

INSULA INFORMA

Nuovi strumenti per nuove esigenze

I generici servizi pubblici a prezzo politico non soddisfano più le crescenti esigenze dei cittadini. Il cittadino-utente oggi vuole servizi di qualità, che le ridotte risorse a disposizione delle Amministrazioni locali faticano a soddisfare. Occorre, come si dice, elevare il rapporto qualità-prezzo dei servizi richiesti, fornendone di migliori ma a prezzi contenuti. Questo problema non ha che una soluzione: il Comune deve liberarsi, laddove possibile e conveniente, della loro gestione diretta, per concentrarsi sui compiti di indirizzo, programmazione e controllo e delegare totalmente le funzioni di gestione ed erogazione dei servizi, che è un compito tipicamente imprenditoriale, a soggetti esterni specializzati.

Questo approccio è contenuto in un disegno di legge in corso di approvazione da parte del Governo, che promuoverà come primo passo la trasformazione delle aziende speciali in società per azioni. L'intento della riforma è quello di misurare l'efficienza dei servizi con le regole del mercato, introducendo un regime di competitività a tutto vantaggio degli utenti, anche attraverso l'affidamento a gestori esterni, pubblici o privati, scelti con gara pubblica. Il superamento dei vecchi schemi e degli

obsoleti steccati tra il pubblico e il privato ci è imposto dalla stessa appartenenza all'Unione Europea, dove multinazionali efficienti ed aggressive, sono pronte ad entrare nel nostro Paese.

Il Comune di Venezia si è da tempo avviato sulla strada indicata dal decreto, attraverso l'"esternalizzazione" dei propri servizi pubblici, che si è tradotta nella costituzione di più di una società specializzata (Casinò, Asm, Arti, Ames, Edilveneziana, Parco Scientifico e Tecnologico, Promomarghera e la stessa Insula), ha inoltre previsto la fusione di Amav e Aspiv in un'unica società per azioni, l'apertura al mercato del trasporto pubblico locale, la trasformazione di Actv, ecc.

La costituzione di Insula rientra quindi in questa logica, di creare strumenti "ad hoc", funzionali ad obiettivi specifici: in questo caso l'accelerazione degli interventi di manutenzione dei rii, delle sponde, dei ponti e del sottosuolo urbano del centro storico ed insulare, finanziati dalla Legge Speciale per Venezia. Insula Spa non fornisce un servizio diretto e tariffabile a ciascun cittadino, ma un servizio complessivo, la cui efficienza è la condizione per poter garantire la continuità del flusso di risorse necessario. Lo strumento della

società mista, in questo caso, ha il pregio di affiancare al soggetto pubblico, primo responsabile del ciclo della manutenzione urbana, anche i gestori dei sottoservizi: è evidente che nel momento in cui si pone mano in modo massiccio, come sta avvenendo, alla razionalizzazione del sottosuolo pubblico, occorre potenziare il coordinamento e le sinergie tra i vari soggetti, per evitare al massimo potenziali diseconomie.

I risultati del primo anno di attività di Insula danno ragione alla scelta operata dall'Amministrazione comunale. Lo scavo dei rii e la manutenzione delle sponde finalmente hanno preso un buon ritmo che permetterà di recuperare il tempo perduto e rientrare in un processo ordinario e continuativo di manutenzione. La capacità di spesa ha avuto un forte impulso, come la qualità dei progetti e delle opere. La cittadinanza, che deve sopportare il disagio di lavori così complessi e impattanti sulle attività urbane, sta collaborando con grande spirito di responsabilità. La ringrazio per questo, assicurando che Insula saprà fare sempre meglio il proprio lavoro per la Città.

Michele Vianello
Vice Sindaco di Venezia

Sommario

• Nuovi strumenti per nuove esigenze di Michele Vianello	1
• Quelle maestranze giunte da lontano...	1-2
• Edifici sui rii: 100% dei contributi ai privati	2
• Murano si rinnova	3
• Un po' di storia	3
• I ponti veneziani	4-5
• Speciale Convegni	6
• Interventi del I° semestre 1999	6
• Vita di Insula	7
• Com'era... com'è	7
• La Posta - Notizie dai Soci	8

Quelle maestranze giunte da lontano...

Storie di uomini che hanno girato il mondo per "approdare" nei cantieri di Venezia

Vengono da tutte le regioni d'Italia, anche dall'estero. Molti di loro vivono lontano dalla famiglia. Sono gli uomini che con un duro lavoro quotidiano portano avanti le opere di manutenzione urbana della città. Spesso lasciano il clima mite del Sud e sopportano il rigido inverno veneziano operando all'aria aperta. Non si parla mai di loro, eppure sono gli artefici materiali del risanamento di rive, ponti e fondamente.

Qui lavorare è più difficile che in altre città. Ci sono problemi logistici diversi, bisogna trasportare i mattoni con la *carriola*, lavorare in mezzo all'umidità, stare per otto ore al giorno nel fondo dei rii.

continua a pag. 2

segue dalla prima - **Quelle maestranze giunte da lontano...**

Roberto ha 22 anni e viene da Molfetta, in provincia di Bari. Ha un diploma di perito industriale ed è già da un anno che lavora come operaio nel grande cantiere di rio degli Ormesini a Cannaregio: "Quando scesi per la prima volta in un rio in asciutto - afferma -, restai allibito dallo scenario che mi si prospettò davanti". Nonostante la giovane età, ha già girato varie provincie in Italia ed all'estero. Per i giovani non è facile trovare un'occupazione, soprattutto nel Mezzogiorno, così bisogna fare dei sacrifici e spostarsi a distanza di centinaia o migliaia di chilometri da casa. "Sono dispiaciuto - dice - di non aver continuato la strada intrapresa con gli studi, ma grazie a Dio, il lavoro non mi è mai mancato".

Tra gli operai più giovani che lavorano nei cantieri di Venezia solo una minima percentuale proviene dal centro storico o dalla nostra regione.

"Le maestranze locali hanno in media non meno di cinquant'anni - dicono in cantiere - un'opera così radicale di risanamento inoltre, non si faceva da molto tempo e mancando la richiesta, forse anche le imprese non sono state incentivate ad investire sulla formazione".

Altro elemento da non sottovalutare, ascoltando i discorsi di chi opera nei cantieri del "Progetto integrato rii", è che nonostante tutta l'esperienza che un operaio possa avere, qui si riparte da zero, confrontandosi con una realtà da imparare "sul campo".

Ali, 35 anni, nato in Tunisia, è veneziano d'adozione: "Ho girato l'intera Europa, ma lavorare a Venezia è tutta un'altra cosa. Un intervento che in un'altra città richiede una settimana, qui necessita di un mese di tempo: in Svizzera ed

in Francia - spiega il signor Ali, ricordando esperienze personali -, è tutta tecnologia, qui a Venezia si lavora con badili e motorini, è tutto fatto a mano, artigianalmente. Ma quando hai finito la giornata - conclude -, senti di aver lasciato qualcosa di "tuo" a questa splendida città".

In quanto ad esperienza, il signor Cosimo, 51 anni di Molfetta, è un veterano; nel cantiere è responsabile della squadra più numerosa. Ha lavorato in vari paesi dell'Africa per una decina d'anni, dal Kenia alla Nigeria, dall'Algeria

alla Guinea Francese, per poi passare in Germania e all'isola di Malta. La sua è una vita fatta di sacrifici, ha una bella famiglia ed è padre di tre figli: "Mia moglie - spiega - non si è mai abituata alla mia lontananza, ma il lavoro è seguito e purtroppo giù non ce n'è."

Alcune squadre di questi artigiani "giunti da lontano", alloggiavano a Mestre, altre a Murano e tornano a casa a turno una settimana ogni quaranta giorni. In questo cantiere, gli operai che provengono dal centro storico e dalle isole, sono appena quattro su quarantadue.

Camminando lungo le fondamenta del-

l'insula del Ghetto, s'incontra una squadra di Catania, stimata per l'abilità di posa e lavorazione della trachite. Preoccupato del vuoto generazionale nell'ambito delle maestranze locali, è anche Patrizio Carraro, responsabile di cantiere per una ditta veneziana, che ha alle spalle una notevole esperienza: "Sul mercato - afferma - c'è una richiesta altissima di maestranze, e questo vale per tutte le città del Veneto: in Friuli ad esempio, i grandi capimastri che un tempo realizzavano opere mastodontiche, non ci sono più".

(m.g.)



Edifici sui rii: 100% dei contributi ai privati, si attende l'approvazione del Consiglio Comunale

Il contributo del 75% già riconosciuto dal Comune ai privati cittadini per i lavori di manutenzione delle fondazioni in occasione dello scavo dei rii, presto potrebbe passare al 100%.

Se il Consiglio Comunale approverà la proposta, i proprietari di quegli immobili sui rii che rientrano nei cantieri gestiti da Insula, avranno la possibilità di eseguire la manutenzione ordinaria delle fondazioni senza oneri di spesa.

Le operazioni previste riguardano nella fattispecie il fissaggio dei mattoni con malte, le iniezioni di consolidamento, tratti di restauro a "cuci scuci" e lo spostamento degli scarichi della fognatura a quota meno 75 cm sul medio mare.

La delibera è stata approvata dalla Giunta Comunale e sottoposta con esito favorevole alla Commissione Consiliare Legge Speciale. Insula aveva svolto un'analisi in termini di costi-benefici, dalla quale erano emerse forti criticità sull'attuale sistema dovute sia ai ritardi nella conduzione dei cantieri (per fattori come la mancanza d'autorizzazione dei proprietari o l'intervento d'altre imprese), sia alla mancanza di economie di scala riguardo ad opere eseguite in area pubblica e per le considerevoli spese gestionali delle singole pratiche.

Murano si rinnova

In vista del Giubileo, Murano si rinnova. Sono numerosi gli interventi di manutenzione urbana realizzati e da avviare.

Il gioiello della laguna, simile a Venezia perché ugualmente percorso nel mezzo da un grande canale, fu uno degli insediamenti più antichi e floridi dell'estuario. Dotata anticamente di una propria amministrazione locale fino agli anni Venti, mantenne nei secoli numerosi privilegi da parte del governo veneziano.

Oggi meta di turisti, che vi giungono per visitare le fornaci più famose del mondo e luogo d'edifici storici d'alto valore artistico, Murano è coinvolta da un processo di recupero generale e diffuso. Per quanto concerne le operazioni di manutenzione urbana, previste dal "Progetto integrato rii", un primo cantiere era stato avviato nell'aprile del '97 nell'area di fondamenta Navagero, lungo le sponde di Rio S. Giovanni e la sua biforcazione verso i rii S. Donato e S. Matteo. L'intervento, che si concluderà in primavera, prevede anche il recupero delle fondamenta dei Battuti e Giustinian con l'attiguo sottoportego delle Conterie. Altro importante sito interessato recentemente dagli interventi di manutenzione urbana, sulle fondamenta Venier e Parmense, con lo scavo del sedimento dei canali nelle zone adiacenti le banchine, il ripristino delle strutture di fondazione, dei muri di sponda deteriorati, il restauro della pavimentazione ed il riassetto dei sottoservizi.

Tra le opere di prossima attuazione, si segnala l'intervento per il recupero funzionale di fondamenta Tiepolo.

Nel 1999, altre importanti novità attendono Murano, soprattutto per quanto riguarda i ponti, a partire dal recupero funzionale di ponte Abate Zanetti e di ponte San Martino, nella parte nord-orientale dell'isola, in corrispondenza dell'insediamento più antico, nei pressi della basilica dei SS. Maria e Donato. Entrambi, presentano situazioni gravemente compromesse dal punto di vista statico - conservativo.

Proseguendo lungo il canale, s'incontrano fondamenta S. Mattia, con ciò che rimane dell'omonimo convento, ossia la cappella costruita nel XVI secolo, ed un braccio dell'antico chiostro medioevale.

Anche fondamenta San Mattia, presto sarà oggetto di un radicale intervento di manutenzione e nel mese di aprile si prevede l'inizio delle attività di cantiere per la costruzione del nuovo ponte Zaniol.

Tra le infrastrutture urbane di Murano che attendono nell'immediato un processo di rinnovamento, non poteva mancare il ponte Vivarini, meglio noto come "ponte Lungo", poco distante da Palazzo da Mula, splendido palazzo recentemente restaurato ed oggi sede del Centro Civico di Murano.

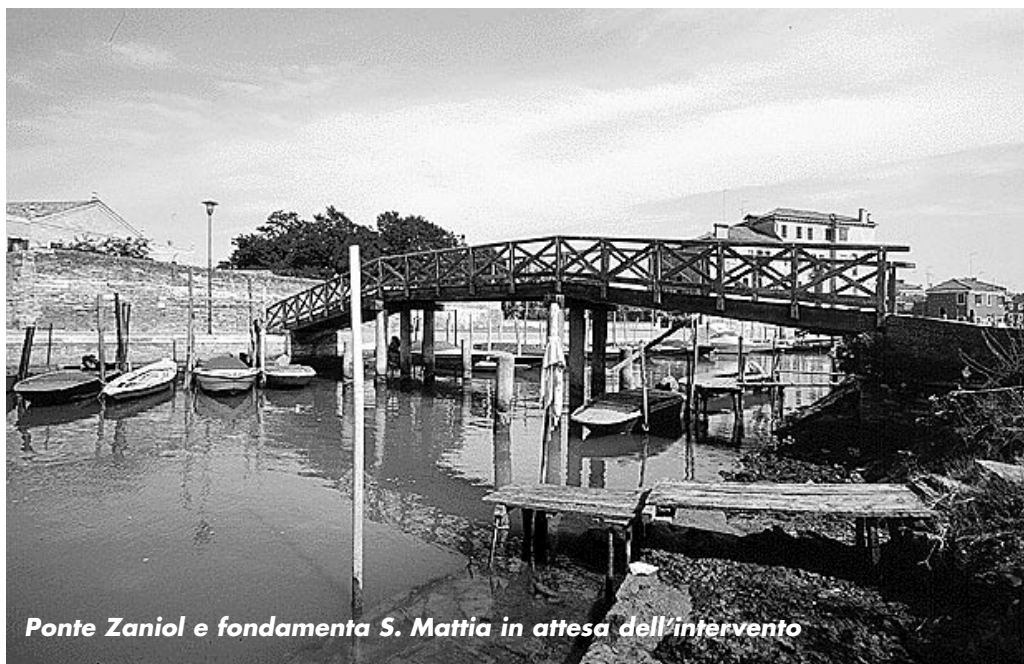
Un po' di storia: Fondamenta San Mattia e Ponte Angelo Zaniol

Fondamenta San Mattia e Ponte Zaniol sono situati lungo il tratto terminale del Canale di San Donato. L'area in oggetto si colloca all'apice nord dell'isola centrale di Murano, sulla quale sorge la Basilica dei Ss. Maria e Donato e che ha costituito il nucleo di primo sviluppo dell'isola. Successivamente si sono create, a seguito dell'intervento dell'uomo, altre quattro insule che delineano la pianta odierna di Murano. In particolare l'accrescimento dell'isola più meridionale, tagliata in due dal Canale dei Vetrai, sulle cui fondamenta si sono concentrate in epoca recente le attività economiche e sociali dell'isola, ha comportato un graduale decentramento della zona di fondamenta San Mattia, che ha conosciuto in passato periodi di maggior splendore e che riveste oggi un notevole interesse sotto il profilo storico ed archeologico.

Un attento esame della zona permette infatti di riconoscere alcuni resti più o meno celati, o inglobati da costruzioni d'epoca recente, degli antichi manufatti edilizi dai quali traspare l'antica imponenza.

Tali per esempio, sono le fondazioni in pietra di un tratto di fondamenta San Mattia e lo stesso muro di cinta - ormai in precarie condizioni - che ne prosegue l'allineamento.

Nella zona si colloca il sito dove sorgeva la *splendidissima dimora* di Caterina Cornaro, che arrivava ad affacciarsi sulla Fondamenta degli Angeli. L'edificio fu restaurato dallo Scamozzi nel 1605 e nel



Ponte Zaniol e fondamenta S. Mattia in attesa dell'intervento

catasto del 1661 è il solo, assieme a quello del Podestà (Palazzo San Donà o della Ragione) ad ottenere il titolo di "palazzo" fra tutti gli edifici, pur notevoli, dell'isola di Murano.

Dopo essere stato caserma dell'esercito francese il palazzo fu demolito verso il 1800 e lo Zanetti nella sua *Guida di Murano e delle celebri sue fornaci vetrarie*, scritta nel 1886, afferma che del Palazzo di San Salvatore della famiglia Cornaro non rimaneva più nulla.

L'opera di manutenzione urbana prevista, s'inquadra in una serie d'interventi, in parte già intrapresi, che mirano a risolvere

radicalmente le problematiche strutturali dei muri di sponda, delle rive e dei ponti dell'isola, che in alcuni casi vertono in condizioni di grave degrado. Fra gli interventi prioritari sono stati individuati la fondamenta San Mattia ed il ponte Angelo Zaniol. La riva, per un tratto d'argine, è costituita da un muro di sponda precario, mentre verso il ponte non esiste alcun tipo di manufatto spondale ed il terreno degrada naturalmente verso il Canale di San Donato. Lo stesso ponte Zaniol sarà costruito privo di barriere architettoniche e tenendo conto delle esigenze della navigabilità.

I ponti veneziani

La città di Venezia conta 454 ponti.

In questo numero, qualche cenno alla loro storia e alle diverse tipologie, mentre con la prossima uscita ci si soffermerà sui problemi collegati al passare del tempo, sui materiali e sulle tecniche di restauro.

Sin dalle origini, la crescita della città di Venezia è stata accompagnata dal prosciugamento delle piscine, dalla bonifica di *velme* e paludi, dalla definizione della marginatura dei rii.

Con la morfologia delle vie di comunicazione d'acqua, viene ad evidenziarsi anche la necessità di collegare i percorsi pedonali formatisi all'interno delle isole edificate.

I primi ponti in pietra di cui si ha notizia furono eretti verso il 1170; si tratta di quelli della Canonica e di San Provolo, a comunicazione di S. Marco e S. Zaccaria, percorso interessato dal corteo dogale nel giorno di Pasqua.

A mano a mano che i vecchi margini in legno delle isole - detti *volparoni* - furono sostituiti con quelli in materiale lapideo, anche i ponti cominciarono ad essere

tori dell'urbanistica neoclassica, dall'interramento d'alcuni rii alla ricostruzione di strade e ponti.

Lo sviluppo dei percorsi pedonali di Venezia, a scapito della viabilità acquea, proseguì sotto la dominazione austriaca. Nello stesso secolo, lo sviluppo dell'industria e della tecnologia portò a realizzare in città il primo ponte in ghisa, quello progettato nel 1850 dall'ingegnere Collalto e



Il sistema viario pedonale comincia sin dal XII secolo ad assumere importanza e ad evidenziare la necessità di accedere rapidamente da un'isola all'altra, senza dover "passar traghetto".

Le passerelle private, costituite da assi di legno gettate tra le due rive, si trasformano sempre più in elementi indispensabili del tessuto urbano, con il quale cominciano a dialogare in maniera interattiva, dapprima in modo amovibile e successivamente in forme sempre più stabili.

ricostruiti "in pietra", con pochi gradini molto profondi e inclinati, così da consentire il transito d'animali e carri, privi delle *bande*, i parapetti laterali, così da consentire il diretto flusso delle merci tra suolo pedonale e la sottostante via d'acqua.

Occorre attendere l'età napoleonica perché la viabilità pedonale assuma un ruolo essenziale nella città: è del 1807 la costituzione della Commissione per l'Ornato che ha il compito di adattare tutto l'organismo urbano secondo i principi riforma-

posto sul *rio del Remedio* nel sestiere di Castello.

Come sono fatti

La maggioranza dei ponti è costruita in muratura, ha una struttura ad arco la cui forma oltre ad indicarne le caratteristiche strutturali costituisce anche il primo elemento di classificazione.

I ponti in muratura a Venezia si possono sostanzialmente suddividere nelle seguenti tipologie:



Volta a tutto sesto

E' bordata con conci in pietra di varia fattura detti "armille", ammassati alla volta mediante blocchi trasversali in pietra detti "catene". Essi sono uniti con loro da "arpesi" (collegamenti in barre metalliche).

Il piano di calpestio, in origine in mattoni o elementi in pietra, è costruito su uno strato di terra posta sull'estradosso dell'arco; i gradini, pochi e profondi, sono segnati da un'alzata in pietra. Al centro del ponte si trova una piazzola piana come zona di sosta che nei secoli passati fu usata anche come area di commercio stante la mancanza di balaustre.

La volta, agli estremi, poggia su due basamenti (piedritti) ricavati internamente o esternamente ai muri di sponda delle rive opposte. La struttura, coerente con il muro di sponda, presenta nel tratto interessato dal ponte un allargamento del "batù de pali" con la sovrastante muratu-

- 1) **Volta a sesto acuto** (o "a schiena d'asino"): è tipica dei ponti più antichi che attraversano rii molto stretti e presentano una buona *freccia*¹.
- 2) **Volta a tutto sesto**: come la precedente, è indicata per rii larghi 4-5 metri consentendo una *freccia* di circa 2 metri.
- 3) **Volta ad arco ribassato**: è la forma prevalente nei ponti d'ogni dimensione, ha una larghezza maggiore o uguale a 6 metri tale da consentire almeno 2 m. di *freccia*.
- 4) **Volta ad arco policentrico**: è caratterizzata da una curva tracciata raccordando settori d'arco di diverso raggio e centro; tale forma risale al 1800 e pur essendo estranea alla tradizione veneziana è stata favorita da Giuseppe Salvadori, ingegnere capo dal 1817 al 1852. Il vantaggio di tale forma consiste nell'offrire una maggiore sezione utile del canale alla navigazione senza pregiudicare la viabilità pedonale.



Volta ad arco ribassato

La volta è realizzata con mattoni pieni e mediamente ha uno spessore di 26 cm..

ra per contrastare le sollecitazioni orizzontali.

Alcuni ponti di quelli noti nel toponimo come "ponte storto", poggiano sui piedritti non in forma retta, ma sghemba, ossia con gli assi della volta non ortogonali a quello stradale superiore, creando problemi di concentrazione di carichi su porzioni di volta.

In origine la quasi totalità dei ponti era priva di parapetti; solo alcuni di maggior importanza e pregio architettonico furono costruiti con il loro parapetto in pietra: ponte di Rialto, della Paglia, della Canonica. Nel periodo della dominazione austriaca la maggior parte dei ponti fu dotata d'eleganti ringhiere in ghisa sorrette da pilastri in ghisa o pietra d'Istria. In molti ponti fu semplicemente costruito un muretto sopra le "armille" laterali.

Ivano Turlon

(continua)

¹ Distanza verticale fra la chiave di volta e la corda dell'arco.



Volta ad arco policentrico

SPECIALE CONVEGNI

Aziende pubbliche e liberi mercati: la gestione del nuovo

Entro il 30 giugno, le aziende speciali dovranno trasformarsi in S.p.A.. Ciò è previsto da un decreto legge in via di emanazione che modificherà la legge 142/90 ed è stato oggetto di dibattito nel convegno promosso dal Comune di Venezia e tenutosi il 5 febbraio scorso presso la Scuola di San Giovanni Evangelista.

L'intento della nuova norma è la liberalizzazione del mercato dei servizi, per aumentarne la competitività ed elevarne la qualità. L'Ente Locale si limiterà ad esercitare compiti di indirizzo, programmazione e controllo, delegando la gestione a soggetti imprenditoriali.

Al convegno, dove è intervenuto il Sottosegretario all'Interno on. Adriana Vigneri, il Sindaco di Venezia Massimo Cacciari ha dichiarato di considerare la nuova norma come occasione per superare l'obsoleta separazione tra il pubblico e il privato, che permane nel settore dei servizi urbani. Ma per evitare che si tratti di un mero cambiamento di etichette, occorre che tutti, dagli amministratori ai dipendenti, sappiano cogliere l'essenza e la portata di una tale riforma. Riforma che il Comune di Venezia ha

da tempo avviato. Il Vice sindaco Michele Vianello ha parlato di "scelta strategica" dettata dalla crescente richiesta di "qualità dei servizi pubblici" da parte dei cittadini-utenti, dal pressante problema dei costi e dalla necessità di un confronto da parte delle aziende con il mercato (vedi in prima pagina).

Il dott. Andrea Lolli, Presidente dell'Amav, ha parlato della trasformazione in atto delle imprese dei servizi pubblici e il dott. Massimo Sorarù, della Commissione Nazionale Enti Locali dei Dottori Commercialisti e dei Revisori, ha svolto una relazione sulle problematiche organizzative e le modalità di controllo da parte dell'Ente Locale dei servizi pubblici affidati all'esterno.

Tra i "casi" presentati anche quello di Insula, società mista costituita nel 1997. Uno degli aspetti particolari del caso Insula - ha ricordato il Presidente Paolo Gardin - è la confluenza nella società di esperienze pervenute dal settore pubblico e da quello privato, che ha posto a contatto mentalità, comportamenti, aspettative, in sintesi "culture" assai diverse. Non basta adottare nuove formule istituzionali e organizzative - ha aggiunto - senza un adeguamento "attitudinale" delle risorse umane chiamate ad attuarle.

Scavo dei rii: problemi di manutenzione e sopravvivenza

Le tecniche e i problemi legati alla manutenzione sono stati al centro del IV convegno organizzato dall'Associazione degli Architetti Veneziani, incentrato sul tema dello "Scavo dei rii".

Il 5 febbraio scorso, tecnici ed esperti si sono radunati all'Ateneo Veneto, per fare il punto su quanto sta accadendo in città.

Si è parlato di problemi legati alla salvaguardia, delle tipologie d'intervento di tipo "tradizionale", della natura dei materiali impiegati, ma anche delle ultime soluzioni tecnologiche che il mercato propone, come ad esempio il sistema di "micropalificazio-

ne indisturbata" per risanare le sottofondazioni, utilizzato con grande successo nel recente e delicato intervento di Insula in riva della Frescada ai Frari, uno dei più trafficati di Venezia, dove barche di notevole stazza e con motori potenti, avevano fortemente deteriorato le fondamenta.

Oltre al Presidente dell'associazione Lamberto Dehò, erano presenti numerosi relatori tra i quali l'Assessore ai Lavori Pubblici del Comune, Claudio Orazio, il Presidente Provveditore del Magistrato alle Acque Felice Setaro, il Sovrintendente ai beni Architettonici ed Ambientali

Roberto Cecchi.

Nella sua relazione, l'arch. Giorgio Leandro, dell'Associazione Architetti Veneziani, ha posto gli accenti su temi d'attualità, compresa la dibattuta questione dell'innalzamento delle rive.

Il Direttore Generale di Insula, Ivano Turlon, ha presentato l'approccio metodologico adottato dalla società per la manutenzione urbana, nei vari interventi come lo scavo dei rii, il rifacimento delle fondamenta, le varie soluzioni previste in caso di rialzo, il restauro di ponti, il ripristino dei sottoservizi in sottosuolo.



Attività di scavo nell'insula del Ghetto

INTERVENTI AVVIATI O DA AVVIARE NEL PRIMO SEMESTRE DEL 1999

- febbraio Ponte dei Penini a Castello / Pellestrina-S. Pietro in Volta: intervento provvisorio per la fognatura a Portosecco / Rialto-Pescheria: intervento provvisorio sul mercato ortofrutticolo.
- marzo Murano: Ponti Abate Zanetti e S. Martino.
- aprile Murano: Fondamenta Tiepolo / Ponte Zaniol e Fondamenta S. Mattia.
- maggio Ponte Vinanti a S. Croce / Lido: Via Candia / Rialto Pescheria: opere d'urbanizzazione ed arredo / Ponte Moro / Murano: Ponte "ex Vivarini" / Insula di S. Giovanni in Bragora.
- giugno Scavi preliminari ad umido in vari siti.

Vita di Insula

Pellestrina-S. Pietro in Volta: avviato l'intervento urgente a Portosecco.

Lo scorso dicembre si è svolto un incontro pubblico presso il Consiglio di Quartiere di Pellestrina, sollecitato dai cittadini in seguito ai problemi legati alle fognature dell'abitato di Portosecco.

Insula ha presentato il progetto d'intervento per la regolamentazione delle fognature che risolve provvisoriamente i problemi di ordine igienico in attesa di avviare, nell'estate del '99, il grande intervento complessivo di risanamento igienico-sanitario dell'isola di Pellestrina. Quest'ultimo prevede il collegamento della rete fognaria primaria dell'isola al depuratore del Lido, la costruzione di quella secondaria di Pellestrina - sestiere Scarpa e di quella primaria e secondaria di San Pietro in Volta.

Nel mese di febbraio, così com'era stato preannunciato nel corso dell'incontro pubblico, è iniziato l'intervento provvisorio, con la direzione lavori del geom. Vittorio Bergamo di Insula. La realizzazione dell'opera è stata affidata all'impresa Vianello Doretto di Pellestrina.

Uno studio sulle iniezioni nei muri di sponda

Una convenzione di ricerca su tale tema è stata siglata l'11 febbraio scorso tra Insula e il Consorzio Venezia Ricerche con lo scopo di accrescere le conoscenze circa le prestazioni e le caratteristiche delle iniezioni praticate per il consolidamento dei muri di sponda e delle fondazioni.

L'indagine, che durerà cinque mesi, prevede l'esecuzione di carotaggi - ossia l'estrazione di materiali da analizzare - in alcuni cantieri in opera sui rii veneziani e di test da condursi nei laboratori del Parco Scientifico

Tecnologico.

Parteciperanno all'indagine, docenti dei due atenei veneziani (Ca' Foscari e Iuav) e dell'Università di Padova.



Lavoro notturno sul ponte di San Polo

Restaurato il Ponte di San Polo

Nel corso del mese di febbraio sono stati ultimati i lavori di manutenzione del Ponte di San Polo. L'intervento, completato con qualche giorno d'anticipo sui tempi previsti, si è svolto senza mai precludere la viabilità, eccetto che per le lavorazioni più difficoltose che richiedevano necessariamente l'interruzione temporanea del passaggio. Queste sono state realizzate durante cinque turni di notte nel mese di gennaio. Tale risultato, è stato possibile grazie alla disponibilità dimostrata dai commercianti della zona e dal Consiglio di Quartiere 2, nonché dalla professionalità e l'impegno dell'impresa, della direzione lavori, di Aspiv ed Italgas, chiamate ad intervenire congiuntamente per le reti di loro competenza.

Un nuovo strumento per informare i cittadini

Insula ha varato una nuova campagna informativa rivolta ai cittadini.

Dato l'intensificarsi degli interventi in centro storico e nelle isole, l'Ufficio Relazioni Esterne ha deciso di adottare un nuovo canale di comunicazione, per diffondere anticipatamente informazioni sugli interventi in città. Si tratta di lettere informative da distribuire "porta a porta" e nei negozi, che si aggiungono al dialogo in atto con l'opinione pubblica, già presente attraverso i media, i Consigli di Quartiere, le associazioni ed i comitati.

Mercato di Rialto, si parte

Dopo i fiumi di parole, spesi in questi ultimi anni sull'argomento, finalmente sono state avviate le procedure per la realizzazione del radicale rinnovamento del mercato di Rialto.

Tale risultato è stato ottenuto grazie al contributo fornito dai vari attori in causa: i commercianti, l'Amministrazione Comunale - in particolare l'assessorato alle attività produttive -, il Consiglio di Quartiere 2, il comitato "Rialto Futura" ed i professionisti che hanno curato la progettazione.

L'intervento, coordinato da Insula, è preceduto da una fase preliminare che prevede la posa d'infrastrutture per la sistemazione provvisoria del mercato ortofrutticolo tra Campo Cesare Battisti e la Caseria. Concluse queste operazioni, a maggio inizieranno i lavori di risanamento complessivo, ossia l'adeguamento igienico-sanitario con la costruzione di un depuratore, il riassetto dei sottoservizi, il restauro dei muri di sponda ed il rinnovo della pavimentazione, la fornitura e la messa in opera di nuovi banchi di vendita per il mercato ittico e ortofrutticolo.

Com'era



Com'è



La fondamenta del Forner sul Rio della Frescada (Frari) prima e dopo l'intervento di restauro

La Posta

INSULA INFORMA
c/o Insula S.p.A.
Dorsoduro 2050
30123 Venezia
Fax 041/2724244

"Dopo aver sollevato il problema della compatibilità del cantiere dei lavori di restauro di Ponte San Giovanni Crisostomo con il forte flusso pedonale nelle giornate di Carnevale, è con vivo piacere che prendo atto del forte impegno e della professionalità della Direzione lavori e dell'impresa esecutrice per risolvere il problema con una fortissima accelerazione dei lavori. Ne voglio anzi sottolineare l'importanza perché ritengo che questo episodio debba costituire un esempio da seguire in un panorama cittadino troppo spesso desolante per quanto riguarda i tempi di esecuzione delle opere pubbliche".

Il Presidente del Cdq - 1
Marco Zanetti

"Il Comitato commercianti S. Polo vuole ringraziare pubblicamente Insula. Il giorno 11 gennaio scorso infatti sono iniziati gli interventi di restauro sul ponte di S. Polo, quello che dal campo permette di accedere alla zona di S. Tomà. I timori da parte di noi commercianti della zona erano legati all'eventualità di una chiusura del ponte soprattutto in concomitanza con il Carnevale. La Società ci aveva assicurato che l'intervento non avrebbe assolutamente intralciato o, peggio, bloccato la circolazione e che comunque il restauro non si sarebbe protratto oltre il 27 febbraio. Beh, una volta tanto, le cose non sono andate così... ma molto meglio. Non solo non è stato creato alcun disagio alla circolazione pedonale ma grazie ad una serie di interventi notturni il ponte è stato rimesso a nuovo con quindici giorni di anticipo".

Il Comitato Commercianti S. Polo

Notizie dai Soci

ASPIV

Antincendio a Venezia, lavori in corso

Tra breve, i veneziani di quattro "insulae" della città saranno, per la prima volta nella storia, finalmente, protetti contro il rischio d'incendio da una rete idrica realizzata appositamente. Questa rete sarà utilizzata per i necessari interventi dai Vigili del Fuoco, e garantirà acqua non salmastra, alla pressione necessaria per arrivare anche ai piani alti, in caso d'incendio.

Ma andiamo per ordine. Che Venezia fosse una città particolarmente vulnerabile, a rischio d'incendio, si sapeva senza che il drammatico rogo della Fenice mettesse la fragilità di questa città unica sotto gli occhi di tutto il mondo. Calli stretti, canali spesso in secca, o intasati da imbarcazioni, o troppo stretti per farvi passare i mezzi acqueei dei Vigili del Fuoco accrescono enormemente la vulnerabilità della città.

Così è nata l'idea di dotare Venezia di un'apposita rete antincendio, distinta dalla normale rete idrica, ad essa collegata in alcuni punti per approvvigionarsi d'acqua.

Da quei punti, alcune "centraline" pompano l'acqua nelle tubazioni antincendio, mantenendola alla pressione di sessanta metri, necessaria per far arrivare i getti dei Vigili del fuoco anche ai piani alti.

Il Comune ha affidato la progettazione e la realizzazione dell'idea all'Aspiv, la quale ha recentemente predisposto un progetto generale per tutta la città. Intanto, ha avviato quattro cantieri sperimentali, per verificare il sistema funzionale della nuova rete antincendio. Le quattro "insulae" nelle quali i lavori sono in corso sono quelle del Ghetto, ormai prossima ad essere completata, di Santa Maria Formosa, di Santa Maria di Zobenigo (della Fenice), dei Frari. A primavera, in queste quattro zone la rete antincendio sarà operativa.

Il Sile torna a scuola

Per il terzo anno consecutivo, le scuole elementari e medie inferiori del Comune di Venezia potranno partecipare ad uno degli itinerari educativi più gettonati da insegnanti e studenti. L'iniziativa è stata presentata presso la sede degli itinerari educativi del Comune, a Mestre.

Titolo dell'itinerario, organizzato in collaborazione con Aspiv: "Gli

aspetti naturalistici dell'alto corso del Sile". Oltre a quello sul Sile, l'Aspiv ha in corso un'altra iniziativa per la scuola, sempre in collaborazione con il Comune di Venezia: riguarda l'approvvigionamento idrico della città e le sue fontane; vi partecipano 20 classi tra elementari e medie, tutte del centro storico veneziano.

A seguire l'itinerario sul Sile (lo sapevate che, con i suoi quasi cento chilometri di corso, è il fiume di risorgiva più importante d'Italia?) saranno trenta classi delle elementari e medie inferiori, con altrettanti docenti e seicento allievi. L'obiettivo è far conoscere ai ragazzi l'ecosistema naturale e artificiale legato a quest'importante risorsa idrica, rilevando le caratteristiche dell'ambiente fluviale e ricostruendo quindi le relazioni che legano le attività e insediamenti umani e le risorse idriche. "L'inizio delle attività delle classi è preceduto da quattro incontri con insegnanti, per prepararli a quest'itinerario - spiega Valeria Frigo, responsabile degli itinerari educativi -, il coinvolgimento delle scolaresche parte dalla visita guidata del Sile".

TELECOM

L' "800" sostituisce il "167"

Dal 1 febbraio, cambiano i numeri verdi italiani. L' "800" infatti, sostituisce il 167, allineandosi alla numerazione in vigore nella maggior parte dei paesi europei e del Nord America.

Fino alla fine di novembre 1999 comunque, si potranno chiamare i numeri verdi già attivi sia con il "167" che con l'"800".

Ai nuovi abbonati al servizio, sarà assegnata invece la nuova numerazione e potranno essere chiamati solo con quella.

Il cambiamento, in ottemperanza al Decreto Ministeriale del 27/2/98 sulla "disciplina della numerazione nel settore delle comunicazioni", non modifica le caratteristiche e l'utilità del servizio per le aziende ed i loro clienti. Per questi ultimi, la chiamata è naturalmente gratuita.

Il numero verde, addebitando direttamente il costo della telefonata al destinatario, è utilizzato soprattutto dalle aziende e dalla pubblica amministrazione e si è dimostrato un sicuro strumento di promozione e di marketing nonché di trasparenza e disponibilità verso consumatori e cittadini.



INSULA INFORMA
Trimestrale di "Insula Spa"

Sede Legale:
Via Cardinal Massaia 44
30170 Mestre (VE)

Sede Operativa:
Dorsoduro 2050
30123 Venezia
Tel. 041/2724354
Fax 041/2724244

internet: www.insula.it
e-mail: stampa@insula.it

Direttore responsabile
Leopoldo Pietragnoli

Redazione
Martina Galuppo
Luigi Torretti

Foto: Daniele Resini

Registrazione del Tribunale di
Venezia n. 1284 del 15/4/98

Progettazione grafica
Accademia Pigreco

Stampa Cartotecnica Veneziana srl

Spedizione in A.P. - 70% - Filiale di Venezia