

in questo numero

**Fusione Insula Edilveneziana** parla  
Giampaolo Sprocati

in avvio  
**San Severo**

un **nuovo terminal**  
per il Lido

aggiornamento  
sulle insule  
di **San Martino**  
e **San Felice**

**gestione  
territoriale  
e ponti**



## fusione Insula - Edilveneziana

**Campo San Lorenzo.** Qui hanno lavorato sia Edilveneziana, per il restauro dell'omonimo ex convento, sia Insula, per il risanamento igienico-sanitario della Bragora. In futuro, simili interventi verranno effettuati da un unico soggetto, che opererà nell'ambito del recupero del patrimonio edilizio e urbano comunale.

### Un nuovo inizio

Nel mese di agosto si è sostanzialmente concluso l'iter formale di fusione tra Edilveneziana e Insula con i vari livelli di approvazione istituzionale del consiglio comunale e delle due assemblee societarie.

Unicamente per abbreviare le procedure giuridiche si è percorsa la via dell'incorporazione da parte di Insula di Edilveneziana, grazie all'acquisizione del 90% del pacchetto azionario, avendo la Provincia deciso di alienare la sua quota, mentre la Regione ha avanzato la legittima esigenza di presenza nella costituenda governance.

A partire da gennaio 2009 diventerà dunque operativa una nuova e unica società di manutenzione cittadina, rafforzata nella sua missione strategica per la tutela del patrimonio residenziale e urbano di Venezia. L'obiettivo fondamentale da perseguire è la razionalizzazione dei ruoli nel sistema pubblico dei lavori comunali. Ciò è reso possibile solo con l'affidamento inequivocabile delle competenze, evitandone sovrapposizioni o moltiplicazioni, pena effetti deleteri per l'efficacia della programmazione e la realizzazione degli interventi. Per favorire il conseguimento di tali finalità positive sono stati approvati un nuovo contratto di servizio, uno statuto adeguato alla recente evoluzione normativa oltre ovviamente un piano industriale.

Attraverso questi strumenti si è ottenuto il riconoscimento di un sostanziale principio di esclusività degli interventi manutentivi, come risultato da conseguire di fatto con la necessaria gradualità, partendo intanto da un'indicazione formale di priorità delle assegnazioni, nei settori di competenza, in sede di formazione del bilancio. Ciò anche al fine di massimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili sia umane che finanziarie.

Deve iniziare quindi una modalità più virtuosa nelle procedure realizzative degli interventi necessari alla tutela urbana, superando rivalità di ruoli, ogni diffidenza o separatezza tra i diversi momenti costitutivi dell'azione pub-

blica di cui la nuova società si sente pienamente partecipe in collaborativa e sinergica compartecipazione con gli uffici comunali, municipali e le altre aziende dell'ente locale veneziano.

Un ulteriore progresso per la nuova compagine societaria, data la sua natura strumentale, quindi priva di risorse autonome a differenza delle fornitrici di servizi a pagamento, attiene alla celerità delle procedure sia negli affidamenti finanziari, sia delle approvazioni, compresa la necessità – finora formalmente negata – di poter disporre di un portafoglio progettuale preventivo. L'ostacolo maggiore per poter presidiare la città con una strategia di manutenzione programmata organicamente, disponendo noi oggi della miglior strumentazione possibile, è costituito dall'incertezza e dalla progressiva

diminuzione delle dotazioni finanziarie messe a disposizione.

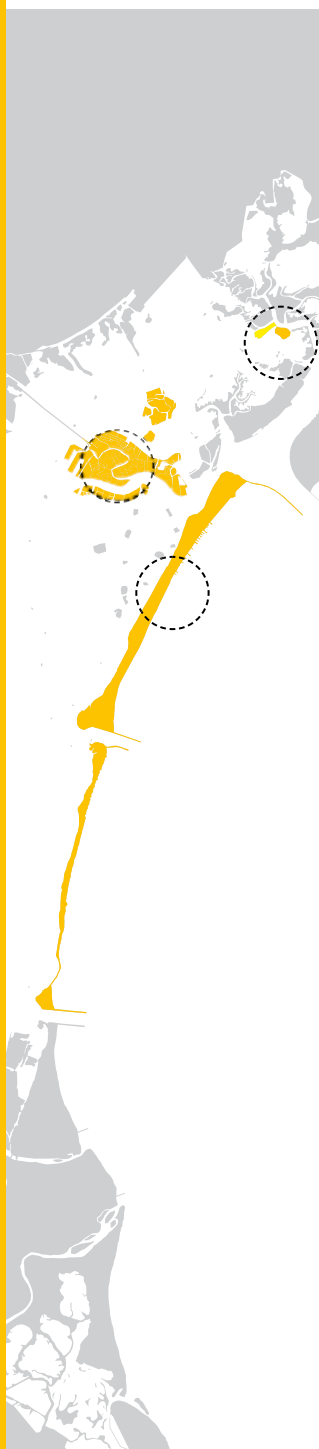
Purtroppo aumenta il pericolo di non poter sostenere economicamente la strumentazione di cui si è detto e di dover frammentare l'attività con interventi tampone abbandonando programmi organici predisposti e strategicamente adeguati, ma privati delle risorse necessarie per attuarli.

La nuova società ha struttura più solida per fronteggiare le fasi di avversità al fine di non disperdere il patrimonio di competenze e conoscenze accumu-

lato, tuttavia si tratta di un valore inutile se non viene adeguatamente impiegato alla tutela della città per mancanza di trasferimenti economici attraverso la legislazione speciale per Venezia o comunque da fonti certe, nonché permanenti.

Ritengo si possa affermare, con trasparenza di linguaggio, che in una fase di ristrettezza sia doverosa una più attenta selezione degli obiettivi da sostenere – deprecando le elargizioni di periodi più ricchi – ma risulta inaccettabile impedire la realizzazione di quei programmi di risanamento pluriennali

**Dall'aggregazione di Edilveneziana e Insula nasce un'azienda che su mandato dell'amministrazione comunale si occuperà della manutenzione del patrimonio urbano ed edilizio di Venezia.**



# fusione Insula - Edilveneziana

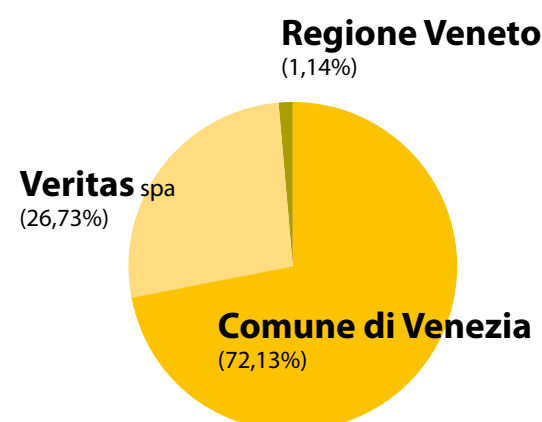


sottoscritti a suo tempo dai vari governi sui temi della manutenzione urbana e ambientale di Venezia. Tanto più sarebbe grave miopia convogliare tutte le risorse per un'unica opera, con finalità di consenso mediatico, condannando al degrado il bene prezioso che si sostiene voler tutelare. Bene prezioso per i suoi abitanti e per l'economia turistica nazionale, poiché agisce potentemente trascinando un indotto di cui l'intera nazione usufruisce, ma del quale solo la città deve affrontare i costi. Alle istituzioni, alle categorie e ai cittadini tutti l'invito a sostenere una concreta attenzione sistemica, come unica strategia corretta per la salvaguardia di Venezia e dell'intero ambito lagunare.

Dentro questa impostazione rigorosa auguro alla nuova società nata dalla fusione di Edilveneziana e di Insula di poter operare e svilupparsi nella sua missione di tutela urbana dell'intero contesto cittadino. G.S. ✍

## soci e capitale

capitale sociale 3.706.000 euro



## le attività

La nuova società è incaricata dell'esecuzione di lavori pubblici nel territorio di competenza dell'amministrazione comunale di Venezia, relativi a interventi di:

- manutenzione urbana ordinaria e straordinaria
- restauro, risanamento, ristrutturazione, nuova edificazione
- gestione del patrimonio immobiliare
- manutenzione dei rii
- risanamento e conservazione del patrimonio edilizio prospiciente i rii
- ripristino della rete fognaria
- riassetto e riorganizzazione dei sottoservizi
- esecuzione delle opere e interventi connessi alla salvaguardia fisica e ambientale di Venezia e della sua laguna di cui alla legge 171/1973, all'art. 12 del Dpr 791/73.

Per tali interventi la società cura, coordina ed è responsabile di tutte le fasi di progettazione, affidamento, realizzazione e coordinamento, in particolare:

### progetto integrato rii

- sviluppo di studi, piani e progetti (preliminari, definitivi ed esecutivi) per la realizzazione degli interventi previsti dal piano e dal programma delle opere pubbliche
- attuazione coordinata di tutte le opere (manutenzione dei rii, rimozione dei fanghi, risanamento di fondazioni, fondamenta, ponti e rive prospicienti, risanamento igienico, risanamento dei rii terà ecc.) in conformità alle progettazioni definitive approvate
- progettazione, realizzazione e gestione di reti e sistemi di monitoraggio ambientale
- progettazione, sviluppo e gestione del sistema previsto dall'art. 16 dell'accordo di programma del 3 agosto 1993, che consente la gestione informatizzata di tutti i dati e le informazioni utilizzabili nelle fasi di progettazione e attuazione delle opere, comprese tutte le informazioni concernenti la manutenzione urbana; il sistema dovrà correlarsi con il SIT dell'amministrazione comunale gestito a mezzo della propria società strumentale
- coordinamento e sorveglianza dei lavori da effettuarsi e/o effettuati nel sottosuolo pubblico da parte di enti e aziende di gestione dei pubblici servizi a rete e di privati.

### Patrimonio immobiliare pubblico di proprietà o in gestione al Comune di Venezia

- restauro, risanamento, ristrutturazione, nuova edificazione, gestione del patrimonio immobiliare pubblico
- analisi dell'anagrafe del patrimonio immobiliare residenziale per la programmazione degli interventi di manutenzione
- servizio di call-center e informazione per esigenze manutentive sugli immobili residenziali dati in locazione
- gestione delle manutenzioni delle parti comuni degli immobili residenziali
- gestione degli interventi indifferibili su guasto e manutenzioni urgenti
- gestione delle manutenzioni programmate
- monitoraggio, programmazione, coordinamento, progettazione, sicurezza cantieri, direzione lavori, controllo e contabilizzazione degli interventi
- espletamento dell'attività di denuncia delle variazioni catastali a seguito di interventi di manutenzione.

La Società provvederà inoltre:

- all'approntamento degli attraversamenti pedonali votivi e sportivi (Redentore, Salute, Venice Marathon)
- a gestire e amministrare gli immobili di edilizia residenziale e le iniziative connesse alle politiche della residenza.

## Il nuovo terminal Actv di Burano

È stato inaugurato domenica 21 settembre, nel giorno della regata di Burano, il nuovo terminal dell'isola.

### inizio e fine lavori

settembre 2007- settembre 2008

progetto arch. Pierpaolo Fugali e arch. Luca Gasparini

progetto strutturale ing. Gianfranco Baldan

responsabile intervento e direttore lavori

ing. Juris Rossi Insula spa

direttore tecnico ing. Luigi Zeno Insula spa

impresa associazione temporanea di imprese

Spagnol srl e Martinelli Agostino

importo 640.000 euro

Il taglio del nastro è avvenuto alla presenza dell'assessore ai lavori pubblici Mara Rumiz, dell'assessore alla mobilità Enrico Mingardi e dei vertici di Pmv e Insula. Destinato al trasporto pubblico di servizio nell'ambiente lagunare, la nuova struttura - che ricalca la tipologia tipica di questi manufatti in ambito lagunare - è costituita da tre parti: la cabina per la sala d'attesa dei passeggeri, per il riparo dalle intemperie, e le due pensiline laterali di protezione dell'uscita dei passeggeri.

La cabina passeggeri, di dimensioni di circa 13,5x19 metri, è costituita da un'unica sala di attesa per i passeggeri delle linee servite (Venezia-Torcello-Treporti). È caratterizzata dall'integrazione di due parti complementari: la porzione principale, formata da una struttura metallica a vista con pareti prevalentemente vetrate e con copertura ad arco ribassato, e la porzione lato laguna, realizzata negli stessi materiali, con copertura piana.

Per volere della Soprintendenza e desiderio degli abitanti di Burano, tutti i dettagli della struttura - realizzata per lo più in acciaio e vetro - sono stati studiati per

far risultare la struttura trasparente, permettendo così la vista di Torcello. La copertura della cabina e delle pensiline è costituita da pannelli termoisolanti con rivestimento metallico in lega di zinco-rame-titanio. Le vetrate laterali sono realizzate con telai in acciaio, come pure i serramenti superiori, dotati di aperture a ribalta per migliorare la ventilazione interna. I portoni di uscita per i passeggeri sono scorrevoli e vetrati. Il corpo biglietteria, destinato anche all'alloggiamento delle apparecchiature logistiche (centraline impianti, sistemi di controllo, videosorveglianza, sistemi e apparecchiature per comunicazioni all'utenza a messaggio variabile ecc.), è stato realizzato all'interno del volume della cabina passeggeri sul lato terra.

L'intera opera, sia per quanto riguarda la sua parte strutturale che i tamponamenti, utilizza in prevalenza elementi modulari e removibili per garantirne la manutenibilità. Gli stessi fissaggi della struttura portante al pontile sono eseguiti mediante tirafondi ed elementi removibili.

Il corpo biglietteria è completamente climatizzato. Per garantire una qualità idonea anche nel periodo estivo, la cabina passeggeri è stata dotata di un innovativo impianto di raffrescamento.



# Il perché dell'integrazione

L'idea che ha accompagnato il progetto di integrazione è garantire una gestione ottimale del complesso urbano nel suo insieme, attivando forme di coordinamento e stretta integrazione di tutti i processi che ne caratterizzano la manutenzione.

Tali processi sono essenziali per il mantenimento di accettabili livelli di efficienza di tutto il complesso dei servizi della città, quali le



reti, il patrimonio edilizio, le vie di comunicazione, i sistemi di sicurezza e controllo: essi infatti qualificano il tessuto urbano e influenzano la qualità della vita della città.

Ciò è tanto più vero quanto più complessi e delicati sono gli equilibri di funzionamento della città stessa, come è il caso peculiare

delle città d'acqua e di Venezia in particolare. Può risultare allora strategico pensare di applicare anche all'intera dimensione urbana il concetto di processo integrato di gestione della manutenzione, mutuandolo da situazioni in cui la necessità di integrazione delle diverse funzioni manutentive è un'esigenza vitale, sia per questioni tecniche e di sicurezza che per ragioni di gestione logistica ed economica.

Innanzitutto, presupposto fondamentale per garantire la necessaria efficacia al processo di manutenzione di una città è il presidio della conoscenza che, attraverso l'uso di tecniche ricognitive e informative, è in grado di produrre e aggiornare nel tempo la situazione di fatto della città, riferimento essenziale per l'elaborazione dei piani di manutenzione.

Ne consegue che anche in situazioni lontane dalle condizioni ideali per la pianificazione e la gestione integrata dei processi di manutenzione, è possibile ipotizzare il ricorso a logiche e metodologie manutentive in grado di ottimizzare l'utilizzo delle risorse da dedicare alla gestione dei complessi urbani.

Nella tradizionale gestione dei centri urbani, la manutenzione è costituita essenzialmente da una sequenza di interventi manutentivi straordinari o a seguito del verificarsi di eventi particolari di emergenza. Le ragioni di ciò vanno dalla cronica scarsità di risorse, alla difficoltà di pianificazione degli interventi in un tessuto complesso e spesso sconosciuto come quello urbano; dallo stratificarsi dei problemi, alla necessità di impiego di tecniche di intervento diverse e differenziate; dalla mancanza a volte di una sufficiente

gamma di tecnologie appropriate fino a una certa "inerzia" dei gestori pubblici a organizzare un'attività strutturata tesa a garantire la prevenzione in maniera qualitativa.

Sta di fatto che la sempre maggiore complessità dei fenomeni da gestire e la crescente attenzione dei cittadini alle risposte che gli amministratori sono chiamati a fornire in termini di qualità della vita richiedono nuovi approcci anche alla pratica della manutenzione del sistema città. Un più efficace impiego delle risorse e un migliore utilizzo del patrimonio urbano nel suo complesso non sono più soltanto vantaggi competitivi di una città rispetto alle altre, ma sono diventati quasi condizioni di sopravvivenza: questi aspetti sono enfatizzati in una città fragile e sottoposta a mille sollecitazioni come Venezia.

**Un più efficace impiego delle risorse e un migliore utilizzo del patrimonio urbano nel suo complesso sono diventati quasi condizioni di sopravvivenza.**

## LA POLEMICA

Sino a quando si approfitterà della pazienza con cui i cittadini subiscono la continua manomissione delle pavimentazioni senza rispettare nessuna regola di coordinamento tra i troppi soggetti attuatori?

Quali argomentazioni impediscono di dotare Insula di uno strumento formale e vincolante in grado di governare una programmazione unitaria dei diversi interventi?

Una proposta di regolamento che tuteli la città non pare strumento eversivo. Oggi, molto tempo prima di ogni intervento, Insula informa i vari operatori per fare confluire in un unico cantiere le necessità delle infrastrutture presenti nel sottosuolo interessato. Gran parte viene positivamente unificato, ma a discrezione degli interessati!

Succede così che passando per la calle di Ca' Amai, appena radicalmente svuotata e rinnovata, con amaro stupore ci si imbatte in un nuovo scavo con manomissione delle pavimentazioni appena terminate.

Fino a quando continuerà ad accadere?



3



### il pontile

Il nuovo terminal è stato realizzato sulla piattaforma la cui costruzione era stata avviata nell'ottobre 2005 grazie all'ordinanza del commissario al moto ondoso Massimo Cacciari (impresa esecutrice Gregolin Lavori Marittimi Srl, costo delle opere 640 mila euro, fine lavori luglio 2006). Si è dovuto poi attendere poco più di un anno per avviare la costruzione del terminal vero e proprio, il cui progetto necessitava dell'approvazione da parte della competente Soprintendenza.

# Un nuovo terminal per il Lido

Giovedì 31 luglio è stato presentato alla cittadinanza, presso la sede della municipalità del Lido, il progetto definitivo del nuovo terminal di Santa Maria Elisabetta, recentemente approvato dalla Soprintendenza BAPPSAE.

Nella primavera del 2009 verrà avviata la costruzione del nuovo terminal dell'isola destinato principalmente al collegamento con Venezia e Punta Sabbioni, terminal che si colloca nella stessa posizione di quello attuale, ormai progressivamente in demolizione.

La nuova struttura, con un fronte acqueo di circa 150 metri, si articola in una serie di elementi frammentati in un'alternanza tra pieni e vuoti, per permettere il più possibile la trasparenza della struttura.

Una piazza coperta – aperta verso la laguna e verso il piazzale Santa Maria Elisabetta in corrispondenza dell'asse visivo che punta verso l'area Marciana – è delimitata sugli altri due lati dall'edicola (a nord) e dagli spazi destinati alle biglietterie e centro informazioni/eventi (a sud).

Sul fronte acqueo si collocano le tre cabine di attesa per i passeggeri collegate da pensiline sia verso la riva che verso il piazzale. Tutte e tre le cabine avranno uno spazio per l'attesa e una zona riservata alla "movimentazione" dei flussi in procinto d'imbarco, con divisioni mobili che garantiscono una flessibilità interna. I passeggeri, in attesa di imbarco sui mezzi navali, avranno quindi a disposizione uno spazio coperto di dimensioni adeguate sia nelle cabine chiuse che nelle pensiline.

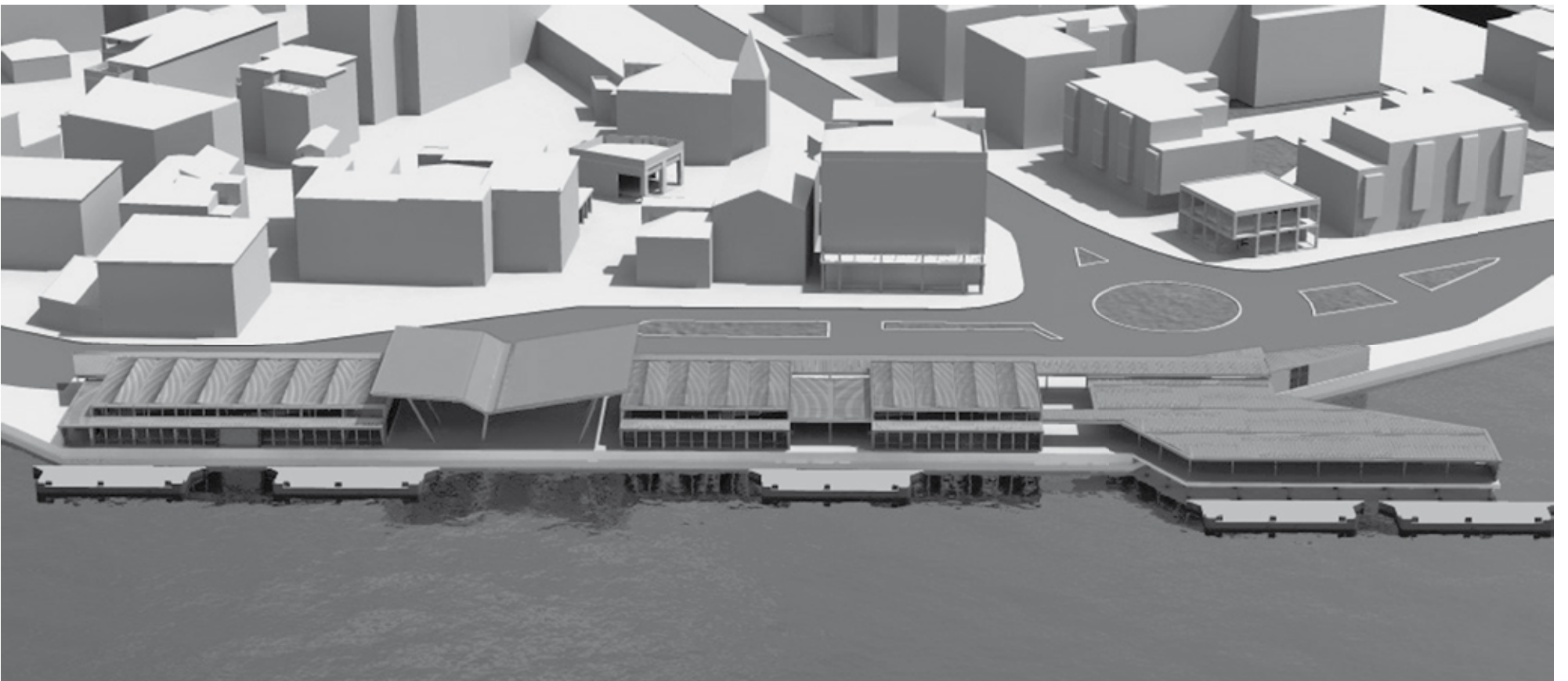
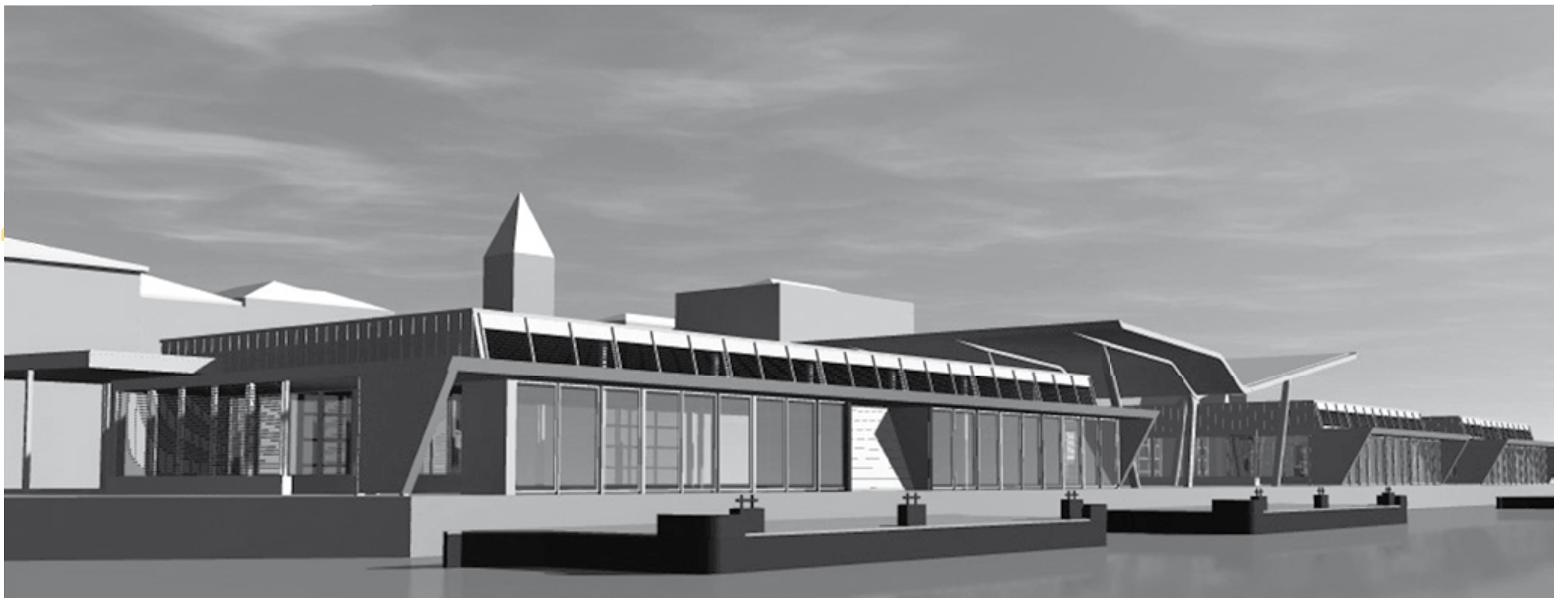
Nella parte sud del terminal sono collocati gli spazi dedicati alla gestione del servizio Actv: sono costituiti da un fabbricato posto sotto la pensilina

(sala sosta, locali ispettori, locali tecnici e servizi) e da un secondo fabbricato all'estremità sud (spogliatoi).

Per quanto riguarda i materiali ci si atterrà a quelli previsti per gli altri terminal, oggi in progettazione, studiati pensando all'obiettivo di garantire la massima trasparenza e visibilità. Il fronte lagunare sarà realizzato, per lasciare libera la vista, con ampie superfici vetrate caratterizzate da una pensilina verso il bacino. Il fronte verso il piazzale sarà in parte aperto (per garantire il flusso continuo dei passeggeri in ingresso alle cabine) e in parte con superfici vetrate. I prospetti laterali saranno in pannelli metallici (sempre con finitura in lega zinco-rame-titanio) e in parte con superfici vetrate con doghe in legno (tipo *brise soleil*). Trattandosi di un'opera prevalentemente di carpenteria metallica, parte del lavoro – inerente la prima fase – avverrà in officina, mentre il montaggio in loco inizierà alla fine della stagione estiva 2009, per non creare interferenze con il flusso dei turisti.

La costruzione del terminal è solo la seconda delle tre fasi che porteranno al riassetto complessivo della "porta d'ingresso" del Lido. L'intera opera, infatti, è stata articolata in tre interventi, per garantire durante lo sviluppo dei lavori la piena funzionalità degli approdi e il flusso dei passeggeri. Il primo intervento, oggi in corso, riguarda la costruzione del nuovo muro di sponda e l'ampliamento della piastra di approdo. L'ultima fase riguarderà il riassetto del piazzale con la sistemazione della viabilità e prenderà il via alla fine del 2009.

F.S. ✍️





## i soggetti coinvolti

### promotori

Comune di Venezia  
Municipalità di Lido – Pellestrina

### competenti

Magistrato alle Acque di Venezia  
ricostruzione del muro di sponda

PMV spa  
costruzione del nuovo terminal

Comune di Venezia  
Municipalità di Lido – Pellestrina  
riassetto del piazzale

### attuatore

Insula spa  
progettazione del muro di sponda (con Magistrato alle Acque)  
progettazione del riassetto del piazzale  
progettazione del nuovo terminal (con PMV spa)  
coordinamento dei soggetti coinvolti  
gestione iter di approvazione dei progetti  
bandi di gara di appalto  
coordinamento dell'esecuzione lavori

## il nuovo terminal

finanziamento 5 milioni di euro

progetto architettonico arch. Pierpaolo Fugali e arch. Luca Gasparini

progetto strutturale ing. Gianfranco Baldan

coordinamento progettuale arch. Michele Regini Insula spa

direttore tecnico e responsabile dei lavori ing. Luigi Zeno Insula spa

direttore lavori ing. Piero Fontana PMV spa

responsabile intervento geom. Giuliano Molon Insula spa

coordinatore sicurezza in fase di progettazione arch. Claudio Bianchi Insula spa

coordinatore sicurezza in fase di esecuzione geom. Roberto Bon PMV spa

5

### i materiali

#### fronte acqueo

Il rapporto con l'acqua è risolto con l'utilizzo di ampie superfici vetrate protette da una pensilina.

#### fronte piazzale

È quasi completamente aperto, non solo per i motivi di "trasparenza" ma anche per un motivo funzionale: rendere più agevole il flusso continuo dei passeggeri diretti all'imbarcadere.

#### prospetti laterali

Campate sostenute da montanti in acciaio con interposti serramenti in acciaio con profilo sottile, a volte mascherati da un sistema di doghe in legno a tipo *brise-soleil*.

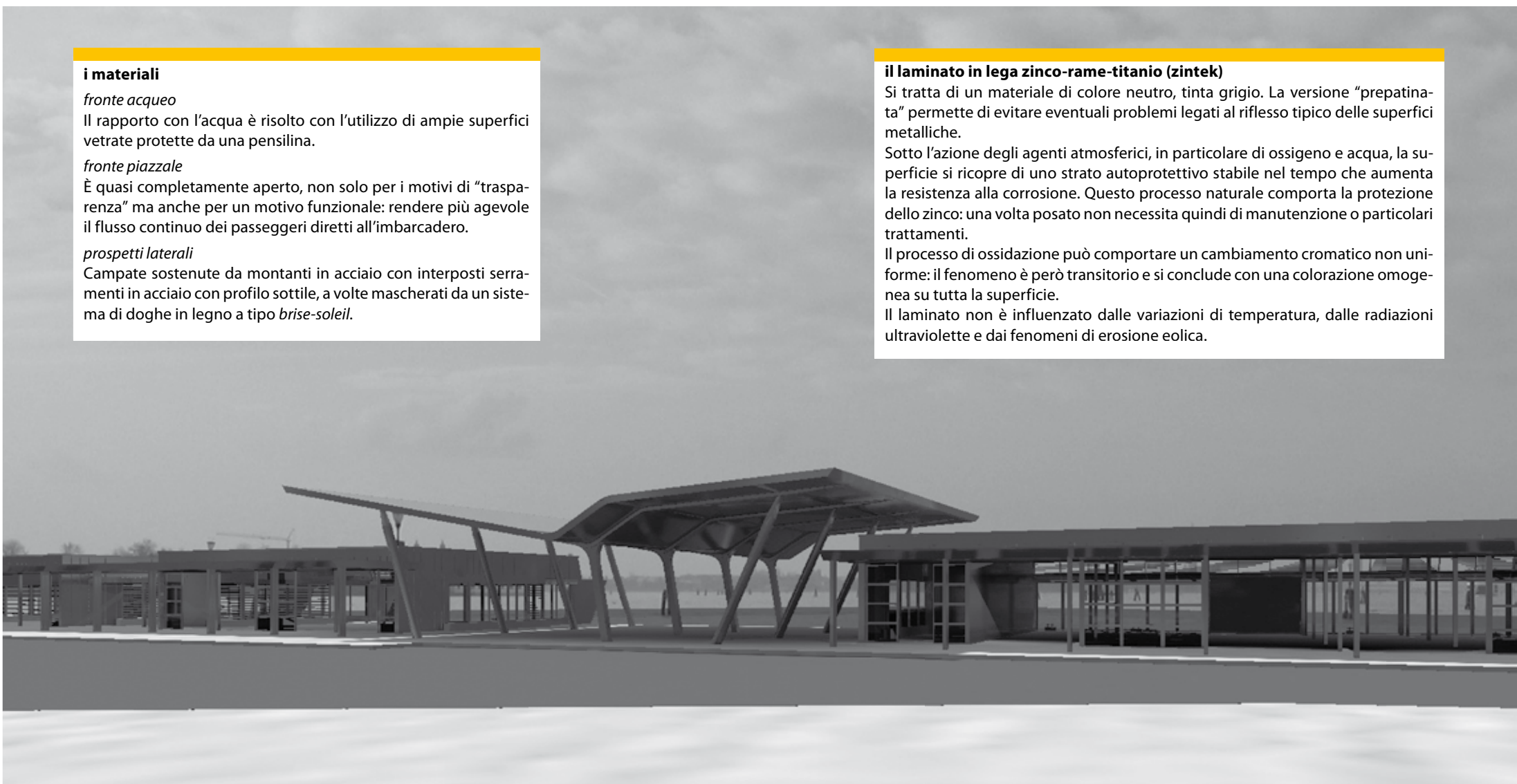
### il laminato in lega zinco-rame-titanio (zintek)

Si tratta di un materiale di colore neutro, tinta grigio. La versione "prepatinata" permette di evitare eventuali problemi legati al riflesso tipico delle superfici metalliche.

Sotto l'azione degli agenti atmosferici, in particolare di ossigeno e acqua, la superficie si ricopre di uno strato autoprotettivo stabile nel tempo che aumenta la resistenza alla corrosione. Questo processo naturale comporta la protezione dello zinco: una volta posato non necessita quindi di manutenzione o particolari trattamenti.

Il processo di ossidazione può comportare un cambiamento cromatico non uniforme: il fenomeno è però transitorio e si conclude con una colorazione omogenea su tutta la superficie.

Il laminato non è influenzato dalle variazioni di temperatura, dalle radiazioni ultraviolette e dai fenomeni di erosione eolica.



## il nuovo triennio

La Gestione territoriale del triennio appena trascorso (2005-2007) aveva la funzione di presidiare la manutenzione della viabilità (pubblica e privata a servitù pubblica, sia pedonale che carrabile), delle reti fognarie e dei rii a Venezia, Murano, Burano e Pellestrina, oltre a ponti, ringhiere, parapetti, segnaletica orizzontale e verticale. Il territorio veneziano suddiviso in due aree, la nord (Cannaregio, San Marco, Castello, Murano) e la sud (Santa Croce, San Polo, Dorsoduro, Giudecca), era "custodito", in media, da otto squadre costituite dal personale di due imprese in grado di avviare, giornalmente se necessari, dai quattro agli otto cantieri.

Tra quelli eseguiti, è il caso di citare quelli di particolare rilievo, come: il risanamento fognario in calle larga Pisani e del Degolin (Dorsoduro), ramo primo Querini Stampalia e corte Nuova (Castello), calle Hermada, viale IV Novembre, calle del Podgora (Sant'Elena), fondamenta Andrea Navagero (Murano); la ricostruzione di ponte di Ca' Rezzonico; il rifacimento o ripristino della pavimentazione dei ponti Santa Margherita, dei Bareteri, dei Tre Ponti e dell'omonima fondamenta, fondamenta dei Vetrai (Murano); il ripristino del muro di sponda in riva del Vin (San Polo); lo scavo di bacino Orseolo; la parziale asfaltatura a piazzale Roma.

A Burano e Pellestrina, le attività di gestione territoriale, in termini di presidio, sono complementari alle attività di manutenzione straordinaria, previste dai rispettivi accordi di programma. Da precisare che una parte degli interventi si è concentrata nell'isola di Mazzorbo, territorio che non rientra nell'ambito dell'accordo di programma per Burano.

A prosecuzione della gestione del triennio concluso, la Gestione territoriale 2008-2010 è stata articolata tenendo conto della riduzione significativa dei finanziamenti per la manutenzione straordinaria, individuando le situazioni di degrado per le quali si ritengono non più procrastinabili le opere necessarie alla loro risoluzione.

6



### chiusure

Venerdì 19 settembre è stato chiuso – per problemi di pubblica incolumità – **ponte Turlona**, sul rio della Sensa, a Cannaregio. La viabilità pedonale, inizialmente garantita dal parallelo ponte della Malvasia, è stata ripristinata con la posa in loco di una passerella.

Sempre sullo stesso rio si interverrà anche su **ponte Contarini** (vicino al supermercato Billa), le cui condizioni di manutenzione impongono la ricostruzione. In attesa dell'inizio dei lavori, è già stata posata la passerella provvisoria e la struttura è quotidianamente monitorata dall'impresa che si occupa della manutenzione della zona.

Insula, inoltre, sta intervenendo anche su **ponte Storto** a Dorsoduro (direzione fondamenta dell'Arzere-Santa Marta), sul rio del Tentor. In attesa della ricostruzione, è in fase di allestimento una passerella provvisoria (nel frattempo la viabilità è comunque garantita dal vicino ponte de la Madonna). Anche ponte Storto era da tempo monitorato. Il progetto del ponte (vedi p. 7) è già in fase di predisposizione ma il cedimento di una trave portante ha obbligato i tecnici di Insula ad anticipare la chiusura del ponte.

Le informazioni raccolte durante il triennio precedente, anche con apposite indagini estese a tutte le aree di circolazione hanno infatti consentito di ottenere una "fotografia" dell'attuale stato di conservazione degli elementi da mantenere e, su tali basi, è stato possibile stendere una prima classificazione dei criteri degli interventi:

- **indifferibili**, da eseguire in tempi brevi in modo da scongiurare la degenerazione del guasto;
- **programmati**, quando richiedono l'inserimento in una pianificazione per evitare che le componenti costituenti i beni si deteriorino in modo irreversibile;
- **migliorativi**, per riportare gli elementi a una condizione ottimale dal punto di vista funzionale.

Occupandosi della manutenzione di fognature e viabilità pubbliche a Venezia e a Murano, gli interventi coinvolgeranno la pavimentazione (25% dell'importo programmato), le fognature (22%), i ponti (17%), lo scavo dei fanghi (8%), i muri di sponda (8%). S.B. ✍

### modalità

#### pavimentazione

Gli interventi sulla pavimentazione sono di due tipi: globali, se riconducibili a difetti diffusi e prevedano il ripristino di superfici estese (più del 25%); puntuali, quando si riferiscono a difetti sull'elemento e richiedono interventi localizzati svolti da apposite squadre di lavoro che saranno eseguiti dopo apposite ispezioni.

#### fognatura

Le problematiche riscontrate sulle reti fognarie sono state classificate in: collettori intasati, presenza di infiltrazioni, svuotamento del sottofondo della pavimentazione, problemi geometrici, difficoltà di deflusso della rete pluviale e sulle immissioni e/o scarichi in rio. In base a queste tipologie sono state definite le priorità d'intervento. Da questi, si distingue l'intervento in rio terà Foscarini, per il quale è previsto lo scavo senza la completa apertura della pavimentazione, come già eseguito, ad esempio, nei rii terà San Polo e San Leonardo.

#### ponti

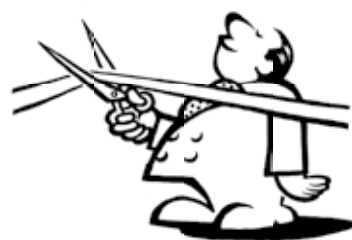
Per i ponti le tipologie di difetto riscontrate sono state suddivise in tre ambiti d'intervento: struttura, pavimentazione e parapetti. Le priorità d'intervento sono state considerate valutando la combinazione dei difetti riscontrati, attraverso un meccanismo di tipo "a soglia".

#### scavo dei rii

Utilizzando i dati batimetrici raccolti negli ultimi dieci anni, si è potuto stimare che l'interrimento medio dei rii di Venezia è dell'ordine di 2 centimetri l'anno, valore che porta a considerare uno scavo complessivo annuo di almeno 10.000 metri cubi di fango. Considerando la coesistenza di altri cantieri che prevedono lo scavo dei rii, si ritiene necessario uno scavo di 17.000 metri cubi nei tre anni di gestione. Inoltre sarà verrà garantito il monitoraggio di alcuni rii, per i quali può rendersi opportuno eseguire lo scavo.

#### muri di sponda

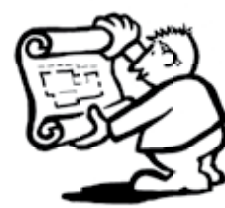
Per i muri di sponda ci si limiterà a interventi sugli elementi più compromessi, in particolare dove si sono osservati rischi di crollo o segni di sfondamento delle fondamenta adiacenti. Questa scelta appare giustificata dal fatto che, nel caso specifico dei muri di sponda, è conveniente agire su tratti di rio estesi dove l'incidenza delle opere provvisorie è minore.



### inaugurazioni

Domenica 12 ottobre, i festeggiamenti dei venticinque anni di attività del circolo culturale "Il Suono Improvviso" – con una no stop di musica acustica del vivo in campo dell'Abazia a Cannaregio – sono stati l'occasione per l'inaugurazione simbolica, da parte del presidente di Insula Giampaolo Sprocati, del restaurato **ponte dell'Abazia** che collega la fondamenta della Scuola Grande della Misericordia con il campo e la fondamenta omonimi.

Il nuovo ponte – che si rifà alla struttura di quello precedente smantellata alcuni mesi fa perché in gravi condizioni di degrado – è stato ricostruito da Insula in legno massello, utilizzando legno lamellare per le quattro travi portanti. In concomitanza con l'intervento sul ponte sono stati rinnovati i sottoservizi che passano sulla struttura (gas, acqua, elettricità, telefono) e si è proceduto anche al restauro dell'angolo nord del muro di sponda all'incrocio tra rio di Noale e rio de la Sensa.



### progetti

#### ponte San Gerardo a Sacca Fisola

Ponte San Gerardo presenta un avanzato stato di degrado al punto che, da diverso tempo, ne è stato limitato il transito. Il ponte ha una struttura a campata unica, con luce libera di 13 metri, realizzato con travi in legno lamellare semplicemente appoggiate sulle spalle costruite in calcestruzzo e muratura. Risulta accessibile a chiunque, grazie alle rampe in successione con pendenza inferiore all'8% di cui è dotato, intervallate da idonei pianerottoli e scalinate. Le rampe e le scalinate a terra sono pavimentate con lastre in ghiaio lavato e inserti in pietra calcarea bianca compatta, mentre la pavimentazione della parte in aggetto è costituita da tavole in legno. I parapetti in muratura presentano, puntualmente, fessure dovute a rotazioni e cedimenti. All'interno delle spalle trovano sede i raccordi delle condotte e dei cavidotti dei pubblici servizi che insistono nell'intradosso del ponte. L'intervento sul ponte di San Gerardo prevede la completa sostituzione della struttura lignea, realizzabile solo con l'integrale smantellamento delle parti esistenti compromesse, previa la creazione di opere di sostegno delle condotte e dei cavidotti. La ricostruzione prevede: la demolizione lungo le rampe dei parapetti in muratura, sostituiti da ringhiere in ferro fissate su nuovi elementi in pietra calcarea bianca compatta; il

## Un nuovo intervento sulle fognature

È stato recentemente avviato un nuovo intervento all'isola di San Severo, nel sestiere di Castello, fra le insule della Bragora e di Santa Maria Formosa. Le opere completeranno la prima fase di lavori che ha interessato i canali prospicienti l'isola e prevedono il rinnovo della fognatura comunale, la protezione dell'isola dalle acque medio-alte e il riassetto del sottosuolo.

Nell'intervento saranno coinvolte corte, ramo e sottoportego dei Preti, ramo primo e secondo e calle della Madonnetta, borgoloco San Lorenzo, calle del Diavolo, campo San Severo, calle Cappello, fondamenta Cavagnis. Le fondamenta San Severo, San Lorenzo e de l'Osmarin e le calli dei Preti e larga San Lorenzo – coinvolte in precedenti opere di manutenzione – verranno interessate da piccole manomissioni per il collegamento fognario e dei sottoservizi nei punti di contatto con le calli oggetto d'intervento.

Il sistema fognario dell'isola ha uno sviluppo complessivo di 820 metri di collettore, la quasi totalità costituito da *gàtoli* – le antiche fognature in muratura tuttora funzionanti – che oggi si presentano ostruiti dai fanghi. Il progetto, attraverso la riattivazione e l'ottimizzazione del sistema tradizionale, prevede il mantenimento dell'attuale sistema di raccolta e trasporto: fosse settiche – *gàtoli* – rii. Le principali operazioni da effettuare sono: scavo fino alla quota di imposta dal *gàtolo* e rimozione della copertura (lo stelere); spurgo del collettore con trasferimento in discarica dei fanghi; restauro della struttura edilizia dei collettori; ripristino degli allacci fognari privati; eventuale ricostruzione della platea di fondo e formazione della nuova livelletta; impermeabilizzazione e copertura del collettore; formazione dei pozzetti d'ispezione; interrimento del collettore. L'impermeabilizzazione del *gàtolo* persegue l'eliminazione dell'infiltrazione di liquame nel terreno circostante il collettore e consente, utilizzando gli appositi pozzetti, la pulizia dei *gàtoli* con metodologie di spurgo moderne.

Il progetto di rialzo della pavimentazione pubblica si pone l'obiettivo di raggiungere la quota massima possibile per i percorsi pubblici e la regolarizzazione altimetrica delle zone "alte" dell'isola, eliminando avvallamenti e

discontinuità delle superfici in modo tale da consentire il corretto deflusso delle acque piovane e di marea, nonché la fruibilità delle zone attualmente depresse. In particolare verranno rialzati alcuni tratti di calle larga e borgoloco San Lorenzo che si trovano a quote inferiori a 120 centimetri.

Gli interventi sulla pavimentazione pubblica consistono nella rimozione e nell'integrazione dei masegni non riutilizzabili e la loro collocazione a giunto unito alla quota di progetto, con pendenze tali da garantire lo scolo delle acque piovane. L'attività di manomissione della pavimentazione verrà accompagnata da una fase di catalogazione e censimento documentato degli elementi in trachite, garantendo il massimo recupero dei masegni nel rispetto della funzionalità dell'intero piano di calpestio.

La razionalizzazione delle reti tecnologiche di sottoservizi si realizza contestualmente all'intervento nel sottosuolo per il risanamento fognario, in modo tale da escludere la necessità

di future ulteriori manomissioni delle pavimentazioni. Essa consiste nella posa di nuove reti tecnologiche e nel rinnovo e adeguamento di quelle esistenti. In particolare: il rinnovo di diverse tubazioni esistenti della rete idrica e l'eventuale adeguamento degli allacciamenti esistenti, per complessivi 330 metri; la posa di 182 metri di nuova rete antincendio; il rinnovo di tre tratti di tubazione del gas per una lunghezza complessiva di 365 metri circa e l'eventuale adeguamento degli allacciamenti esistenti; la posa in opera di cavidotti dell'illuminazione pubblica dell'intera area, per una lunghezza complessiva di 380 metri; la posa in opera della rete di cavi ottici.

In seguito a un sopralluogo con i tecnici del Comune di Venezia, si è ritenuto opportuno non eseguire nessuna opera relativa all'eliminazione di barriere architettoniche poiché i percorsi pedonali appaiono sufficientemente individuabili anche per i diversamente abili.

F.S. ✍

progetto ing. Dino Cimoli Insula spa

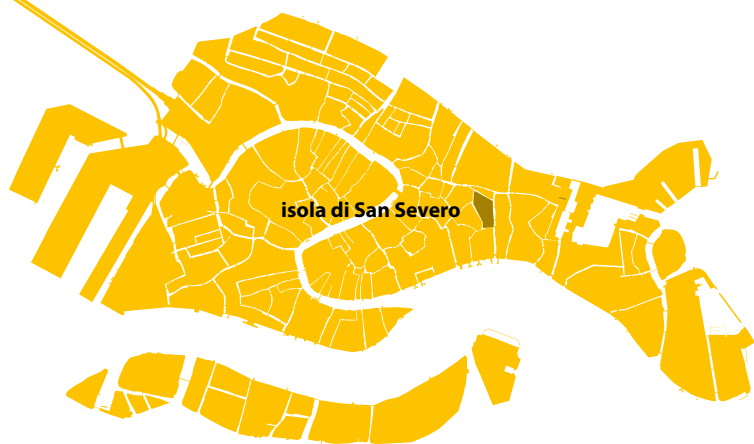
responsabile intervento e direzione lavori ing. Lorenzo Bottazzo Insula spa

direttore tecnico ing. Luigi Zeno Insula spa

importo lavori 1,38 milioni di euro

impresa Sacaim spa

inizio-fine lavori luglio 2008 – luglio 2009



1640 metri quadri di pavimentazione restaurata

820 metri di rete fognaria riattivata

330 metri di acquedotto sostituiti

365 metri di rete del gas sostituiti

182 metri di nuova rete antincendio

380 metri di rete per l'illuminazione pubblica

### le aree coinvolte

Calle, corte, ramo e sottoportego dei Preti, ramo primo e secondo e calle della Madonnetta, calle larga San Lorenzo, borgoloco e fondamenta San Lorenzo, calle del Diavolo, campo San Severo, calle Cappello, fondamenta Cavagnis.

rifacimento dei piani di calpestio, impiegando lastre in trachite e orlature in pietra calcarea bianca compatta. Non essendoci altro collegamento tra Sacca Fisola e Sacca San Biagio, verrà costruita una passerella provvisoria in prossimità dell'attuale per garantire la viabilità per tutto il periodo dei lavori.

### ponte Storto a Dorsoduro

È formato da una struttura in legno a due campate (di 10 e 5 metri) poggiate su una pila in alveo in cemento armato. Dalle fondamenta si accede al ponte tramite due scalinate formate da gradini racchiusi all'interno di parapetti in muratura e da un pianerottolo centrale, mentre dal campiello si accede attraverso una scalinata a "ventaglio" racchiusa da un muretto e da un fabbricato. Tutti i gradini sono pavimentati con lastre di trachite con orlature in pietra calcarea bianca compatta. Complessivamente tutta la parte lignea risulta fortemente compromessa per cui ne è prevista la completa ricostruzione. La sostituirà una nuova struttura in legno lamellare ad arco ribassato a unica campata, eliminando la pila in cemento armato in alveo, con due rampe, che si sviluppano anche lungo l'arco, costituite da gradini con un rapporto tra alzata e pedata che agevoli l'attraversamento.

### ponte dei Guardiani a Dorsoduro

Un tempo era in legno, più volte rifatto. Questo sino al 1882, anno in cui il Municipio decise di sostituirlo con l'attuale struttura in ferro, affidandone la realizzazione al fabbro Agostino Ganassa.

Al momento la struttura metallica evidenzia in corrispondenza degli appoggi un forte degrado degli elementi, in particolare sulla sommità delle travi di parete e lungo i parapetti. Sono evidenti delle fratture nelle parti murarie formanti le spalle e un accentuato degrado degli elementi metallici a formazione del piano di calpestio, che genera una rotazione dell'orlatura in pietra del primo gradino.

Per questo ponte, gli interventi di restauro riguardano le travi reticolari di parete e dei parapetti, la rimodulazione dei piani di calpestio, il riordino delle condotte e dei cavidotti di pertinenza delle società esercenti i servizi pubblici. È prevista una sostanziale modifica della rampa di accesso dalla fondamenta dei Cereri, oggi particolarmente ripida, con una rettificazione dell'attuale rapporto tra alzata e pedata, che agevoli l'attraversamento del ponte.

In sostanza l'intervento non altererà l'aspetto formale delle travi reticolari di parete, né dei parapetti in metallo, che verranno restaurati.

### ponte de Ca' Rizzi a Dorsoduro

Alla fine del XVII secolo era privo di nome e nel Catastico del 1802 era descritto come struttura in legno. Oggi ripropone la forma del precedente risalente al 1824, anno in cui venne costruito in sostituzione di un ponte in pietra abbattuto perché ritenuto inutile.

È una struttura a raso composta da profili metallici con piano di calpestio in tavole di legno, al quale si accede tramite gradini pavimentati in asfalto con orlature in pietra calcarea bianca compatta. Il ponte, così concepito, non dà modo di inserire al suo interno le condotte per i servizi a rete.

Nel complesso, la struttura presenta un accentuato degrado degli elementi metallici e delle tavole che formano il piano di calpestio, poste in senso longitudinale e curve verso l'esterno, dando luogo al cosiddetto "imbarcamento".

È prevista la sua completa sostituzione con una nuova struttura in metallo ad arco fortemente ribassato, con pavimentazione in tavole di legno lamellare di larice, poste trasversalmente e con piano superiore trattato con resine caricate al quarzo. Le due rampe saranno formate da gradoni con un nuovo rapporto tra alzata e pedata al fine di agevolare l'attraversamento.

S.B. ✍



## Insula pubblica il nuovo sito internet

È il colore giallo dei "lavori in corso", ormai diffuso in tutta Venezia attraverso i cantieri per la manutenzione urbana, a caratterizzare il nuovo sito internet di Insula, a tutti gli effetti una "carta d'identità" completa e accurata dell'azienda.

Il nuovo sito ([www.insula.it](http://www.insula.it)) è articolato in diverse sezioni con lo scopo di divulgare informazioni e notizie su salvaguardia (Venezia e la sua manutenzione, la legislazione in materia), azienda (organizzazione societaria, ambito d'intervento, risultati, politiche della qualità), attività e servizi (settori d'intervento, ricerca e sviluppo, contributi ai privati, gestione territoriale, ingegneria, coordinamento sottoservizi, ri-

lievi e indagini, project management), bandi, comunicazione (eventi, news cantieri, pubblicazioni) e altri servizi (faq, glossario, mappa, link, news, e-card, percorsi, press). Numerose le notizie che potranno essere facilmente accessibili alla cittadinanza grazie al nuovo mezzo di comunicazione che sarà costantemente aggiornato con le ultime novità sui cantieri, i comunicati stampa e le informazioni essenziali per chi vuole conoscere e contattare la società.

Nel prossimo futuro il sito verrà ulteriormente implementato con l'inserimento delle schede di tutti gli interventi (conclusi, in corso e in programma), una sezione che verrà continuamente arricchita di ulteriori notizie sui lavori in modo da rendere sempre più facile per i veneziani conoscere il reale avanzamento del programma di manutenzione urbana portato avanti da Insula.



## Il risanamento dei rii a Venezia

Sono in fase d'ultimazione i lavori di Insula nelle zone di San Felice a Cannaregio e di San Martino a Castello, entrambi avviati nel settembre del 2006.

# 8

**Insula Informa**  
iscrizione registro  
nazionale della stampa  
n. 9785

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

**direttore responsabile**  
Severino Benettelli

**testi**  
Severino Benettelli  
Elena Fumagalli  
Francesca Scarpa  
Giampaolo Sprocati

**redazione**  
Elena Fumagalli  
Studio Scibilia

**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 disinchiostranti

**Insula spa**  
Marittima - Fabbriato 248  
30135 Venezia  
041 2724354 - 041 2724244 fax  
[www.insula.it](http://www.insula.it)  
[info@insula.it](mailto:info@insula.it)

### San Felice

L'intervento di San Felice - che prosegue l'opera di risanamento dell'insula di Maddalena Santa Fosca conclusa nel 2006 - ha compreso lo scavo dei fanghi e il risanamento dei muri di sponda nei rii di San Felice, Priuli, della Guerra e nel tratto sud dei rii de la Racheta e de l'Acqua Dolce. Le opere hanno incluso anche interventi di razionalizzazione dei sottoservizi, risanamento fognario e rialzo della pavimentazione.

Nel mese di ottobre si è conclusa l'ultima fase dell'intervento con il restauro della porzione finale di rio Priuli e della parte sud del rio dell'Acqua Dolce. Risulta già completato, inoltre, il restauro dei ponti previsti dal progetto: Ubaldo Belli, de le Vele e Novo San Felice dove è stata costruita una rampa larga un metro e mezzo con gradino agevolato per facilitare il transito di carrozzine, carrelli della spesa, carretti per la movimentazione delle merci.

Le insule di San Felice e di San Martino costituiscono in realtà un primo lotto di lavori: in seguito ai problemi di finanziamento manifestatisi nel corso degli ultimi anni, l'ambito d'intervento è stato infatti ridotto. Per questo motivo, nel rio di Sant'Andrea e nei tratti nord dei rii de la Racheta e de l'Acqua Dolce, così come nei rii de le Gorne e di San Francesco de la Vigna è stato realizzato solo lo scavo a umido dei fanghi, rinviando il risanamento dei muri di sponda e l'intervento sulle pavimentazioni delle fondamenta al secondo lotto di lavori, che sarà avviato non appena saranno messe a disposizione le risorse necessarie.



### San Martino

L'intervento nella zona di San Martino che ha dato il via al risanamento della parte est di Castello - sestiere già interessato dagli importanti interventi di San Giovanni in Bragora, Santa Maria Formosa e del rio dell'Arsenale - dovrebbe finire entro febbraio 2009.

Nel mese di maggio si è concluso lo scavo dei fanghi e il risanamento dei muri di sponda lungo i rii della Ca' di Dio, di San Martin e degli Scudi mentre a ottobre è stato concluso il riello dei Furlani. È stato eseguito, inoltre, lo scavo a umido dei fanghi nei rii de le Gorne e del tratto di San Francesco de la Vigna compreso tra le intersezioni con i rii degli Scudi e delle Gorne.

Gli interventi sono stati estesi alle fondamenta e ad alcune calli adiacenti i rii con il rialzo della pavimentazione, la razionalizzazione dei sottoservizi e il risanamento fognario. In particolare, si è già intervenuti su piscina San Martin (rialzata di 20 centimetri), campiello della Comare, ramo del Cafettier, corte Baffo, corte dei Preti, e un tratto di salizada del Pignater vicino al ponte della Grana. Il ripristino del selciato ha richiesto una particolare cura dal momento che sono presenti diversi tipologie di pavimentazione: in corte dei Preti c'è l'antico selciato medioevale in mattoni a spina di pesce, calle Baffo è pavimentata con

mattoni disposti in piano, mentre in ramo del Cafettier i masegni in trachite hanno sostituito il cemento.

Per quanto riguarda i ponti sono stati ultimati quelli della Ca' di Dio, e degli Scudi, Scoazzera e della Grana. Attualmente sono in corso i lavori sul ponte dell'Arsenal, mentre le opere sul ponte dell'Arco sono state avviate a settembre.

### insula di San Felice lotto 1

**progetto arch.** Michele Regini *Insula spa*  
**direzione lavori ing.** Adriano Ercole *Insula spa*  
**responsabile intervento geom.** Giuliano Molon *Insula spa*  
**direttore tecnico ing.** Luigi Zeno *Insula spa*  
**impresa LMD spa**  
**importo lavori** 2,7 milioni di euro  
**inizio-fine lavori** settembre 2006 - dicembre 2008

### insula di San Martino lotto 1

**progetto e direzione lavori arch.** Michele Regini *Insula spa*  
**responsabile intervento geom.** Giuliano Molon *Insula spa*  
**direttore tecnico ing.** Luigi Zeno *Insula spa*  
**impresa** Rossi Renzo costruzioni srl  
**importo lavori** 3,03 milioni di euro  
**inizio-fine lavori** settembre 2006 - febbraio 2009

