cities*, Milano è stata la prima città a salire a bordo e da allora è stata un grande partner di C40 per modellare e co-sviluppare l'iniziativa».

(G.F.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da quando sono sindaco abbiamo approvato oltre 40

progetti di **rigenerazione** urbana, un record, evitando il consumo di nuovo suolo» racconta a *Panorama* Dario Nardella, primo cittadino di Firenze. «La dismessa Manifattura Tabacchi oggi è rinata come hub della cultura, dell'innovazione, della moda. Sono stati riconvertiti palazzi storici come il Granaio dell'Abbondanza, ora centro di formazione, il Palazzo di San Marco, ex tribunale, oggi centro internazionale per le arti dello spettacolo» continua Nardella.

«Il Quartiere San Donato, da ex grande sito industriale, adesso è il Centro direzionale di Firenze con il Palazzo di Giustizia, le università, la sede della Regione Toscana e altre realtà. L'elemento di svolta è stata la realizzazione del sistema tramviario cittadino, un progetto da 2 miliardi di euro che prevede la realizzazione di sette tramvie, di cui tre realizzate. Queste hanno portato a 26 mila veicoli in meno in circolazione al giorno e 4.200 tonnellate di PM10 in meno.

Firenze e le fonti energetiche rinnovabili, a che punto siamo?

Dal 2005 Firenze ha ridotto del 40 per cento le emissioni totali di CO₂. Siamo la città

87 porte anti inquinamento LO SCUDO DI FIRENZE

Potenziamento dei tram, mezzi a idrogeno, riqualificazione. «La mia città avrà la "Low emission zone" più grande d'Italia» annuncia il sindaco Dario Nardella.

di Sergio Barlocchetti



MOBILITÀ GREEN
Un mezzo della rete tramviaria di Firenze e, sotto, il sindaco Dario Nardella.

in cima alle classifiche nazionali per numero di colonnine elettriche e di veicoli elettrici per abitante. La città è sede di una delle più grandi aziende al mondo del settore, Baker Hughes, che sta sperimentando l'uso di CO₂ per produrre idrogeno. Questo oggi è il settore di maggiore impegno anche grazie al progetto del Comune in collaborazione con Regione Toscana, Snam e Rfi per creare un'area di produzione,

stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno per alimentare i treni della Linea faentina e una flotta di bus. Stiamo sperimentando la geotermia per il riscaldamento dei centri sportivi. Il solare rimane al momento la rinnovabile più usata,

ma penso anche alle pellicole fotovoltaiche da applicare alle finestre o al progetto

di collaborazione con Tesla solar roof per realizzare tegole solari praticamente identiche a quelle tipiche toscane.

Mobilità urbana e

privata, un conflitto inevitabile?

Il conflitto si supera con poderosi investimenti sul trasporto pubblico. Occorre dare ai cittadini un'alternativa valida che garantisca certezza dei tempi di viaggio, comfort e convenienza. Abbiamo investito sulle tramvie realizzando in quattro anni le due linee che collegano il centro all'aeroporto e all'ospedale Careggi. Stiamo realizzando l'estensione della Linea 2 - da nord al centro storico - e quest'anno inizieremo la Linea 5 diretta a sud est. Abbiamo già risorse per la Linea 4 (Firenze - Campi Bisenzio, in progettazione), e la Linea 6 (centro-Stadio-Rovezzano). Porteremo ogni anno sui tram quasi 80 milioni di persone. Realizzeremo lo «scudo verde», 87 porte intorno alla città a delimitare la Low emission zone più grande d'Italia nella quale potranno circolare solo veicoli a impatto basso o nullo. Avremo la flotta di bus più moderna d'Italia. Intanto, stiamo implementando la rete per la ricarica elettrica. Sul fronte delle piste ciclabili entro il 2024 raggiungeremo i 110 chilometri. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SPECIALE / RIGENERAZIONE URBANA

L'IDROGENO DECOLLA IN AEROPORTO

A Torino Caselle verrà realizzato un **impianto a cella combustibile** che produrrà 1,2 megawatt di potenza elettrica all'ora. Anche Linate, Malpensa e Venezia punteranno sulle fuel cell. Per essere green e sostenibili.





A sinistra, la torre di controllo dell'aeroporto di Milano Malpensa. Qui accanto, il terminal di Torino, Caselle. Entrambi punteranno sull'idrogeno per «sfamare», in modo sostenibile, il grande bisogno di energia degli scali che richiedono potenza elettrica pari a una città di 100 mila abitanti.

di Sergio Barlocchetti

Gli aeroporti di Milano Malpensa, Torino Caselle e Venezia Marco Polo iniziano ad attrezzarsi per cogliere l'opportunità dell'idrogeno. La richiesta di potenza elettrica degli aeroporti internazionali è elevatissima e necessariamente continua nell'arco delle 24 ore, tutti i giorni dell'anno.

Oltre all'illuminazione degli spazi vivibili, siano essi pubblici o riservati, devono essere sempre alimentati tutti gli impianti dedicati alla movimentazione e al traffico degli aeromobili, i sistemi di radioguida, le torri di controllo con i centri radar, le cucine, i parcheggi e ogni altro servizio

presente. In pratica, dal punto di vista energetico ogni aeroporto è come una cittadina di circa 100 mila abitanti. E per quanto l'energia elettrica di Lombardia e Piemonte provenga in gran parte dall'idroelettrico (a Torino è al 100 per cento certificata da fonti rinnovabili), abbassare il livello di anidride carbonica prodotta in fase di generazione ed esercizio resta uno dei pilastri della transizione energetica.

Ecco perché negli ultimi giorni di dicembre la società di gestione dell'aeroporto piemontese, Sagat, insieme a Renovit, controllata di Snam e specializzata in soluzioni di efficienza energetica, hanno sottoscritto un accordo per la realizzazione di un impianto con cella a combustibile

«hydrogen-ready» che funzionerà in modo co-generativo producendo fino a da 1,2 megawatt di potenza elettrica e 840 kW di calore ogni ora e potrà essere alimentato con idrogeno miscelato fino al 40 per cento in volume con gas naturale.

Rispetto alla cogenerazione tradizionale, l'utilizzo della fuel cell alimentata a gas naturale garantisce il sostanziale annullamento delle emissioni di particolato e un risparmio di emissioni di CO₂ pari a 1.630 tonnellate all'anno, equivalenti a un milione di viaggi in auto sulla tratta Torino centro-aeroporto. Il valore del progetto è circa 14 milioni di euro.

L'alimentazione della fuel cell tramite idrogeno e biometano consente l'ulteriore

abbattimento di emissioni nocive. Si tratta di un inizio, poiché il fabbisogno di Caselle è di 17 mila MWh per l'energia elettrica e di 8.714 MWh per l'energia termica, ma è senza dubbio un'importante soluzione apripista.

La cella a combustibile, studiata e sviluppata dall'unità Hydrogen di Snam in partnership con l'americana Fuel Cell Energy, è la prima di questa tipologia e di queste dimensioni in Italia in grado di essere alimentata con percentuali variabili di idrogeno in miscelazione con gas naturale per la generazione di energia elettrica e termica.

Andrea Andorno, amministratore delegato di Torino Airport, spiega: «L'implementazione di questa soluzione rappresenta il progetto di

OBIETTIVO: DECARBONIZZARE I PORTI ENTRO IL 2025

C'è un piano governativo per decarbonizzare i porti italiani che prevede anche l'utilizzo dell'idrogeno. Lo ha deciso il ministero della Transizione ecologica (Mite) che durante l'estate 2021 ha ricompreso nel Pnrr il progetto *Green Ports* pubblicando un avviso pubblico di manifestazione d'interesse per la formulazione di proposte progettuali nell'ambito della intermodalità e della logistica integrata, definendoli «Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti». I fondi stanziati ammontano a 270 milioni di euro destinati ai porti del Mar Ligure

occidentale, orientale, Tirreno settentrionale e centro-settentrionale, Mare di Sardegna, Adriatico settentrionale e centrale, centro-settentrionale e orientale, poiché quelli del Centro e Sud Italia avranno a disposizione risorse di altro tipo. La scadenza per la presentazione delle iniziative è stata il 9 ottobre e l'obiettivo è sempre la riduzione delle emissioni di anidride carbonica e di altri inquinanti che vengono dispersi nell'aria a causa della combustione di combustibili fossili legati alle attività portuali. Molto c'è infatti da fare nei porti italiani, e i progetti, da realizzare entro

il 31 dicembre 2025, hanno tra gli interventi ammissibili anche la produzione di idrogeno e di energia da fonti rinnovabili, le tecnologie di accumulo, la riduzione dei consumi energetici, il miglioramento del patrimonio edilizio e l'acquisto di mezzi di servizio su gomma operanti all'interno del porto alimentati con elettricità o

idrogeno. La riqualificazione dello scalo commerciale e il miglioramento delle condizioni di sicurezza della navigazione marittima sono le priorità del finanziamento di 53 milioni di euro concesso all'inizio di gennaio da Cassa depositi e prestiti all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, finalizzato alla

manutenzione straordinaria del Porto di Augusta (Siracusa). Lavori decisivi per preparare al futuro uno snodo che per la sua posizione privilegiata lungo le rotte del traffico internazionale è stato inserito nelle reti centrali trans-europee di trasporto (TEN-T core network) come porto strategico dell'Unione europea. (S.B.)



Una veduta notturna del porto di Genova.

Ansa, Shutterstock, Contrasto

punta del nostro programma di sostenibilità Torino Green Airport, annunciato a luglio scorso e che raggruppa tutte le iniziative di sostenibilità dello scalo volte alla riduzione dei consumi e delle emissioni ambientali, confermando il nostro impegno concreto in questa direzione. Tale progetto, inoltre, ci permetterà di anticipare il nostro obiettivo di azzeramento delle emissioni rispetto al 2050».

Il progetto dell'aeroporto piemontese non è l'unico in Italia, del resto in tutto il mondo l'aviazione, dai costruttori fino agli operatori, si

sta impegnando a ottimizzare e contenere le emissioni.

Non a caso Snam e Sea hanno dato anche il via a un'iniziativa per l'aeroporto di Malpensa. La società che gestisce gli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa ha infatti approvato il progetto per la realizzazione di un impianto per alimentare a idrogeno verde, ovvero prodotto con fonti rinnovabili, i mezzi di terra dello scalo di Malpensa. La parte infrastrutturale è stata progettata da Snam e prevede l'installazione di un elettrolizzatore (il dispositivo,

alimentato da energia elettrica, consente di rompere le molecole dell'acqua, separando l'idrogeno dall'ossigeno), abbinato a un compressore, a un sistema di stoccaggio e a un impianto di erogazione dell'idrogeno. All'iniziativa saranno destinati 1,1 milioni di euro dei 25 totali riservati al più ampio progetto Olga (Holistic green airport) per la decarbonizzazione del settore dell'aviazione, finanziato dalla Ue nell'ambito del bando *Horizon 2020*.

Tra i protagonisti anche Rina, Registro italiano navale, ora società di consulenza.

L'impianto dovrebbe essere pronto per il 2023-2024.

Sull'idrogeno punta anche Venezia, con Save – la società che gestisce lo scalo Marco Polo – che ha recentemente annunciato un accordo con il leader del settore aeronautico e spaziale Airbus e con la stessa Snam per promuoverne l'utilizzo come vettore energetico per il settore aeroportuale e il trasporto aereo. L'obiettivo? Dare vita a progetti pilota da estendere poi su larga scala e promuovere la transizione energetica di un importante snodo italiano ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La sede del parlamento europeo a Strasburgo (Francia)

Gettyimages

La road map per avere CITTÀ PIÙ VIVIBILI

L'Unione europea ha fissato le tappe per ridurre le emissioni nelle megalopoli. Cento saranno pronte già entro il 2030.

Il senso lo raccontano i dati: le città coprono appena il 4 per cento dell'intero territorio dell'Unione Europea, ma sono abitate dal 75 per cento della sua popolazione. Una soglia che dovrebbe salire ancora, raggiungere l'85 per cento entro il 2050. Serve una reazione, anzi una missione: «The Climate-neutral and smart cities mission», il nuovo

patto verde dell'Ue. Che fissa due snodi intermedi, di medio e di lungo periodo: il primo, per il 2030, intende ridurre del 55 per cento le emissioni totali; il secondo, più ambizioso, mira a trasformare l'Europa nel primo continente con zero emissioni nette di gas a effetto serra, riducendole e compensando le residue entro il 2050.

Il traguardo non è fumoso, né distante: entro otto anni, per il 2030, la Commissione Europea vuole avere già 100 città «virtuose», un gruppo di destinazioni all'avanguardia in grado di anticipare di un quinto di secolo l'obiettivo generale. Di raggiungere la neutralità climatica, agendo subito: le «100 climate-neutral cities», da tabella di marcia,

verranno confermate nelle prossime settimane. Non con un obbligo, una direttiva decisa dall'alto, anzi come effetto di una candidatura spontanea avanzata dalle interessate.

A rendere ancora più funzionale il modello è la modalità scelta dall'organismo comunitario: non si parla di accordo, ma di contratto, quasi a testimoniare il peso specifico di uno sforzo bilaterale, che distribuisce le responsabilità tra le parti. «Crea sinergie tra le attività esistenti» si legge nella presentazione ufficiale dell'iniziativa. Che prosegue, scendendo nel dettaglio: «Anche se non saranno legalmente vincolanti, questi contratti costituiranno un chiaro e altamente visibile

impegno politico, non solo con la Commissione e le autorità regionali e nazionali, ma anche con i loro cittadini».

Inoltre, includeranno un piano d'investimenti, uno sforzo economico che non sarà univoco: solo per il biennio 2021-2023, per la fase di start-up del progetto, l'Ue promette di stanziare circa 360 milioni di euro in ricerca e innovazione. Le aree che le riceveranno sono un'ottima lente per leggere i territori d'intervento immaginabili: l'energia, la mobilità, la pianificazione urbana. Con l'opportunità, per chi aderirà, «di offrire un'aria più pulita, trasporti più sicuri e minore congestione ai suoi abitanti». (Marco Morello) ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Alessio Caprodossi

Rinnovare abitazioni, stabilimenti produttivi, università e sedi della pubblica amministrazione per contenere i consumi energetici e contribuire a decarbonizzare il sistema economico, così da vivere meglio nel nome della sostenibilità.

Su queste linee si muove Renovit, società nata nel 2021 dall'iniziativa di Snam e CDP Equity (società del gruppo Cassa depositi e prestiti) per ampliare il raggio d'azione della precedente Snam4Efficiency, con l'attività che passa dalle tre società operative (Tep Energy Solution, Evolve e Miec) e mira all'efficientamento energetico di vecchi complessi, tramite soluzioni digitali e di energia distribuita che assicurano risparmi per l'ambiente e per il portafogli dei proprietari.

Dei vantaggi se ne sono accorti gli oltre 500 abitanti di un condominio costruito negli anni Settanta a Vimercate, in Brianza: la riqualificazione di sei edifici che ospitano 180 unità immobiliari

Rinnovare casa per VIVERE MEGLIO

Ridurre i consumi energetici è l'imperativo di quest'era più sostenibile: ammodernando i complessi esistenti, si ottiene di aiutare l'ambiente e di ridurre i costi per le famiglie. Due esempi virtuosi a Vimercate e Taranto.

liari e attività commerciali ha abbattuto del 50 per cento i consumi energetici, evitando circa 140 tonnellate all'anno di anidride carbonica.

Risultato ottenuto grazie all'installazione di una facciata ventilata, alla sostituzione della centrale termica e delle reti annesse e al rifacimento del sistema di acqua calda sanitaria, con l'impianto fotovoltaico installato che potrà essere sfruttato anche in modalità di autoconsumo collettivo e comunità energetica. Parte chiave dell'operazione legata al Superbonus 110 per cento è

stato il consolidamento sismico del complesso, realizzato mediante l'installazione di un esoscheletro intorno ai palazzi per permettere interventi dall'esterno degli immobili e azzerare così il disagio degli abitanti. Innovativo e complesso, il progetto da oltre 6 milioni di euro è costato al condominio 260 mila euro.

Tra gli oltre 200 cantieri in corso di Renovit, un altro intervento di rilievo è la riqualificazione del quartiere Paolo VI di Taranto, in collaborazione con Prime Green Solutions (Rina) e Gabetti. A beneficiare

del piano che garantirà risparmi energetici fino al 40 per cento, con il rinnovamento di una decina di edifici fine anni Ottanta, saranno gli oltre 700 residenti in 240 immobili, migliorati in termini di risposta sismica in caso di terremoto e isolamento termico esterno, con l'aggiunta di nuovi infissi e caldaie. Oltre all'ambito residenziale, la società è attiva in campo industriale, dove supporta le imprese verso il punto di equilibrio tra le emissioni e l'assorbimento di carbonio.

Lo sviluppo di soluzioni sostenibili non può che legarsi all'innovazione e la dimostrazione arriva dal sistema fuel cell «hydrogen-ready», che sarà realizzato insieme a Sagat Spa e installato presso l'Aeroporto di Torino nella primavera del 2023: alimentato con idrogeno miscelato con gas naturale, la cella a combustibile produrrà fino a 1,2 MWh di energia elettrica e 840 kWh di calore ogni ora (vedere servizio a pagina 112). ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ORO VERDE DI NAPOLI



La fermata Toledo della metropolitana di Napoli è stata votata dal quotidiano britannico *Daily Telegraph* come la più bella d'Europa.

ipa (2)

Mobilità green, cinture di parchi e aree rurali, trasformazione del tessuto cittadino.

Il sindaco Gaetano Manfredi traccia il futuro del capoluogo campano.

di Sergio Barlocchetti



La transizione energetica e la sfida dei cambiamenti climatici

richiedono politiche adeguate per ogni scala di riferimento» dice a *Panorama* il sindaco di Napoli Gaetano Manfredi. «A livello urbano e sovraurbano è necessario lavorare per l'efficientamento delle reti di distribuzione, per una gestione sostenibile della mobilità e per la riduzione dei consumi energetici. È inoltre importante preparare le città alle innovazioni tecnologiche; penso all'idrogeno e alle opportunità legate a questo vettore energetico nella mobilità urbana, nelle tecnologie per il riscaldamento degli edifici e in altre applicazioni. Le realtà urbane devono essere pronte ad accogliere benefici e opportunità offerte dalle nuove tecnologie.

Quali sono le aree a maggiore criticità di Napoli nelle quali è prioritario intervenire?

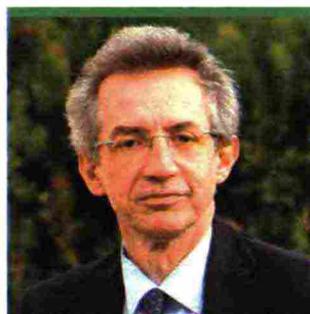
Sicuramente dove è alta la densità abitativa e dove coesistono attività produttive con attività agricole e funzioni residenziali. Queste zone richiedono attenzione e politiche adeguate con interventi mirati e di sistema, in grado di mitigare le criticità ambientali a cui spesso si accompagnano criticità sociali.

Con i fondi del Pnrr, quali progetti possono essere attuati per primi?

A livello urbano gli interventi finanziati dal Pnrr riguarderanno più fronti: la mobilità, con interventi diversi, tra cui il potenziamento della rete metropolitana, l'ammodernamento del nostro parco autobus con mezzi elettrici e il potenziamento della rete di colonnine per la ricarica dei mezzi elettrici; la riqualificazione del patrimonio edilizio con interventi sulle scuole o sugli edifici residenziali pubblici; quindi il verde cittadino, con la riqualificazione di giardini e parchi storici, tra cui la Villa comunale.

Esiste un progetto per realizzare una «cintura verde» attorno alla città?

Napoli ha una grande potenzialità rappresentata dalle aree verdi presenti nel territorio comunale, al di là



«PUNTIAMO ALLA CITTÀ POLICENTRICA, UN LUOGO DOVE I SERVIZI SI AVVICINANO AL CITTADINO OVUNQUE RISIEDA»

del modello urbano della «green belt». Oltre ai parchi e ai giardini urbani ci sono le aree rurali del Parco delle colline, la cui vocazione va sostenuta e rafforzata. Accanto alle politiche di conservazione di queste zone, infatti, il modello della ruralità urbana può rappresentare una via di sviluppo e innovazione anche sociale delle periferie.

I primi passi che farà?

Cominceremo con la rivisitazione del piano regolatore, non per il Pnrr, ma perché quello attuale fotografa una città di 30 anni fa e chiaramente sono cambiate le esigenze, i modelli di sviluppo e le necessità. Ci sono temi di grande complessità

che richiedono un aggiornamento.

Può illustrare in concreto che cosa intende?

I nuovi modelli sociali ed economici stanno definendo forme diverse per lavorare, abitare e muoversi. Questo riguarda inevitabilmente la città di Napoli, sia per i suoi cittadini sia per i tanti turisti. Ma anche le nuove tecnologie e i cambiamenti indotti dalla pandemia che stiamo attraversando stanno modificando le necessità. I regolamenti urbanistici devono accompagnare questi cambiamenti definendo nuovi modelli di sviluppo sostenibile del territorio urbano.

La città policentrica - di cui abbiamo tanto discusso in campagna elettorale - ovvero una realtà urbana dove i servizi si avvicinano al cittadino ovunque risieda, può essere realizzata solo attraverso una rivisitazione del piano regolatore che ridistribuisca le funzioni metropolitane e ridisegni le connessioni, anche verso l'esterno. Inoltre, la transizione energetica va perseguita in città con il potenziamento di una mobilità sostenibile, con la riduzione dei consumi energetici, con modelli alternativi di sviluppo. Un passo fondamentale in questa direzione è proprio la revisione degli strumenti urbanistici. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA