

in questo numero
Sant'Elena

intervista a
Massimo Cacciari

lavori **conclusi**
lavori **in corso**

Venezia accessibile



Sant'Elena

Sant'Elena presa come simbolo del mancato finanziamento della legge speciale. Il polmone verde di Venezia, una delle zone a più alta densità abitativa all'interno della città, è una delle principali "vittime" del mancato arrivo dei fondi per la manutenzione.

Per quanto riguarda la continuità del programma di interventi sono garantiti, dal punto di vista finanziario, la conclusione di tutti i lavori in corso e solo parte degli appalti previsti per il 2006. Oltre al risanamento igienico sanitario di Sant'Elena, non sono stati finanziati alcuni interventi quali: il 2° lotto del ripristino idraulico dei rii e delle sponde delle insule di San Martino e di San Felice; il risanamento igienico sanitario dell'isola di San Pantalon; la continuità degli interventi di risanamento a Burano, al Lido e a Pellestrina. Senza la certezza di un flusso continuo di finanziamento non è più garantita l'attività di salvaguardia della città. Se la situazione non si sbloccherà entro breve tempo, non sarà più possibile scavare i rii, rialzare le fondamenta, riparare la pavimentazione, restaurare i ponti. Senza un'opera continua di manutenzione, alla città di Venezia non resterà altro che imboccare la strada verso il degrado.

F.S. ✍

Parla Massimo Cacciari Quale futuro per Venezia?

■ *Qual è l'importanza della manutenzione in una città come Venezia?*

Credo sia un'importanza di immediata evidenza, se si immagina la città come una casa: del resto, è stato un grande scrittore veneziano, Pier Maria Pasinetti, a cogliere gli spazi della città storica come i corridoi e le stanze di una casa. È la manutenzione quotidiana, puntuale, assidua, vorrei dire la "cura", che consente di conservare una casa – e quindi anche una città – nelle condizioni di migliore vivibilità e accoglienza, di accorgersi subito di eventuali guasti cui porre immediato rimedio, di controllare l'esigenza di cambiamenti e di migliorie e quindi di programmarli. Priva di manutenzione, una casa – e quindi una città – degrada rapidamente, e l'intervento di restauro sarà poi molto complesso e molto costoso. Tanto più valido, questo ragionamento, in una città storica e fragile come Venezia, a causa della vetustà di molti edifici, dell'aggressione della salsedine, del logorio prodotto dagli spostamenti di grandi masse d'acqua per il flusso e il riflusso della marea (anche senza pensare ai guasti prodotti dal moto ondoso), dall'accumulo dei fanghi sul fondo dei rii, dall'inquinamento atmosferico, anche se ridotto rispetto alle città di terraferma.

■ *Perché è importante che continui ad esistere un'azienda come Insula, totalmente dedicata alla manutenzione della città?*

Rispondo ricordando le ragioni che portarono all'istituzione di Insula, durante il mio primo mandato di sindaco, voluta come società per azioni, di importanza strategica, inserita nel disegno di dar vita a un'effettiva im-

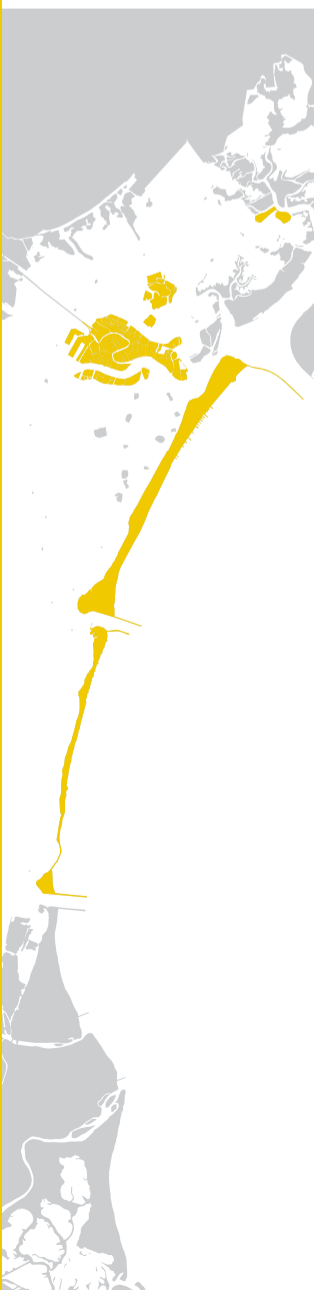
prenditorialità pubblica, che corrisponda a criteri di efficienza e di economicità ma senza dimenticare i doveri che derivano dal carattere pubblico dei servizi offerti. L'impegno chiesto a Insula fu quello di una gestione di tipo aziendalistico per avere maggiore efficienza nel fronteggiare correttamente il piano trentennale di scavo dei rii e la connessa manutenzione

programmata e articolata, garantendo continuità e tempestività nell'attuazione del piano. I risultati ottenuti da Insula confermano, con la efficace realtà dei numeri, la bontà di quella decisione e la sempre attuale importanza dell'azienda, tanto più da quando a Insula sono stati affidati anche la cura della viabilità, pedonale e acquea, e il presidio delle reti fognarie pubbliche.

■ *Quali sono i vantaggi dell'attività di Insula per i cittadini?*

Credo che la semplice vista dei rii liberi da fanghi, praticabili anche in condizioni di basse maree eccezionali – impensabile fino ad appena dieci anni fa – testimoni da sola l'utilità per i cittadini dell'operato di Insula; e affiancherei il rialzo dei selciati, che consente ora il transito pedonale senza passerelle anche con maree medio-alte in diverse zone della città. Del resto, il consenso e la fiducia dei veneziani in Insula è ben testimoniato dalle molte telefonate – in media sette al giorno – per segnalare interventi urgenti alla pavimentazione, sui ponti, sulle rive: tra quelli segnalati dai cittadini e quelli programmati, nei tre mesi estivi gli interventi di Insula sono stati circa 500. Mi sembra che i vantaggi si vedano.

È la manutenzione quotidiana, puntuale, assidua che consente di conservare una città.



Il mancato finanziamento della legge speciale minaccia pesantemente l'intero tessuto economico e sociale di Venezia.

■ *Come vede una Venezia senza legge speciale?*

Che danni arrecherà alla città il mancato arrivo dei finanziamenti?

A questo punto, dopo due anni di sole "briciole" dai fondi del Cipe, il mancato finanziamento della legge speciale minaccia pesantemente l'intero tessuto economico e sociale di Venezia. La forzata interruzione di lavori pubblici e privati (penso ai contributi per il restauro delle case) avrà riflessi negativi sul sistema delle imprese, sull'artigianato locale, sul mercato del lavoro, sulla residenza e quindi sull'indotto più vasto, anche del commercio, un indotto del quale questi lavori sono indispensabile volano. Va detto con forza: non è messo a rischio soltanto il restauro di un qualche palazzo o la sistemazione di un po' di fondamente, ma è la città nel suo complesso che viene messa a rischio (non soltanto la città storica, perché il ricorso ai mutui per sostituire i fondi mancanti della legge speciale per gli interventi irrinunciabili avrà un contraccolpo sui lavori in terraferma, ai

quali finora erano destinati tutti i fondi acquisiti con mutui). Sarebbe un danno gravissimo per Venezia, per la sua storia e per l'emblema di civiltà che tutti, italiani e non, le riconoscono.

■ *Che cosa si augura per il futuro della città?*

Mi auguro che la città rimanga se stessa, recuperando le ragioni, i valori, le vocazioni per le quali è stata costruita ed è diventata la città-simbolo che il mondo conosce. Ciò significa e presuppone, naturalmente, la riappropriazione e la traduzione in atto di tutte le sue storiche potenzialità (di vivibilità, di produttività, di elaborazione culturale) che sono enormi e a mio giudizio singolarmente idonee ad affrontare il futuro. In tale impresa è essenziale, come chiunque può giudicare, ricostruire le primarie condizioni di salvaguardia e di agibilità della città, quello che appunto Insula è chiamata quotidianamente a fare.

2005 interventi conclusi e in corso



Venezia cantieri d'acqua

Maddalena Santa Fosca: in corso

Sant'Eufemia: in corso

San Gregorio: in corso

San Trovaso: in corso

San Vio: in corso

L'attività dei cantieri d'acqua – prioritaria per garantire la navigabilità dei rii, la sicurezza dei palazzi e la protezione dalle acque alte – è ormai consolidata: la percentuale di avanzamento ha oltrepassato il 60% del totale della viabilità acquea.

Attualmente sono in corso i lavori nelle insule di San Trovaso, Sant'Eufemia, San Vio (che si concluderanno nei primi mesi del 2006), Maddalena Santa Fosca e San Gregorio (il primo intervento integrato d'acqua e di terra).



Venezia cantieri di terra

Santa Marina: concluso giugno 2005

San Giovanni Grisostomo: concluso dicembre 2005

San Lorenzo: in corso

Tolentini lotto 1: in corso

Anche l'attività dei cantieri di terra – ovvero la seconda fase dedicata alla riattivazione e all'adeguamento del sistema di raccolta e collettamento degli scarichi fognari per garantire il risanamento igienico sanitario dei centri urbani – è ormai a regime. Conclusi i lavori a Santa Marina e a San Giovanni Grisostomo, proseguono gli interventi a San Lorenzo e ai Tolentini (lotto 1).

isola di Pellestrina

Pellestrina, collettori secondari lotto 3: concluso aprile 2005

San Pietro in Volta, collettori secondari lotto 1: in corso

San Pietro in Volta, costruzione collettore principale: in corso

Insula sta sostituendo, adeguandolo agli standard igienico-sanitari attuali, il sistema fognario risalente al "dopo alluvione". Il "progetto Pellestrina" si prefigge di proteggere l'isola dalle acque alte, congiuntamente ai lavori già eseguiti di rinforzo delle difese a mare e di marginamento del lato interno verso la laguna. Tali interventi sui marginamenti comportano

la creazione nell'abitato di un "catino" tra quota +0,90 e +1,20 metri. In una situazione di depressione rispetto ai livelli di marea in atto, ciò che viene accumulato nel catino deve essere trasferito all'esterno. Ne consegue che necessariamente la fognatura dovrà essere ermetica, eliminando, perciò, la comunicazione con la laguna e convogliando le acque reflue al depuratore del Lido.

La rete mista in corso di realizzazione è suddivisa in primaria, il collettore principale, e secondaria, l'insieme dei segmenti che penetrando nelle calli sono di collegamento con le utenze.



Lido

canale Excelsior: concluso maggio 2005

darsena Casinò: concluso giugno 2005

restauro sponde lotto 1: in corso

In primo piano è stato messo il restauro dei canali interni, che l'incuria aveva reso stretti, maleodoranti e a volte non navigabili nemmeno con barche a fondo piatto. Tale intervento di riqualificazione ha mosso i primi passi proprio dai due canali più "nobili" dell'isola: il canale dell'Excelsior e la darsena del Casinò. Nel prossimo futuro, il Lido di Venezia sarà coinvolto dal programma di risanamento dei canali interni, recentemente avviato con l'esecuzione del lotto 1.



Legge speciale: storia di una promessa non mantenuta

Alcune considerazioni di Luigi Torretti, direttore generale di Insula

Il rifinanziamento della legge speciale era stato garantito da Silvio Berlusconi in persona. In occasione dell'ultimo Comitato, svoltosi lo scorso 28 settembre a Roma, il presidente del consiglio aveva assicurato il rifinanziamento della legge speciale: "La coperta è corta e i soldi sono pochi, ma mi impegnerò per portare a casa i fondi richiesti da Venezia".

Queste le promesse, ben diversa la fine della storia: a Venezia sono rimaste solo le briciole e cioè 3 milioni di euro invece dei 38 richiesti.

Per la prima volta salteranno i contributi ai privati per i restauri e molti

Burano

lotto 1: concluso maggio 2005

lotti 2 e 3: in corso

piattaforma pontile Actv: in corso

depuratore a Mazzorbo: concluso marzo 2005

L'isola di Burano si trova al centro di un progetto straordinario e radicale. Questi gli obiettivi principali: il risanamento igienico sanitario, la difesa dalle maree medio-alte, l'adeguamento e la razionalizzazione dei sottoservizi. Elemento portante del progetto integrato è la realizzazione di una moderna rete fognaria, senza precedenti in un'isola della laguna di Venezia. Gli scarichi di ogni abitazione verranno allacciati a centraline di sollevamento e da queste alla rete in pressione che convoglierà i reflui al depuratore di Sant'Erasmus, il "recapito" principale, e a quello di Mazzorbo, in caso di emergenza. Una soluzione che permetterà l'eliminazione degli sbocchi verso la laguna.

Tale intervento ha offerto l'occasione di adeguare i servizi a rete e di rialzare la pavimentazione a +110 cm. Per proteggere Burano da maree superiori a +110 cm verranno collocate delle paratoie mobili sui cinque imbocchi dei rii dell'isola.



Murano

fondamenta Cavour: concluso febbraio 2005

fondamenta Santi: concluso settembre 2005

Nel corso degli ultimi otto anni, Insula ha operato numerosi interventi di manutenzione che hanno riguardato le fondamenta Navagero, San Giovanni dei Battuti, Colleoni, Giustinian, Maschio, San Martino, Venier e Parmense, San Mattia e Tiepolo e i ponti Abate Zanetti, ex Vivarini detto Longo, San Martino e Zaniol.

Dopo la collocazione dell'ultimo tassello del programma di manutenzione dei muri di sponda (gli interventi alle fondamenta Santi e Cavour), Insula si occuperà degli altri problemi dell'isola, primo tra tutti la rete fognaria, ampliando l'esperienza dell'intervento eseguito nella zona di Fra' Mauro.



interventi di Insula non verranno avviati. Tutte le risorse sono state assegnate al sistema Mose.

■ *Tra le dighe mobili e i programmi integrati di Insula esistono delle complementarità?*

Sì, se pensiamo ai rialzi della pavimentazione, praticati dove possibile e fino ad una quota non superiore a 120 cm. La chiusura delle future dighe mobili avverrà proprio in previsione di maree superiori a questo valore. Oggi si può stimare che l'intervento di rialzo, realizzato da Insula nel rispetto dell'esistente e della compatibilità architettonica, sarà storicamente l'ultimo che la città "compiuta" potrà ammettere senza rischiare la compromissione della sua integrità.

■ *Quali benefici pratici comportano i rialzi?*

Un abbattimento locale del disagio in presenza di maree medio-alte. Nelle aree dove si sono verificati i nostri interventi vengono annullate oltre il 90% delle maree di valore più frequente. Questo consente gli spostamenti senza le passerelle lungo gli assi di collegamento pedonale più utilizzati, a vantaggio della mobilità interna e dell'uso della città.

■ *Insula adegua ciò che conserva?*

L'attività di manutenzione consente di effettuare un'operazione radicale sui servizi a rete, sostituendo il "rinvenuto" con materiale tecnologicamente innovativo e di acquisire, per rendere meno complicati gli interventi manutentivi futuri, la conoscenza del sottosuolo. Per quanto riguarda le fognature, là dove non è possibile adottare un criterio moderno di adeguamento – pena lo stravolgimento urbano – stiamo studiando soluzioni che permettano, comunque, di mantenere puliti i "gatoli". Si tratta di trovare il giusto equilibrio tra la necessità di gestire in maniera corretta il problema igienico-sanitario e l'impegno di limitare il più possibile l'impatto sulle strutture esistenti e la vita sociale della città. Da notare che costruiamo "urbanizzazione" in funzione di una "urbe" reale e non per creare i presupposti perché si sviluppi un'altra città, come di solito avviene e questo significa un'elevatissima complessità organizzativa e di gestione dei rapporti con la cittadinanza.

■ *Insula svolge attività di ricerca e di rilevazione statica del patrimonio edilizio in generale?*

I progetti di manutenzione straordinaria prevedono lo studio dell'impatto degli interventi sul territorio, con particolare attenzione all'edificato. Su richiesta dell'ex commissario al moto ondoso, Insula ha elaborato un sistema informativo (denominato Derive) che prevede la rilevazione dello stato di conservazione statica degli edifici prospicienti i rii soggetti al transito di natanti a motore. Una serie di informazioni importanti a disposizione di chi amministra la città, ma anche di quanti, occupandosi della sua sicurezza, possono programmare più razionalmente gli interventi.

■ *Esistono opportunità diverse dalla legge speciale per Venezia, su cui contare per "mantenere" la città?*

Venezia, con il numero degli abitanti che si ritrova, non è in grado di sostenere la propria manutenzione. Non si tratta di riuscire a reperire piccole somme per finanziare una manutenzione sul tipo dei centri abitati della terraferma, qui si parla di cifre consistenti per assicurare alla città un livello qualitativo adeguato e poter contare su interventi che abbiano un'azione di prevenzione sul degrado delle infrastrutture. La legge speciale per Venezia, che dal 1973 si è data queste finalità, oggi è un mero strumento normativo svuotato dei finanziamenti, che *dispone* ma non può *agire*. In alternativa alla legge speciale c'è all'orizzonte solo la legge speciale.

■ *Senza manutenzione, dopo quanto tempo Venezia può diventare un'emergenza?*

Certo, non è facile fare questo tipo di valutazione. Stiamo notando, però, che per interventi realizzati 7/8 anni fa diventa necessaria l'attivazione degli ordinari strumenti di manutenzione e, nel caso questi non fossero resi operanti, le realtà più esposte al moto ondoso e all'aggressività ambientale potrebbero, tra qualche anno, necessitare di improcrastinabili programmi di manutenzione.

Per la prima volta salteranno i contributi ai privati per i restauri e molti interventi di Insula saranno interrotti.

3

La legge speciale per Venezia oggi è un mero strumento normativo svuotato dei finanziamenti, che dispone ma non può agire.

Lavorare per realizzare una città accessibile

Insula – in pieno accordo con il Comune, nel rispetto della normativa nazionale e secondo gli indirizzi della Soprintendenza – è da tempo impegnata nello studio e nella realizzazione di interventi che possano migliorare la vita delle persone a mobilità ridotta.

Il primo obiettivo è quello di rendere più facilmente superabili i numerosi ponti veneziani percepiti come degli ostacoli insuperabili non solo dai disabili, ma anche da anziani, genitori con carrozzine, donne incinte e stranieri con valige pesanti. Numerose le soluzioni adottate: dall'introduzione di gradini con passo agevolato e alzata arrotondata alla creazione di rampe a pendenza costante (5-8%). Particolare attenzione viene messa nel cercare di rendere oltrepassabili dai diversamente abili alcuni ponti che si trovano in posizioni strategiche, per cercare di agevolare la mobilità pedonale fra le varie isole e il raggiungimento degli imbarcaderi delle linee Actv.

Tra i ponti accessibili già realizzati segnaliamo i ponti dei Lavraneri (che collega Sacca Fisola alla Giudecca), dei Penini a Castello, Zaniol a Murano, delle Cappuccine a Burano e la passerella provvisoria sul rio della Crea. È in corso d'ultimazione il ponte Longo della Giudecca, mentre in futuro verranno costruiti a misura di disabile i ponti di Quintavalle e di San Pietro di Castello.



Il premio Gesta per la miglior tesi di laurea

Giunto ormai all'ottava edizione, quest'anno il premio Gesta è dedicato a una tesi sulle tematiche connesse alla Dichiarazione ambientale di prodotto (EPD), derivante dalle norme della serie ISO 14020, come strumento di comunicazione ambientale fra il mondo produttivo e la collettività.

Potranno partecipare i laureati o laureandi di tutte le cattedre nazionali che avranno discusso la tesi nel periodo tra l'1 luglio 2005 e il 30 giugno 2006.

Un premio nato per stimolare la ricerca in ambito accademico sui temi legati all'impegno delle imprese nei confronti della sicurezza e salute dei lavoratori; oltre a un riconoscimento pubblico è previsto un contributo di 2600 euro.

per informazioni Michela Lucietti

Gesta sas, La Spezia

gesta@gestaonline.it

www.gestaonline.it



avviso ai naviganti i rii chiusi in questo periodo sono:

a Dorsoduro rio della Fornace

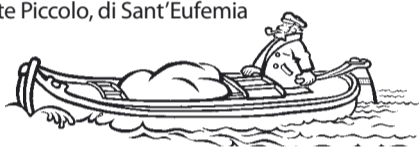
a Cannaregio rio di Santa Fosca e rio dei Servi

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

a Burano rio della Giudecca

al Lido canale di via Loredan-via Zeno

e canale di via Lepanto-via Pisani



Un costante impegno per i diritti dei disabili

Ha iniziato la sua personale battaglia per amore della giustizia e della moglie Fiorella d'Antiga affetta da sclerosi multipla.

Giuseppe Toso, delegato dal sindaco all'accessibilità e agli interventi per le persone a mobilità ridotta, da qualche anno a questa parte ha deciso di impegnarsi per garantire una vita migliore ai disabili veneziani.

■ Che cosa le ha fatto scattare la voglia di aiutare i cittadini con mobilità ridotta?

Tutto è iniziato il 3 gennaio del 2002: a mia moglie Fiorella fu negato l'accesso su un motoscafo. Mi arrabbiai e cominciai a studiare tutte le normative in materia scoprendo ben presto che esistevano delle leggi precise per garantire l'accessibilità delle persone disabili al servizio di trasporto pubblico. Tali norme però, nella maggior parte dei casi, restavano sulla carta e non venivano applicate. Alla fine quel brutto episodio si rivelò un fatto positivo.

■ Che cosa intende con "fatto positivo"?

In quel momento è iniziato un confronto con l'Actv. All'inizio i rapporti sono stati burrascosi, ma poi si è trovato un punto d'incontro. Abbiamo iniziato a dialogare trovando un accordo sui nuovi motoscafi a misura di disabile e posto le basi per altri obiettivi.

■ A Venezia ci sono più di quattrocento ponti.

Come si può rendere accessibile una città di questo tipo?

Applicando le normative previste, accompagnate da molto buon senso. Non potrei mai pretendere che tutti i ponti di Venezia siano resi accessibili, basterebbero solo alcuni ponti strategici. Assai utile, in questo senso, si è rivelato il concorso legato alla recente Venice Marathon indetto con lo scopo di trovare nuove idee progettuali sulle rampe. Le rampe installate per la maratona sono state tenute sui ponti per due mesi cercando così di farne capire a molti l'utilità.

■ Esiste un ufficio comunale che si occupa dell'abbattimento delle barriere architettoniche?

Dal 2003 l'architetto del Comune Franco Gazzarri gestisce l'ufficio Eliminazione barriere architettoniche (EBA) con compiti di programmazione

rispetto ai vari piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) di terraferma a del centro storico e di consulenza sul tema ai tecnici comunali. In quest'ufficio si lavora in équipe. L'architetto Gazzarri è affiancato, oltre che da due esperti, anche da



tre rappresentanti delle associazioni dei disabili. Altro aspetto fondamentale è la collaborazione con Insula. Negli ultimi anni siamo riusciti a rendere accessibili alcuni ponti del centro storico come quello delle Cappuccine a Burano (con gradini agevolati) e i ponti dei Lavraneri e Longo alla Giudecca. Per quanto riguarda i ponti ancora in fase di progettazione, l'elemento accessibilità è prioritario nel determinare le scelte.

■ Cos'è che più la fa arrabbiare?

Quando la progettazione non è per tutti. Ne è un esempio lampante il ponte di Calatrava. Era un'occasione unica per affrontare il tema dell'accessibilità ad altissimo livello, purtroppo non è stato così. Certo dopo le proteste è stato deciso di costruire la discussa ovia, ma resta il fatto che sicuramente nella fase progettuale si sarebbe potuto fare molto di più.

■ Qual è il suo sogno?

Nella mappa del centro storico del PEBA le zone accessibili sono contrassegnate con il colore verde e quelle non raggiungibili dalle persone con disabilità motoria con il colore rosso. Il mio sogno è quello di far diventare questa mappa sempre più verde. Abbiamo già ottenuto dei buoni risultati, ma molto ancora resta da fare.

■ Da dove nasce questa sua passione?

È chiaro che mia moglie Fiorella, che da qualche anno è costretta a usare la sedia a rotelle, ha avuto e ha una parte fondamentale in tutto questo. Insieme abbiamo scoperto che con impegno e tenacia si può migliorare la qualità della vita di molte persone. Mi sostiene inoltre l'affetto di molti amici che alle ultime elezioni mi hanno eletto consigliere comunale. L'unico modo per non deluderli è quello di continuare a lavorare con impegno.

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

ha collaborato
Francesca Scarpa

redazione
Ilaria Boccagni
Elena Fumagalli

segreteria
Chiara Tonus

progetto grafico e mappe
Studio Scibilia

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

