

Interventi dei rappresentanti delle istituzioni

CESARE CAMPA, Assessore della Regione Veneto



Sarò molto breve perché abbiamo sfiorato i tempi previsti, ma il presidente Gardin doveva illustrarci nei dettagli una situazione che sicuramente dovrà portare a dei risultati positivi per la nostra città. Il tema di oggi è la manutenzione urbana, i rii di Venezia. Siamo in presenza di una situazione diversa rispetto al passato. Diceva proprio Gardin che - per il passato - la scarsità delle risorse ha influito non poco rispetto a un tema che è sempre stato presente nella nostra città, quello dello scavo dei canali. E io aggiungo qualcosa di più. E cioè il verificarsi di una situazione culturale che ha visto nei fanghi di Venezia un fattore di particolare pericolosità e solo nel '93 ha consentito un intervento organico rispetto allo scavo dei rii.

L'importanza delle cose che si hanno si coglie sempre quando non si hanno più. Io mi ricordo bene le difficoltà che ho incontrato da Assessore comunale ai Lavori Pubblici. Pur avendo dei funzionari bravissimi, ai quali deve essere espressa la riconoscenza della città, ci sono state difficoltà terribili circa lo scavo dei rii. Non c'erano le risorse. C'era invece un uccello, il "cavaliere d'Italia"; un uccello rarissimo, mi dicevano, ma ogni volta che trovavamo un sito per depositare i fanghi, lì nidificava il "cavaliere d'Italia". Era rarissimo, però riusciva ad impedirci qualsiasi soluzione. Solo nel '93 il Ministero dell'Ambiente ha modificato un certo percorso. Inoltre, vorrei anche sottolineare che le risorse messe a disposizione oggi sono moltissime: solo per lo scavo dei rii si parla di 134 miliardi. La Regione nel suo piano di disinquinamento deve mettere a disposizione il 10% delle proprie risorse per questa attività, quindi oggi siamo nella condizione ottimale per dare una risposta ai cittadini, che vedono nello scavo dei rii anche un elemento di sicurezza per la loro salute. Elemento che lei signor Presidente ha messo in subordine nella sua relazione, ma che io ritengo cominci ad essere essenziale.

E' opportuno richiamare lo spirito della Legge Speciale. Ho sentito prima ricordare autorevoli personaggi, ma vorrei ricordare anche la parte che ha avuto la politica, senza distinzione di partiti, che ha contribuito a far sì che ci fosse la Legge Speciale. Quella stessa legge che oggi consente alla nostra città di avere finalmente una manutenzione. Ho visto prima l'amico Rocelli e vorrei ringraziare con lui tutti i parlamentari che hanno concorso a far sì che ci sia una grande attenzione non solamente dell'Europa, dell'UNESCO - a cui va rivolto certo un

grande ringraziamento - ma del nostro Paese che ha speso miliardi e miliardi per la salvaguardia fisica di questa città. Ed è in questo quadro che va collocato il nostro impegno di amministratori, se vogliamo non fare la laguna di chiacchiere che ci ricordava con il suo intervento il Sindaco. Se vogliamo essere propositivi dobbiamo partire da un presupposto e cioè che la manutenzione ordinaria bisogna farla ed è un elemento importantissimo per questa città; inoltre, che i principi fondamentali della Legge Speciale sono salvaguardia e sviluppo, ossia consentire a questa città di poter avere gente che la abita e che ci lavora, di poter programmare le proprie attività in correlazione con l'entroterra, con il resto della regione. Il problema del futuro di Venezia passa attraverso questi elementi fondamentali che la Legge Speciale ha individuato e finanziato in maniera puntuale. Sono queste le condizioni essenziali perché Venezia possa vivere, progredire, rispondere positivamente a quell'impegno straordinario che il popolo italiano, quindi anche il cittadino di Messina e di Catania, ha messo a disposizione per risolvere i problemi di salvaguardia fisica, ambientale e di sviluppo economico di questa città. Questi sono i punti di riferimento dai quali dobbiamo partire.

Oggi siamo finalmente in presenza di un Accordo di Programma del Ministero dell'Ambiente. Quante volte, in passato, il Ministero dell'Ambiente ha invece ritardato i nostri sforzi. Prima ricordavo le capacità dei Lavori Pubblici del Comune e le difficoltà perché mancavano le risorse. Lei, Presidente, ricordava il Ponte dell'Accademia. Voi avete sostituito degli assi. A suo tempo, quando ero Assessore, 10-15 anni fa, abbiamo rifatto il Ponte dell'Accademia. Questo per dire che la manutenzione deve essere fatta costantemente e anche i tempi hanno la loro importanza. Per la realizzazione del programma integrato per i rii si parla di 23 anni, ma se consideriamo i ritardi con i quali è stato avviato e le difficoltà che abbiamo incontrato, è un programma che deve essere accelerato. La città non può assolutamente sopportare i disagi di una mancata manutenzione ordinaria che in questi anni l'ha penalizzata. E allora io credo che da un lato non si debbano assolutamente mettere in contrapposizione il Mose e

il rialzo della città; dall'altro che non si debba assolutamente banalizzare lo scavo dei canali come una cosa di poco conto.

Prima ho ricordato le difficoltà, gli ostacoli che hanno impedito al sottoscritto di andare avanti, ma dopo di me vorrei ricordare l'ingegnere Sandri, con un programma integrato dei rii che non è potuto assolutamente decollare, e i soldi che abbiamo speso. E vorrei ricordare ad Insula, che oggi con scelta infelice di parole il suo Presidente ha detto che potrebbe anche fallire: nessuna società come Insula fallisce, perché i soldi li dà lo Stato; quindi dovete preoccuparvi di altre questioni, dei costi-benefici, perché il fallimento certamente non ci sarà. Se alla fine la progettazione, la programmazione, l'intervento costano di più, lo Stato vi darà di più. Non siete nel libero mercato, come la mia azienda che vende mobili a Spinea, o come qualsiasi altra azienda privata. In qualche maniera si possono quindi avere dei correttivi; inoltre le iniziative da portare avanti sono molto più avanzate rispetto a quelle del passato, quando anche la stessa progettualità per certi aspetti era inferiore.

Ora però torniamo all'intervento del Sindaco che dice: non si può banalizzare il discorso dello scavo dei rii che è una cosa complessa e delicata. Certamente, io concordo con lui. Ma ancora più complesso e delicato è l'innalzamento della città e c'è qualcuno che lo ha banalizzato dicendo, in questi giorni, che bisogna far ricorso con semplicità alla sapiente pratica degli antichi veneziani per sopraelevare le pavimentazioni. Ora se è vero che non è né banale, né semplice scavare i rii, ancor di più non è banale, non è ininfluente alzare la città.

Dopo tutto il dibattito che c'è stato in questi giorni con l'Università di Architettura, dibattito giusto e opportuno, non vorrei che ci fosse chi considera solo lo scavo dei rii una cosa complicatissima (li abbiamo sempre scavati) quando invece è molto più complicata e più complessa un'operazione di innalzamento della città, che certo deve essere continuata. Sempre è stato fatto così. Ma il Presidente ricordava correttamente che per il passato si demolivano gli edifici, come avviene in tutto il mondo. Si è sopraelevata la città, ma oggi non è più possibile abbattere gli edifici. Oggi bisogna trovare dei sistemi di difesa diversi. Allora nessuna contrapposizione, - signor Sindaco, Vicesindaco, maggioranza di questa città - ma volontà di sciogliere il nodo per quanto riguarda il discorso del Mose, se sì o se no. Certo è una questione politica, perché dal punto di vista tecnico le risposte le abbiamo avute.

Ho sentito il messaggio del sottosegretario Mattioli - se non vado errato, già amico dell'ex ministro Costa, e tra i più moderati, si dice, rispetto a queste questioni - ricordarne la complessità, la difficoltà. Ribadisco che oggi, rispetto alla salvaguardia della nostra città, noi dobbiamo assolutamente sciogliere questo nodo. Io sono fra coloro che ritengono, per

esempio, che sarà difficile dire ancora alla gente che abbiamo bisogno di studi, di ricerche, di programmazioni e sarà bene decidere prima di andare in campagna elettorale, per sapere da che parte si sta. Anche perché le spese che abbiamo sostenuto per studi e ricerche sono ingenti e avrebbero forse consentito di sostenere già due volte il costo complessivo del Mose. Io sono favorevole al Mose, ma sono pronto a sedermi intorno a un tavolo e vedere quali sono le alternative. Però essere favorevole al Mose non significa non essere favorevole all'innalzamento, che deve essere progettato e programmato con quell'attenzione che da sempre la nostra città ha dedicato a queste questioni. Perché vorrei ricordare a coloro che, con semplificazione, dicevano che basta far ricorso alla sapiente pratica degli antichi veneziani per sopraelevare le pavimentazioni, quanto gli antichi veneziani, prima di alzare, pesassero, soppesassero, coinvolgessero sovrintendenze, ecc. Tant'è vero che "*i tre pie sora del comun*" era una delle misure per quanto riguardava il ripristino della pavimentazione se si abbattevano delle case.

Quindi c'era una cultura, c'era un'esperienza, ma c'era una concertazione tra le parti che vedeva tutti i soggetti protagonisti. Mi pare che sotto gli occhi abbiamo ora un certo tipo di risultati rispetto alla sopraelevazione. Non voglio fare critiche a nessuno, ma ho ricevuto più di una lettera che invita ad andare a vedere alcuni lavori, certo complessi, ma che non sono il risultato di una attenzione pari a quella che ciascuno di noi avrebbe voluto nei confronti dell'innalzamento. Allora non mettiamo il Mose contro il rialzo di questa città, ma mettiamo anche nel conto che deve essere una città da vivere e deve essere una città che deve poter programmare il proprio futuro con una sostanziale difesa dalle acque alte, se non vogliamo che sia una città solo per turisti che vengono, fotografano e se ne vanno. Avrei altre cose da dire, ma devo rispettare i tempi. Su questa materia del resto avremo modo in questi giorni di dibattere, perché non è che voi abbiate aperto la campagna elettorale, ma anche questo nodo si inserisce all'interno del confronto che è aperto ed è giusto si debba discutere su questi temi che sono di fondamentale importanza, come la salvaguardia di Venezia.

Presidente, mi consenta una riflessione che va fatta. Quando lei prima ha enunciato il programma pluriennale di Insula, con le stime dei tempi e delle risorse necessari, ha toccato un argomento di grandissima rilevanza: le fognature. La parte centrale della città dovrà avere le fognature di tipo tradizionale e la parte esterna di tipo moderno, magari collegate - lei diceva - con la terraferma. Io mi chiedo con che criterio le facciamo collegare alla terraferma? Abbiamo dei depuratori al Lido. Per il disinquinamento della laguna esiste un piano regionale concordato. Vogliamo ancorarci alle cose

che già esistono? O Venezia deve sempre essere isolata, per conto proprio? Chiedo scusa se mi infervoro, ma in qualche maniera sento di doverlo fare rispetto ad una Venezia che non può essere isolata nel contesto regionale. Abbiamo fatto dei depuratori, c'è quello del Lido; è proprio necessario fare un collegamento delle fognature, portandole a Fusina, per poi riportare le acque depurate nel bacino scolante? Non è meglio invece ragionare insieme, anche se la legge nazionale ha affidato questi compiti al comune di Venezia, e fare un tavolo di concertazione anche su questa questione, ancorando il problema delle fognature al contesto più ampio del disinquinamento della laguna, di competenza regionale. Tra l'altro la salvaguardia fisica può anche contribuire alla salvaguardia economica. In altri paesi, qualcuno sostiene che si possono creare anche delle infrastrutture di collegamento. Allora mettiamoci intorno ad un tavolo, approfittando della campagna elettorale, per dirimere le questioni più scottanti e far sì che ci siano dei programmi chiari e

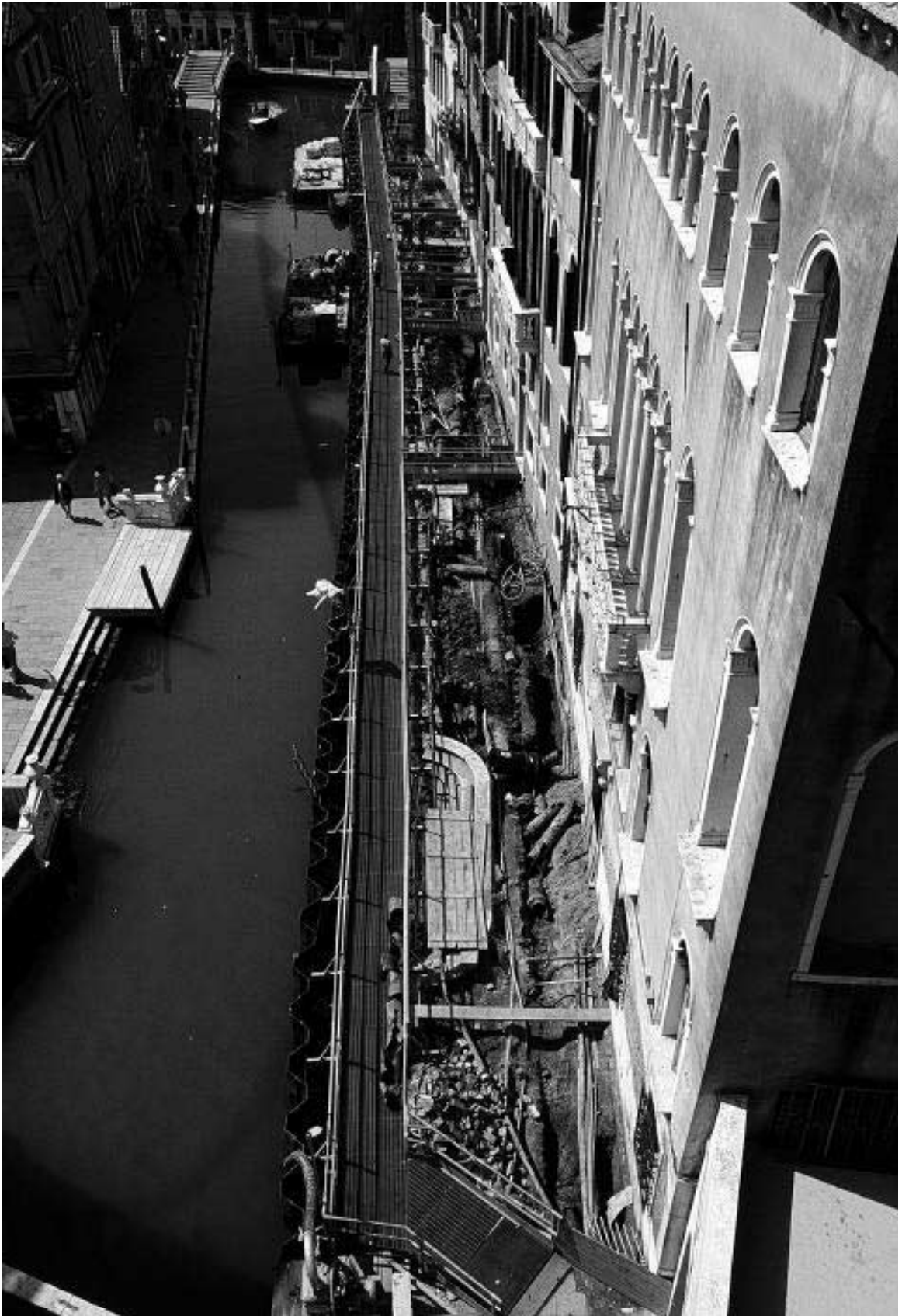
la gente sappia quali sono.

Questa offerta da Insula è un'occasione importante non solamente per dire grazie all'impegno che ciascuno ci ha messo. Ho sentito il Presidente Gardin con quale forza ha illustrato questa volontà di non fallire e noi siamo convinti che, con questi uomini e con questa capacità di essere protagonisti, non ci sarà il fallimento. Ma è importante anche per individuare indicazioni politiche chiare, indicazioni che la politica forse finora non ha ancora dato e sarà opportuno dare, dare molto presto, perché la città non può più aspettare.

Grazie per l'impegno che ciascuno di voi metterà nell'esecuzione di queste cose ma grazie anche per l'impegno che ciascuno di noi metterà nel rendere chiare, trasparenti le proposte per consentire di realizzare quello che la Legge Speciale prevede, non solamente per la manutenzione urbana, per i rii di Venezia, ma anche per la salvaguardia e lo sviluppo che significa presenza di cittadini, di operatori, di attività. Salvaguardia e sviluppo per la nostra città.



Manutenzione straordinaria del Ponte dell'Accademia, settembre 1998



Rifacimento e rialzo di Fondamenta Condulmer, maggio 1998

Interventi dei rappresentanti delle istituzioni

ROBERTO CECCHI

Soprintendente ai Beni Architettonici e Ambientali di Venezia



È singolare che si faccia un convegno, a Venezia, sulla manutenzione e per di più sui rii. In questa città il tema della manutenzione avrebbe dovuto essere un fatto usuale, il fulcro dell'attività delle amministrazioni, perché nessuna altra città al mondo soffre per la mancanza di cura come questa. Non solo per la quantità di beni di cui dispone, ma anche per le caratteristiche del suo territorio. Infatti, quello che per altri ambienti rappresenta l'eccezionalità qui è la regola. La città si trova a bagno nell'acqua, che per di più è salmastra, con problemi di conservazione assolutamente singolari e incredibilmente rilevanti. I segni del degrado sono evidenti, con riflessi importanti anche sui sistemi strutturali, talora con preoccupanti parzializzazioni delle sezioni resistenti.

A Venezia come nel resto del paese il tema della manutenzione è un argomento scomodo. Lasciato con un certo distacco all'accademia e al mondo degli specialisti che affidano inutilmente le loro preoccupazioni a testi assolutamente sconosciuti. *"Invece di considerare il costo di manutenzione invito il lettore a voler prendere in esame il costo di mancata manutenzione"* osservava qualcuno già alla metà degli anni '60, in una pubblicazione che rappresenta un contributo importante sul tema della manutenzione in ambito industriale.

"La mancanza o carenza di un'ordinaria manutenzione e periodica attività manutentiva porta inevitabilmente a interventi straordinari che se rimandati nel tempo diventano sempre più gravi e costosi e, ciò che è peggio, creano, in alcuni casi, situazioni a rischio per tutti coloro che si trovano ad operare in un ambiente di lavoro privo di sicurezza; d'altra parte manutenzione e sicurezza sul lavoro sono tra loro strettamente connesse". Questo, invece, è stato scritto solo un anno fa, in un testo che si occupa di ingegneria della manutenzione.

Per la disciplina del restauro col termine *manutenzione*, oggi, s'intende che il nostro operare sull'esistente dovrebbe tendere prevalentemente ad interventi mirati al solo mantenimento dell'efficienza degli elementi costitutivi degli edifici, e quindi ad operazioni che non comportino: 1) mutamenti nella distribuzione o nel sistema statico; 2) sostituzione di materiale se non in misura quantitativamente irrilevante di parti ripetitive componenti un sistema e non riparabili; 3) alterazione delle superfici esterne e di quelle interne.

Le grandi civiltà del passato hanno sempre tenuto in grande considerazione la questione della manutenzione. Molto più di adesso. Si pensi alle varie *Fabbricerie* cui venivano affidati compiti per la costruzione delle grandi cattedrali; ma a cui spettava anche, e spetta, il ruolo insostituibile di sovrintendere alle operazioni di manutenzione. Esistono testimonianze antichissime. Teodosio scrive a Cassiodoro: *"E' nostra intenzione costruire edifici nuovi ma ancor più conservare quelli antichi, perché conservarli è cosa che ci potrà dare non minor lode che farne di nuovi"*. Ancora più espliciti i dispositivi di legge promulgati da Valentiniano, Valente e Graziano il 16 gennaio 374 d.C. e quelli di Arcadio e Onorio del giugno e luglio del 395 d.C., che prevedevano esenzioni o rimborsi fino ad un terzo delle tasse dovute per quelle città che avessero messo mano alla conservazione degli edifici pubblici, in particolare a fortificazioni e terme.

Gli echi di questa cultura dell'attenzione si ritrovano anche in epoca rinascimentale; Alberti ne parla nel decimo libro del *De re aedificatoria* con toni che potrebbero essere i nostri: *"Caldamente raccomandabile mi sembra l'uso degli antichi di costituire, a spese dello stato, delle compagnie di uomini addetti alla cura e alla tutela di opere pubbliche. Il numero dei funzionari che Agrippa lasciò addetti a questo incarico fu di duecentocinquanta, Cesare li portò a quattrocentosessanta"*.

In tempi relativamente recenti, Viollet-Le-Duc esprime un giudizio addirittura entusiastico per la cura con cui in Italia si provvede alla conservazione del patrimonio architettonico. Ne parla in un articolo del 1872, dove si sottolinea che: *"Se gli Italiani restaurano i vecchi monumenti tanto numerosi nel loro paese, con una ostinazione che va a loro merito, pure non smettono mai di curarne la manutenzione. Il restauro e la manutenzione sono interventi molto diversi. La manutenzione implica un'attenzione continua; per la manutenzione di un edificio non basta assegnare ogni anno la somma di danaro necessaria, si deve amarlo come si ama la propria casa, non tralasciando nulla per conservare ogni cosa in modo adeguato. Il confronto tra le nostre chiese e quelle italiane è*

penoso: tanto queste sono pulite, ben tenute, tanto le nostre all'interno sono generalmente sporche, sudicie (anche se non si può certo dire che il popolo italiano sia portato alla pulizia). Ma il clero italiano tiene puliti i propri templi con la stessa civetteria che ha da noi il ricco borghese per la sua casa di campagna o per il suo palazzo".

Ma la cultura di far manutenzione è andata man mano affievolendosi. Si è persa la determinazione e la pazienza di eseguire le operazioni minute. Sempre più spesso grandi e piccoli complessi vengono abbandonati a loro stessi, nell'attesa di poter fare interventi "risolutivi" da cui, ingenuamente, si aspettano risposte che valgano una volta per tutte. E' certo che tra le cause dell'odierna scarsa attenzione per la manutenzione, c'è proprio quella cultura del restauro che ha favorito il convincimento che la scienza moderna possa mettere a punto metodiche d'intervento che vengono percepite come definitive.

La manutenzione in questi anni ha ripreso slancio. Nelle strutture industriali le aziende hanno percepito che la competitività del sistema produttivo è strettamente interrelata alle prestazioni del servizio di manutenzione.

E' maturato il concetto di manutenzione produttiva che sottende la necessità di considerare l'attività di manutenzione un investimento, un centro di profitto indiretto più che un costo.

Anche nel settore delle costruzioni si possono identificare due strategie di manutenzione. "La prima orientata all'introduzione di regole e strumenti per controllare la qualità dei prodotti e per migliorare e razionalizzare gli interventi di manutenzione. La seconda che si orienta verso la formazione di una cultura materiale della manutenzione che consenta una parziale autogestione del proprio spazio abitativo".

Per le operazioni di manutenzione il Consiglio Nazionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali in una delle tante bozze del "Regolamento

sui lavori pubblici riguardanti i Beni Culturali art. 3 l. 109/94", all'art. 4 di "Sez. diverse" afferma che:

"l'affidatario dei lavori è tenuto a svolgere tutte le opere necessarie alla manutenzione del bene su cui si è intervenuti per un periodo di dieci anni". Speriamo che il testo definitivo non emendi quest'utile indirizzo metodologico.

Per le esigenze del costruito, connesse alla disciplina del restauro-conservazione, dobbiamo aggiungere alla nozione di manutenzione il concetto di controllo. Oggi, raffinate tecniche di indagine permettono diversi livelli di conoscenza. È possibile, ad esempio, eseguire dei rilievi molto accurati per conoscere e descrivere le forme e le dimensioni dell'edificio nel suo assetto generale e negli elementi che lo compongono; costruire un sistema di informazioni cui agganciare le diverse ricerche specialistiche: indagini storiche, analisi chimico/fisiche, verifiche strutturali, esame delle componenti materiali e costruttive, ecc..

Perciò, ogni indagine oltre ad essere un momento di accrescimento culturale diventa determinante per trovare la soluzione più giusta e meno onerosa sotto tutti gli aspetti. Lo ricorda emblematicamente anche Leon Battista Alberti quando, al primo capoverso del Decimo Libro dedicato al restauro degli edifici, scrive: *"Allo stesso modo anche i medici dicono che l'efficacia dei rimedi dipende per la maggior parte dalla conoscenza della malattia"*.

La manutenzione dei rii s'inquadra in questa logica. Purtroppo, generalmente, non siamo più nell'ambito della cosiddetta manutenzione ordinaria: ormai i livelli del degrado sono tali da dover parlare di manutenzione straordinaria, quando non di ripristino e ristrutturazione.

Tuttavia, il travagliato dibattito di questi mesi sulla difesa della città dal fenomeno delle acque alte, fa sperare che Venezia torni a fare scuola per la manutenzione, come ha dimostrato di saper fare per oltre un millennio, per conservare il suo territorio: quelli che oggi sono i nostri monumenti.

Interventi dei rappresentanti delle istituzioni

MICHELE VIANELLO,
Vice Sindaco del Comune di Venezia



Una primissima considerazione. E' assolutamente vero che la manutenzione di una città, la manutenzione costante di una città, dovrebbe essere un fatto ordinario e tale avrebbe dovuto essere anche nel centro storico di Venezia.

Naturalmente la manutenzione in un centro storico come il nostro ha caratteristiche assolutamente uniche come spesso succede nella città di Venezia. La manutenzione a Venezia non solo impatta con le caratteristiche fisiche del patrimonio della città, ma è anche una forma di manutenzione che deve tenere conto, nella sua attuazione, dell'integrazione di tutta la rete di sottoservizi, oltre ad altre peculiarità, che in altri luoghi d'Italia assolutamente non esistono. Lo stesso scavo dei canali, "lo scavo dei rii", assume una connotazione assolutamente particolare; non è la semplice manutenzione di un pezzo di tessuto urbano, è il ripristino di vie d'acqua; esse sono parti della mobilità all'interno della città. Vorrei ricordare che l'assenza di scavo dei rii ha impedito pesantemente la mobilità nella città in questi anni. I pesanti disagi nella mobilità sono stati una grave conseguenza dell'assenza di scavo dei rii impedendo il trasporto di merci, il trasporto di persone; mettendo in discussione la sicurezza della città si provoca paralisi civile ed economica. Non è un caso che, nella definizione del piano di scavo dei rii, si volle partire dai rii interni che avevano una urgenza drammatica legata alla transitabilità dei mezzi della sanità, dei vigili del fuoco ecc..

L'eccezionalità dell'intervento manutentorio sta quindi nel fatto che per qualche decennio questo non è avvenuto. Mi dispiace che l'Assessore Campa sia in questo momento assente, ma tale intervento non è avvenuto non tanto perché mancassero i fondi; ma quanto perché una legislazione schizofrenica non metteva in capo al Comune di Venezia la possibilità di coordinare lo scavo dei rii. Questa è la storia. L'intervento non è avvenuto perché una legislazione schizofrenica, imponendo che tutto il disinquinamento fosse di competenza della Regione, considerava lo scavo dei rii come un pezzo delle operazioni di disinquinamento, e quindi metteva tali interventi, per una parte importante, in capo alla Regione.

C'è voluta una Legge, la n° 139 del 1992 per mettere in capo, finalmente, al Comune di Venezia, la possibilità di coordinare l'intervento sui rii fra i molti soggetti. Questo permise allora di spostare i fondi al

Comune e soprattutto di definire un progetto integrato. Tutto ciò è

tanto più vero se ricordiamo che la Regione Veneto in quegli anni si dotò di un proprio Consorzio in previsione di attuare essa stessa quei lavori. Quel Consorzio fece poi la fine che molti dei presenti ricorderanno. Si è voluto ricordare la storia: la storia è questa.

La nuova Legge permise di mettere in moto i finanziamenti e di poter cominciare un'opera di integrazione, di accordo, di coordinamento. A tale proposito ricordo che questo modo di procedere attraverso accordi costanti è assolutamente positivo ed importante, ma è troppo spesso legato alle volontà politiche. Le opere che, nella loro necessità, dovrebbero prescindere dalla politica e diventare opere di ordinaria manutenzione sono spesso legate alla buona volontà degli uomini e della politica e alla loro disponibilità all'intesa. Molte istituzioni che dovrebbero essere tipicamente veneziane, continuano in epoca di federalismo e decentramento, a rispondere ai Ministeri romani; la legislazione purtroppo è ancora questa.

Il Comune di Venezia, una volta ottenuto, con la Legge 139, il coordinamento e quindi la titolarità per intervenire nell'opera manutentoria della scavo dei rii ha fatto a questo punto una scelta estremamente importante. Tale scelta atteneva alla propria organizzazione interna precorrendo i tempi, nella riorganizzazione del proprio modo di operare, anche rispetto alla recente legislazione.

Il Comune di Venezia avrebbe potuto organizzare all'interno del proprio settore Lavori Pubblici gli interventi di manutenzione, e lo scavo dei rii; ne sarebbe stato pienamente titolare.

Viceversa il Comune di Venezia si è spossessato dell'attività di progettazione, della propria funzione di stazione appaltante, si è spossessato della possibilità di agire in proprio nell'attuare il lavoro di manutenzione. Vi garantisco che non si è trattato di un processo lineare, poiché togliere funzioni alla pubblica amministrazione, comporta spesso l'incontrare forti resistenze.

Si è attuata un'opera di integrazione societaria mettendo insieme le diverse competenze; quelle del Comune ma anche quelle di tutte le Società e di tutte le imprese che operano nel settore dei sottoservizi veneziani (Italgas, Enel, Telecom, Aspiv); da

questa collaborazione è nata Insula S.p.A..

Si è creata un'impresa, una società per azioni, che non risponde più ai tempi organizzativi e gestionali della pubblica amministrazione; si è ritenuto di dover fare un salto in avanti, di affidare cioè a criteri gestionali assolutamente privatistici la scelta di scavare i rii e di fare manutenzione. Io non so in quali altre parti d'Italia si sia operato in modo così coraggioso ed efficiente; a Venezia questo è avvenuto.

Devo dire che l'esperienza di questi anni, pur alla luce dei limiti che sicuramente ci sono stati, è stata confortante; francamente la velocità con cui si sta procedendo in un tessuto come questo è, devo dire, insperata. Insula ha permesso di realizzare le opere previste e di mettere in campo – non a parole – ma nei fatti, la più importante attività di lavori pubblici fatta a Venezia negli ultimi 10 anni.

Venezia è una città dove spesso si progettano grandi opere, prescindendo da chi le fa, come si fanno, chi le paga. In questo caso si è progettato e fatto. E si è soprattutto creato il soggetto imprenditoriale che attuava i lavori. Tale soggetto ha peraltro un rapporto con le istituzioni e gli enti locali assolutamente positivo.

Va inoltre ricordato che una parte del lavoro quotidiano fatto da tutti noi, a volte non facilmente comprensibile dalla città, è costituito dal rapporto continuo con la cittadinanza. Un'opera come questa sarebbe semplicissimo realizzarla chiudendo, prosciugando interamente tutti i canali. Si potrebbero così realizzare economie di scala assolutamente vantaggiose. Costruire un cantiere edile in questo contesto, è una cosa complicata, fatta di rapporti costanti con categorie importanti della nostra città: gondolieri, motoscafisti, trasportatori ai quali bisogna riorganizzare i percorsi, evitare un impatto eccessivo con le attività legate al turismo. Si tratta quindi di un'opera costante di informazione e di rapporto, tale da determinare in alcuni momenti elementi di frizione e di tensione.

Vorrei ricordare che il piano degli interventi che Insula sta portando avanti per conto del Comune di Venezia rappresenta solo un primo *step* dei lavori. Poiché c'è bisogno di manutenzione permanente, il piano del quale stiamo discutendo, si limita ad esaminare una prima fase. Immediatamente dopo, se l'opera di scavo dei rii diventa manutenzione continua, essa deve ricominciare.

Mettere un tempo di realizzazione al piano, 23 anni, è funzionale solo ad indicare le risorse finanziarie necessarie ma, ha ragione assolutamente il Sovrintendente Cecchi, deve diventare una delle opere ordinarie della nostra città. Alla fine dei 23 anni dovrà iniziare un nuovo ciclo di lavori manutentori. Pochi tengono in dovuta considerazione l'importanza che le opere sono realizzate in modo integrato: ad esempio il rifacimento delle fondamenta in una zona storica come quella di Rialto e la costruzione del depuratore, altrimenti il Mercato del pesce sarebbe

stato avviato a chiusura poiché in contrasto con la legislazione in materia di inquinamento ed anche inerente il trattamento degli alimenti. Ci saremmo trovati quindi con una parte della vita civile della nostra città, il mercato, in una situazione al di fuori delle norme legislative.

Insisto su un concetto, al quale credo molto, soprattutto in questa fase della vita politica della nostra città. Quando parliamo di manutenzione della città, e soprattutto parliamo di Insula, chiederei a tutti coloro che intervengono rispetto a queste vicende, soprattutto gli appartenenti al mondo politico, di abbandonare per un attimo ogni pregiudiziale ideologica.

Lo ha già detto il Sindaco: scavare i canali non è una questione di destra o di sinistra; si tratta semplicemente di attuare un'opera di manutenzione.

Quando parliamo di Insula, parliamo di un'impresa; non stiamo parlando del braccio politico del Comune di Venezia.

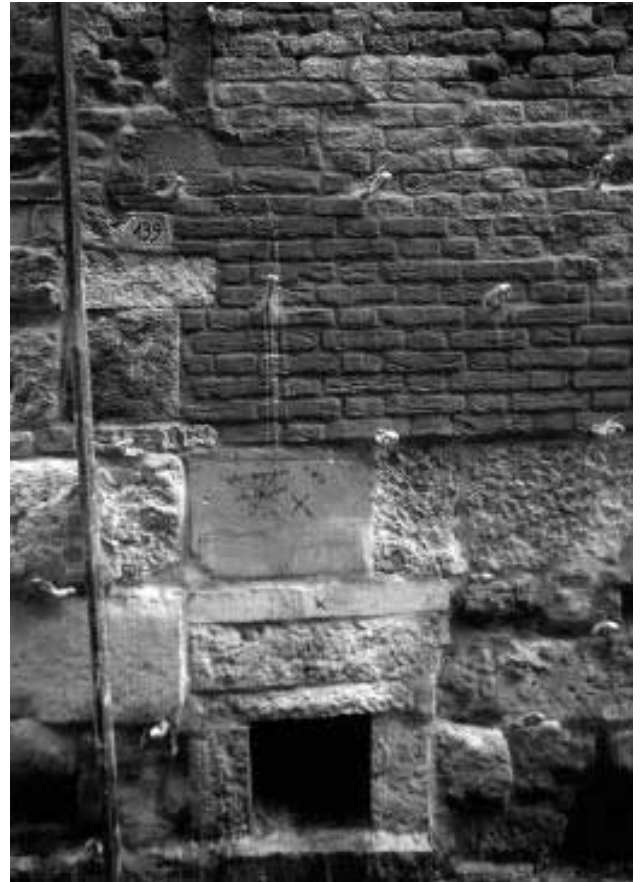
Insula è un'azienda partecipata dal Comune di Venezia, compartecipata da altre aziende private; l'indotto di Insula è costituito da tantissime imprese della nostra città e non solo. La politica, come si capisce, non c'entra assolutamente niente. Lasciamo perdere la politica, per cortesia; cominciamo ad eliminare la politica dalle questioni della salvaguardia della nostra città, alcune delle quali sono diventate ormai questioni puramente tecniche.

Per cortesia, un passo indietro; lo dico io con molta forza, un passo indietro tutti quanti.

Smettiamola con questa baggianata per cui si responsabilizza politicamente Insula intorno alla *querelle* dell'innalzamento presunto della città a 120 cm. L'innalzamento di alcune parti della città va ricondotto al complesso delle opere di manutenzione. Nell'opera di manutenzione si prevedono una serie di innalzamenti; fanno parte dei lavori programmati, previsti dalla Legge Speciale; essi non distruggono o stravolgono da una punto di vista architettonico, come ha cercato di dire qualcuno, la grande parte della città; si limitano a metterla in sicurezza, a porla al riparo da acque alte di valore medio in alcune zone limitate. Punto e ci si ferma qua.

Altrimenti, ripeto, se anche fatti oggettivi divengono dominio della politica, oggetto della prossima campagna elettorale, come voi capite, non avremo fatto, se non formalmente, un ringraziamento a coloro che in questi anni hanno operato all'interno di Insula; dal dott. Gardin al Direttore, a tutti i loro collaboratori; alle Aziende che operano assieme ad Insula e sono soggette ai tempi imposti dalla nostra città e a tutti coloro che fattivamente hanno operato.

Penso invece che a tutti loro vada fatto un ringraziamento sostanziale, perché l'opera di Insula, e mi piacerebbe che in questa città ci fosse la piena coscienza di ciò che stanno facendo, è un'opera assolutamente straordinaria e di valore storico.



Esempi di risanamento di una "porta d'acqua" e di uno scarico fognario in Rio del Piombo, dicembre 1999

Mostra di “poster” sul Progetto integrato rii





I pannelli sono stati realizzati da Michela Scibilia ed Elena Fumagalli con fotografie di Daniele Resini