

in questo numero
risanare la città

Interviste a
Michele Vianello
Mara Rumiz
Salvatore Vento
Roberto Benvenuti



legge speciale

cosa ne pensa il vice sindaco Michele Vianello

■ *Quali sono le motivazioni per cui Venezia, in termini di salvaguardia e conservazione di se stessa, non può contare su una reale autonomia finanziaria?*

A Venezia esiste un considerevole patrimonio immobiliare di proprietà pubblica, artistico e vincolato, la cui consistenza non permette, potendo contare soltanto sulle risorse normalmente disponibili, la realizzazione di costanti programmi di manutenzione. Questo vale anche per le sedi museali di nostra proprietà che, se dovessimo attingere dai fondi ordinari per conservarle, sarebbero in uno stato di accentuato degrado. Per quanto attiene, invece, al patrimonio con caratteristiche diverse, nel 1997 è stata costituita Insula Spa che ha iniziato la propria attività di manutenzione urbana, dando avvio a un vasto e articolato programma d'interventi di risanamento nella città storica e nelle isole. Ciò sta a dimostrare la necessità di poter disporre di contributi certi e consistenti per intervenire in una specificità disciplinata e avallata da una legge *ad hoc*, cioè "speciale" per Venezia. Il Mose da solo, non risponde alla straordinarietà degli interventi di salvaguardia e tutela che la città, per continuare a vivere, esige.

■ *Fatti i conti, all'appello mancano 38 milioni di euro.*

Cosa rappresentano per la città?

Riteniamo che il tema della manutenzione sia una priorità assoluta. Poiché in città, negli anni, Insula è stata il braccio operativo pubblico, crediamo che essa stessa sia la grande urgenza, per non rischiare che il patrimonio di professionalità, di conoscenza, costruito attorno a sé, possa o debba essere disperso. Purtroppo, lo Stato ha fatto mancare i finanziamenti e, proprio in questi giorni, con qualche preoccupazione e una certa dose di pessimismo,

Un programma improrogabile... senza finanziamenti

1.213 milioni di euro in trent'anni: questo è l'importo complessivo (stimato al 1999) del programma di manutenzione della città. Ad oggi sono stati finanziati 428 milioni di euro. Restano da finanziare complessivamente, nei prossimi vent'anni, 785 milioni di euro, con una media di 40 milioni l'anno.

Purtroppo, sono ormai due anni che la legge finanziaria non stanziava fondi per gli interventi previsti dalla legge speciale per Venezia. E ciò con ripercussioni significative nel 2005: in forse l'avvio dei lavori per il ripristino della piena funzionalità idraulica, strutturale e igienica dei rii nell'isola di San Felice, del 1° lotto delle sponde al Lido e la prosecuzione della costruzione dei collettori fognari dell'isola di Pellestrina.

Nessuna certezza nemmeno per il biennio 2006-2007 e l'avvio dei lavori nelle isole di San Martino e San Cassiano, del 2° lotto delle sponde al Lido e, soprattutto, per il radicale ripristino e adeguamento del sistema fognario nelle isole del centro storico di Venezia (Santa Maria Formosa, San Vio, San Pantalon, Sant'Elena, Nomboli, San Severo, Tolentini 2° lotto) e a Murano.

In forse anche gli interventi di ricostruzione del ponte di San Pietro di Castello e di restauro del ponte Quintavalle

Vi è, inoltre, l'impossibilità di mantenere una corretta programmazione degli interventi: ciò significa un ritardo nella progettazione, approvazione e appalto degli interventi da avviare in futuro e conseguentemente un rallentamento nella realizzazione delle opere che, visti i tempi accelerati di degrado propri di Venezia, comprometterebbe l'efficacia degli interventi di recupero fino ad oggi eseguiti.



smo, abbiamo consegnato al Ministro Lunardi la richiesta per ottenere ciò che sinora si è voluto negare a Venezia. Nel frattempo, nell'ipotesi di una mancata acquisizione delle risorse statali, abbiamo incominciato l'opera di rastrellamento di fondi con la prospettiva, almeno per quest'anno, che Insula possa disporre delle risorse finanziarie necessarie. Poi, nel 2006, se la legge 798 sarà rifinanziata il problema non si porrà.



L'adeguamento del collettore fognario ai Tolentini. L'intervento è stato avviato all'inizio del 2005.

■ *Perché la politica si occupa poco di Venezia?*

Non si occupa della laguna e della città perché la precedenza su tutto è stata data al Mose. Il sistema adottato con la legge 443 – la legge obiettivo – ha garantito la disponibilità delle risorse destinate alla realizzazione del progetto delle dighe mobili, attraverso il concessionario Consorzio Venezia Nuova, decidendo di non concedere nulla al Comune di Venezia.

■ *Ma, secondo lei, il Mose sarà realizzato?*

Abbiamo chiesto la verifica della compatibilità urbanistica. In ogni modo, il valore dell'opera, oltre 10 mila miliardi delle vecchie lire, ci crea una qualche preoccupazione perché il nostro grande timore è che i cantieri "iniziati", collocati nelle zone più delicate della laguna, non finiscano mai.

S.B. ✍

L'antico sistema fognario veneziano

È una delle maggiori curiosità dei turisti e un enigma anche per numerosi veneziani. Il sistema fognario del centro storico è complesso e unico nel suo genere. Ideato nel 1700 dalla Serenissima Repubblica è tuttora funzionante a distanza di secoli dalla sua costruzione. A Insula spetta il difficile compito della manutenzione e dell'adeguamento dell'intera rete. Ma come funzionano esattamente tali fognature?

Il tradizionale collettore veneziano, denominato *gàtolo*, ha sezione rettangolare, con pareti realizzate in mattoni e copertura costituita da una lastra lapidea denominata *stelere*. A questa tipologia più diffusa se ne affianca un'altra, riservata solitamente a collettori di dimensioni più ampie, che differisce per il tipo di copertura, realizzata mediante un volto di mattoni.

Pur non esistendo alcuna planimetria della rete fognaria, si può affermare che quasi ogni calle è dotata del suo *gàtolo*; ne sono privi, invece, le fondamenta e i campi nei quali erano ubicati i pozzi per le acque potabili.

Questi collettori sono da sempre destinati ad accogliere sia le acque piovane che le acque reflue, le quali, dopo un percorso più o meno tortuoso, confluiscono nel rio più vicino attraverso una bocca di scarico collocata sul muro di sponda a quota generalmente inferiore alle maree minime. Una delle peculiarità dei collettori è anche quella di consentire il collegamento idraulico tra rii adiacenti, contribuendo all'effetto di circolazione e vivificazione delle acque.

Le dimensioni delle sezioni, notevolmente sovradimensionate tali da rallentare il flusso dell'acqua, nonché la mancanza d'inclinazione del fondo, fanno sì che nei *gàtoli* si verifichi un processo di deposito delle parti più grossolane in modo paragonabile a quello che avviene nelle fosse settiche.

La fognatura di Venezia è accettabile dal punto di vista igienico sanitario se la si considera come un sistema costituito dagli impianti di trattamento privati (le fosse settiche), dalla rete dei collettori (i *gàtoli*) e dai rii stessi.

Le particolari leggi per Venezia sono state pensate tenendo conto di queste caratteristiche e impongono da un lato interventi puntuali per la realizzazione di fosse settiche prima dello scarico delle acque, dall'altro lato opere di manutenzione straordinaria (la ristrutturazione delle strutture murarie dei *gàtoli* e il loro rivestimento con elementi prefabbricati in vetroresina), garantendo così la tenuta dei collettori esistenti ed eliminando infiltrazioni nelle sottostrutture degli edifici.

2

risanare il centro storico



È stata messa la parola fine ai lavori che hanno interessato l'isola di Santa Marina, situata nel sestiere di Castello, al confine con il sestiere di Cannaregio. L'intervento, durato 17 mesi (gennaio 2004 – maggio 2005), si è occupato della riqualificazione delle aree pubbliche e private ad uso pubblico, della protezione dalle acque medio alte, della riattivazione della fognatura pubblica e della razionalizzazione delle reti dei sottoservizi. I lavori sono da definirsi di una certa importanza viste le dimensioni dell'isola in questione: 2.730 mq di viabilità pedonale.

Con il rialzo della pavimentazione pubblica è stata raggiunta la quota massima possibile per i percorsi pubblici, regolarizzando contemporaneamente le zone "alte" in modo da consentire la fruibilità delle aree attualmente depresse. Uno dei percorsi principali di accesso alla città Fondamente Nove – Rialto, che attraversa l'isola di Santa Marina per percorrere il ponte del Pistor e la calle Carminati verso campo San Lio, è stato rialzato a quota 125 cm.

La fognatura pubblica è stata rinnovata e i "gàtoli" (ampi condotti di sezione rettangolare, con

pareti in muratura coperte con lastre lapidee realizzati nel sottosuolo di calli e campielli, che raccolgono le acque reflue e piovane per poi essere sversate nei rii attraverso scarichi collocati sui muri di sponda) impermeabilizzati per eliminare le filtrazioni di liquame nel terreno circostante il collettore e consentire, utilizzando gli appositi pozzetti, la pulizia degli stessi con metodologie di spurgo moderne, evitando scavi e ripristini periodici per mantenere il normale deflusso delle acque. La razionalizzazione e l'adeguamento delle reti tecnologiche di sottoservizi (acqua, luce, gas, illuminazione pubblica, antincendio, cavi ottici) sono stati realizzati contestualmente all'intervento nel sottosuolo per il risanamento fognario, in modo tale da ottimizzare la spesa ed escludere la necessità di future ulteriori manomissioni delle pavimentazioni.

Sono in via d'ultimazione anche i lavori nella salizada di San Giovanni Grisostomo, situata a ovest di Santa Marina. Anche qui si è proceduto al rinnovo della fognatura comunale, alla protezione dalle alte maree e al riassetto del sottosuolo.

Campo Santa Marina dopo l'intervento di risanamento.

una manutenzione continua della città

Con l'inizio di giugno Insula è responsabile della gestione quotidiana del territorio (Venezia centro, Giudecca e Murano) forte dell'esperienza già maturata a Pellestrina e Burano dove la manutenzione è già avviata dall'aprile del 2004. Il Comune e Insula hanno siglato un accordo che renderà più efficace la manutenzione che si fa carico della cura della città: un impegno comune per garantire una viabilità pedonale e acqua sicura e un costante presidio delle reti fognarie pubbliche.

Chi possiede un'automobile d'epoca, dopo averla restaurata un pezzo dopo l'altro, si impegna nella sua manutenzione quotidiana, controllandola per prevenire possibili guasti. Analogamente, a Venezia il monitoraggio costante del territorio consentirà di capire quali interventi mettere in atto non solo per affrontare problemi emergenti, ma ancor più per prevenirli. Il finanziamento complessivo per il triennio è di circa 15 milioni di euro. Per richiedere un intervento urgente è stato attivato il numero verde 800 11 11 72.

parla Mara Rumiz assessore ai Lavori pubblici Venezia

■ *Assessore Mara Rumiz, qual è l'importanza della manutenzione in una città come Venezia?*

Fondamentale. Parlando di manutenzione è essenziale mettere in atto un'azione preventiva che possa evitare il degrado della città. Si potrebbe paragonare Venezia ad un vecchio appartamento. Chi si è trovato a gestire una casa sa bene che, se non si esegue una manutenzione costante e programmata, si può incappare in gravi e costose sorprese. Conoscendo bene la fragilità di "Casa Venezia" vogliamo iniziare a monitorare il territorio programmando le opere di manutenzione seguendo il principio: "prevenire è meglio che curare".

■ *Qual è il senso di questo accordo sulla manutenzione della città tra Comune di Venezia e Insula?*

Comune di Venezia e Insula hanno unito le loro forze per lottare contro il degrado. Questa è una tappa di un percorso iniziato nel 1997, anno in cui Insula è stata fondata per volontà di Massimo Cacciari. Dopo aver scavato molti canali, risanato numerosi muri di sponda, rialzato innumerevoli metri quadri di pavimentazione, ora Insula si occuperà anche della manutenzione della città. È l'azienda giusta in quanto, nel corso degli ultimi anni, si è specializzata nel lavorare a Venezia. Ai tecnici dei lavori pubblici, invece, spetterà il compito di indirizzare i lavori e controllare l'esito degli interventi.

■ *Che cosa cambia per i cittadini veneziani?*

Con l'attivazione del numero verde, sicuramente un importante segnale d'ascolto nei confronti dei cittadini, i veneziani hanno assunto un ruolo fondamentale all'interno del processo di manutenzione. Per la prima volta, infatti, esiste l'opportunità di segnalare i problemi di Venezia. Il numero verde non deve essere preso come un luogo di proteste, ma come un'opportunità data ad ogni cittadino di collaborare con il Comune nella cura della città.

■ *Nelle prime giornate di attivazione il numero verde è stato tempestato di telefonate. Come deve essere usato, a suo dire questo importante strumento di comunicazione?*

Era da mettere in conto che ci sarebbe stata tale reazione. È comunque positivo che, fin dai primi giorni d'attivazione, si sia creato un rapporto con la cittadinanza. La gente, però, non si deve aspettare che i problemi vengano risolti da un giorno all'altro. Questo primo anno sarà sicuramente il più duro, poi un po' alla volta si andrà a regime. Purtroppo l'attuale stato della manutenzione è a dir poco problematico. L'anno scorso, per



la manutenzione della città, avevamo stanziato solo 1,5 milioni di euro, mentre Insula ne ha a disposizione ben 3,5 all'anno. Un grosso sforzo per l'amministrazione comunale, in questi tempi di vacche magre.

■ *Si riferisce agli ormai famosi fondi della legge speciale che da alcuni anni non arrivano più?*

Già. Se dovesse ancora succedere quel che si è verificato nel 2005 sarebbe un grosso guaio per la città. I finanziamenti della legge speciale non sono più inseriti nella legge finanziaria, ma nella legge obiettivo. Il Mose sta drenando tutte le risorse che precedentemente – e nello spirito della legge speciale – venivano destinate alla salvaguardia della città, intesa nel suo significato complessivo: salvaguardia dalle acque e socio-economica. Se nel 2005 abbiamo dovuto fare i salti mortali per trovare i soldi per le manutenzioni, nel 2006 e anni successivi la situazione sarà tragica. È necessario privilegiare la cura continua della città rispetto alle grandi opere. Se va avanti così ci troveremo senza acqua alta (forse), ma anche senza la città di Venezia!

■ *Cosa si augura di costruire nei prossimi cinque anni in tema di manutenzione? Che obiettivo vorrebbe raggiungere?*

Attraverso una costante manutenzione della città vorrei evitare gli interventi più grossi e costosi, risolvendoli prima che si presentino in tutta la loro gravità. Desidererei, inoltre, stipulare un patto tra amministrazione e cittadini in modo che quest'ultimi si sentano anch'essi responsabili dello spazio pubblico. Grazie al programma di manutenzione si potrebbe rendere i cittadini corresponsabili di un progetto di tutela della città.

■ *In che modo, esattamente?*

Come è stato fatto in tante altre città, come New York, ad esempio. I cittadini – abitanti o commercianti, artigiani ecc. – di una zona (un campo, un isolato o una fondamenta) dovrebbero prendersi cura di essa, tutelarla, farsi parte attiva contro l'incuria, collaborare attivamente con l'amministrazione comunale e le sue società. Ciò non può essere considerato un onere, ma un modo per riappropriarsi della città, per partecipare, da protagonisti, al miglioramento della qualità urbana.

F.S. 

3

Molti gli interventi effettuati nel primo mese di attività per riposizionare i masegni instabili.

privilegiare il quotidiano rispetto alle grandi opere



Il punto di vista dei Lavori pubblici

Intervista a Salvatore Vento, direttore centrale, e a Roberto Benvenuti responsabile del Servizio viabilità centro storico e isole della direzione centrale Progettazione ed esecuzione lavori del Comune di Venezia.



■ Ingegnere Vento, come definirebbe lo stato attuale della città?

Consideriamo che stiamo parlando di un centro storico che supera un milione di metri quadrati e che la città è sottoposta al degrado antico delle maree, al difficile e articolato posizionamento dei sottoservizi in spazi stretti con le relative necessarie manutenzioni, al degrado progressivo dei materiali come pietra e ferro in ambiente marino; pur con tutte queste cause di ammaloramento, riteniamo che la situazione sia sufficientemente accettabile, ma che è necessario un grande salto di qualità, sia a livelli di presidio del territorio, sia a livello di qualità dell'intervento manutentorio.

■ Ingegnere Vento, perché il Comune ha deciso di affidare la manutenzione della città a Insula?

Era un passo logico, già previsto dal contratto di servizio sottoscritto dal Comune e Insula nel 1997. La manutenzione urbana, infatti, è la missione dell'azienda veneziana che si dedica da anni allo scavo dei canali, al restauro dei muri di sponda e all'adeguamento della rete fognaria. Ora, oltre agli interventi a progetto, i tecnici di Insula si occuperanno anche di monitorare lo stato di degrado della città con l'obiettivo di risolvere i problemi presenti in centro storico.

■ Architetto Benvenuti, com'è cambiata la gestione della manutenzione negli ultimi dieci anni?

Si sono snellite le procedure. Fino al 2000, infatti, per ogni intervento bisognava stilare un singolo contratto con ogni ditta. Ciò portava a un numero infinito di gare d'appalto. Con l'inizio dell'anno 2000, grazie

a una nuova normativa, è stata adottata dal Comune una modalità di contratto aperto che prevedeva un unico appalto di manutenzione per un periodo di tre anni: l'impresa vincitrice doveva essere pronta a fare ogni tipo di intervento sul territorio. Un cambiamento sostanziale, introdotto dal Comune nei primi tre anni ed ora applicato anche da Insula.

■ Architetto Benvenuti, come giudicherebbe l'esperienza maturata dal Comune negli ultimi tre anni in materia di manutenzione?

Sicuramente positiva dal punto di vista professionale, anche se abbiamo dovuto fare i conti con risorse insufficienti. Ad Insula, fortunatamente, sono state messe a disposizione maggiori risorse finanziarie e quindi speriamo possa intervenire con maggiore efficacia. L'esperienza maturata è stata utile perché propedeutica ad interventi più programmati.

■ Architetto Benvenuti, purtroppo chi opera a Venezia ha sempre l'angoscia dei soldi della legge speciale non finanziati negli ultimi anni...

Se si fosse potuta stanziare una cifra maggiore per la manutenzione probabilmente saremo potuti arrivare a regime ben prima del previsto, nel senso che si sarebbero potuti risolvere i problemi urgenti della città per avviare poi una manutenzione programmata. Visti i tempi, però, mi accontenterei dei soldi stanziati sperando siano assicurate risorse certe nel tempo. Se si lavora per tre anni e per il successivo triennio non si rifinanzia il progetto è come buttare i soldi dalla finestra!

■ Ingegnere Vento quale sarà il ruolo del Comune?

Lavoreremo a stretto contatto con i tecnici di Insula. Ci dedicheremo al controllo della qualità dei lavori svolti occupandoci anche di verificare il rispetto dei tempi d'esecuzione. Prima di Insula abbiamo gestito noi la manutenzione e conosciamo bene le difficoltà di tale incarico. Inoltre terremo i rapporti con i cittadini per capire se sono soddisfatti dei lavori. Sarà una bella sfida perché dovremo iniziare a lavorare in modo diverso, sfruttando le esperienze fatte nel passato.

F.S.

4

Insula Informa
iscrizione registro
nazionale della stampa
n° 9785

registrazione del tribunale
di Venezia
n. 1284 del 15/4/98

direttore responsabile
Severino Benettelli

hanno collaborato
Francesca Scarpa
Dino Cimoli

redazione
Ilaria Boccagni
Elena Fumagalli

segreteria
Chiara Tonus

progetto grafico e mappe
Michela Scibilia
con Elisabetta Ballarin

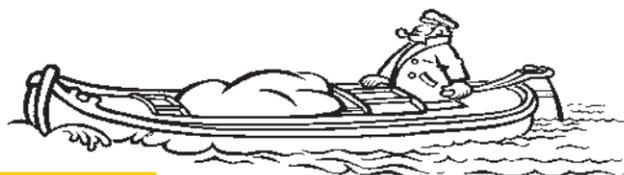
foto
Daniele Resini

disegni
Mario Crespan

stampa
Cartotecnica Veneziana srl

carta
Ricarta Polyedra
carta riciclata al 100%
senza l'utilizzo di sbiancanti
e disincrostranti

Insula spa
Dorsoduro 2050
30123 Venezia
041 2724354 - 041 2724244 fax
www.insula.it
info@insula.it



avviso ai naviganti i rii chiusi in questo periodo sono:

a Dorsoduro rio de l'Avogaria, de la Fornase, di Ognissanti

a Cannaregio rio de la Maddalena

a Castello rio dei Giardini

alla Giudecca rio de le Convertite, del Ponte Piccolo, di Sant'Eufemia

a Burano rio de la Giudecca

al Lido rio di via Candia



Redentore, una festa veneziana

Nella serata di sabato 16 luglio prende vita la tradizionale festa del Redentore, con l'apertura del ponte votivo realizzato da Insula.

Dal 5 luglio i veneziani potranno assistere alle fasi di trasporto e montaggio delle testate del ponte, al montaggio degli elementi e al posizionamento dei galleggianti, alla costruzione degli elementi di chiusura e al loro collocamento a fianco di quelli esistenti e infine alla chiusura totale, che avverrà nel pomeriggio stesso di sabato, dopo il passaggio dei pontoni per il trasporto dei fuochi d'artificio.

Il ponte rimarrà in funzione fino alla mezzanotte di domenica 17.



Pescara sceglie Insula

Il dipartimento di Tecnologie per l'Ambiente costruito della facoltà di Architettura di Pescara ha invitato Insula a partecipare la propria esperienza nel settore della gestione e manutenzione del patrimonio urbano.

Lo ha fatto in occasione del master "Giovanni Ferracuti" - Building Manager - Progettazione e gestione della manutenzione e della sicurezza dell'ambiente costruito. Insula - scelta come modello organizzativo eccellente - sarà inoltre al centro di un percorso di studio e ricerca del LabQSM - Laboratorio Qualità Sicurezza e Manutenzione della facoltà stessa. Nell'ambito della ricerca saranno analizzati e comparati diversi modelli organizzativi nazionali e internazionali, attraverso i quali la pubblica amministrazione soddisfa la richiesta di manutenzione urbana.

Venezia sotto la lente di MM2005

La prima conferenza internazionale sulla gestione della manutenzione ha scelto Venezia per affrontare aspetti teorici e tecniche sperimentali legati alla gestione della manutenzione. E visto che le attività manutentive interessano una delle tre fasi di vita - costruzione, utilizzo, conservazione - di qualsiasi bene o manufatto, i temi trattati hanno tracciato il punto della situazione in molti settori dagli aspetti economici e contrattuali agli aspetti operativi, dalla pianificazione alla gestione della manutenzione.

Frutto dello sforzo organizzativo e della collaborazione tra il CEN (Comitato europeo di normazione), il CNIM (Comitato nazionale italiano per la manutenzione) e l'UNI (Ente nazionale italiano di unificazione), la conferenza ha messo in contatto scienziati, ricercatori, tecnici ed esperti interessati ai temi correlati con la gestione della manutenzione nei diversi ambiti applicativi.