

# INSULA INFORMA

TRIMESTRALE N° 22 ANNO VI - Sped. in A. P. 45%, art. 2 c. 20/b L. 662/96 - DC/VE - In caso di mancato recapito restituire all'Ufficio di C.M.P. MARCO POLO VENEZIA detentore del conto, per la restituzione al mittente che si impegna a pagare la relativa tariffa

## Una legge speciale per Venezia senza fondi

**C**he i soldi della legge speciale, per la prima volta dopo tanti anni, non siano stati stanziati è cosa nota a tutti i veneziani. La decisione della finanziaria del 2003, in un primo momento, aveva suscitato molto scalpore riempiendo per giorni e giorni le pagine dei giornali. Poi, come avviene per la maggioranza delle notizie, l'interesse e lo sdegno per il mancato finanziamento è andato scemando. Abbiamo voluto tornare sull'argomento intervistando l'assessore alla Legge Speciale Giampaolo Sprocati per sapere qualcosa in più su questo delicato argomento.



### Assessore, quali speranze ha Venezia di vedersi rifinanziati i fondi della legge speciale nella finanziaria del 2004?

"Direi che dobbiamo essere ottimisti. Non voglio nemmeno pensare che vengano confermate le decisioni dell'anno scorso. Se così fosse qui chiudiamo tutto; intendo dire che se pensassimo di non ricevere più finanziamenti di legge speciale nei prossimi dieci anni Venezia verrebbe messa in ginocchio."

### Come mai questi soldi non sono arrivati?

"È una questione ben nota, ma che non fa mai male ripetere. L'anno scorso è stato attribuito un finanziamento attraverso il CIPE, il comitato che ripartisce a livello nazionale i fondi per le opere pubbliche. Tutti i soldi riservati a Venezia sono stati stanziati per il Mose ed i lavori preliminari alle bocche di porto e niente è stato dato agli enti locali per le opere di loro competenza. Il Comune non aveva voce in capitolo su questa decisione."

### Come avete fatto a tenere aperti i cantieri anche senza finanziamenti?

"Raschiando il fondo del barile. Nel senso che siamo potuti andare avanti perché abbiamo sfruttato tutti i margini economici come la rinegoziazione dei tassi, e gli stanziamenti alla Finanziaria 2002. Ogni finanziaria, infatti, prevedeva stanziamenti per Venezia per tre annualità, insomma venivano forniti fondi speciali per l'anno in corso e per i due successivi. In più avevamo delle cosiddette 'riserve', una specie di scorta per imprevisti rispetto alle previsioni dei progetti esecutivi. Ma, se non verranno stanziati nuove risorse, queste riserve finiranno perché sono state del tutto impegnate con l'attuazione del programma di legge speciale appena varato nel luglio del 2003."

### Da chi vengono gestiti i contributi della legge speciale?

"I destinatari dei fondi sono lo Stato, in specifico il Magistrato alle Acque suo braccio operativo sul territorio, la Regione per le opere di disinquinamento e i Comuni di Venezia, Chioggia, Cavallino. Il 10% della cifra assegnata alla Regione viene stanziata per lo scavo dei rii veneziani, una cifra che ultimamente ha ➔

## Sommario

- Una legge speciale per Venezia senza fondi 1-2
- Un ponte provvisorio per San Pietro di Castello 2
- Flash sui cantieri 3
- L'Insula di Santo Stefano: conclusi i lavori 4-6
- Gli interventi a Santa Marina e San Giovanni Grisostomo 7
- L'assito diventa "espositore" 7
- Vita di Insula 8
- Il ponte del Redentore 8

provocato qualche polemica.”

**C'è stata contestazione da parte della Regione?**

“In parole povere da parte regionale si è avanzato il dubbio che lo scavo dei rii fosse finanziato interamente da loro con quel 10%. Il Comune ha prontamente risposto con una documentazione dettagliata in cui si dimostra che la quota di fondi comunali ammonta a 185 milioni di euro pari al 62,7% dei costi totali degli interventi. La quota data dalla Regione invece è di 113 milioni pari al 37,9%. Fortunatamente la Regione ha accolto le argomentazioni del Comune e si è impegnata a sbloccare i finanziamenti per i lavori realizzati da Insula.”

**Se i soldi della legge speciale non arrivassero la prima a pagarne le conseguenze sarà proprio Insula...**

“No, la vittima principale sarebbe Venezia. Il complesso degli interventi sui rii e sulle rive e il risanamento della città è un programma da attuarsi in 23 anni, un inter-

vento di qualità fondamentale per la tutela della città. Se non arrivassero più i fondi della legge speciale ci dovremmo fermare. Che ne sarebbe però di una Venezia con il Mose, ma completamente trascurata e abbandonata e senza manutenzione? I nostri governanti dovranno tenere ben presente ciò che anche i cinque saggi avevano detto a chiare lettere durante la valutazione del progetto: gli interventi per il Mose non devono assolutamente bloccare la manutenzione della città.”

**Se dovesse scommettere sull'arrivo dei soldi della legge speciale, che farebbe?**

“Ripeto non voglio nemmeno pensare che i finanziamenti sempre dati dallo Stato a Venezia non siano contemplati nella finanziaria del 2004. Non è possibile che il progetto Mose possa portare al taglio dei soldi per la manutenzione della città. L'ho già detto e lo ribadisco: sono ottimista.”

(f.s.)

## Un ponte provvisorio per San Pietro di Castello

A marzo di quest'anno i giornali davano notizia dell'improvvisa chiusura del ponte di San Pietro di Castello, reso inagibile con un'ordinanza del Sindaco. Una chiusura inevitabile e urgente, determinata dallo stato di avanzato degrado delle strutture emerso durante l'esecuzione delle indagini finalizzate ad acquisire le conoscenze indispensabili al suo restauro.



Ma il lungo giro necessario per accedere all'isola, attraverso l'unico ponte di collegamento, quello di Quintavalle, preoccupava gli abitanti soprattutto poiché si approssimava la fine di giugno e con essa una delle feste tradizionali più conosciute di Venezia. Insula, su incarico dell'amministrazione comunale, si attivava immediatamente per progettare un ponte provvisorio.

Un lavoro eseguito, proprio per garantire la possibilità di svolgimento di questa festa, in tempo "record": progettato in un mese, realizzato in due mesi!

Il ponte provvisorio unisce campo di San Pietro con calle del Terco, la cui scelta ha consentito di completare l'opera nei tempi previsti e con costi accettabili, grazie soprattutto alla presenza delle reti tecnologiche primarie, oggi portate all'isola attraverso il collegamento provvisorio.

Viste le ridotte dimensioni della calle, per contenere il più possibile il disagio ai residenti, è stato vietato il transito di merci mediante carretti e le operazioni di raccolta dei rifiuti urbani nell'isola di Campo Ruga sono dirette al deposito dei Giardini evitando così il passaggio attraverso la calle.

Concluse le indagini, si sta ora valutando quale sia la scelta progettuale più opportuna per poter restituire, il prima possibile, il ponte alla sua gente.

## Flash sui cantieri

in corso...

### Burano

Concluso lo scavo in acqua per la posa del collettore fognario traslagunare di collegamento di Burano al depuratore di Sant'Erasmus, lo scalo est dell'isola di Terranova e la ricostruzione di ponte dei Tre Ponti.

Continua la riorganizzazione delle strutture di ormeggio. Iniziatosi a fine settembre il restauro dei marginamenti limitrofi al pontile Actv; esecutrice è Zerbo & Marinante srl, direttore lavori e responsabile intervento l'ing. Juris Rossi.

### Murano

**Fra Mauro:** continuano i lavori di posa della rete fognaria e della pavimentazione in calle e campiello del Convento.

**Fondamenta Cavour:** avviati i lavori di consolidamento dei muri di sponda. Esecutrice è Rossi Renzo Costruzioni srl, direttore lavori l'ing. Renato Vitaliani e responsabile intervento il geom. Giuliano Molon.

### Pellestrina

Iniziatosi il 3° lotto dei collettori secondari: in corso il rifacimento delle reti fognarie e di urbanizzazione con il rinnovo dei sottofondi stradali e della pavimentazione in trachite dei sestieri Zennari e Scarpa. Esecutrice è Durante srl, direttore lavori e responsabile intervento il geom. Vittorio Bergamo.

### Lido

**Canale Excelsior:** completato il restauro dei muri di sponda del tratto di canale compreso tra la passerella su via Corinto e il ponte su via Sandro Gallo, dei quali è in avvio la manutenzione; si sta lavorando nel bacino prospiciente la darsena dell'hotel Excelsior.

### Venezia

**Borgoloco Pompeo Momenti:** avviato il monitoraggio dei sistemi di trattamento e depurazione delle acque, sia tradizionali che innovativi.

**Calle de la Fenice e campo San Fantin:** stanno procedendo i lavori di riordino dei sottoservizi, di ripristino del collettore e di rifacimento del nuovo impianto antincendio e di messa a terra del teatro.

**Campo Sant'Andrea:** proseguono i lavori di risanamento statico dei muri di sponda prospicienti il campo.

**Fondamenta de le Terese:** procedono i lavori di rialzo e rinnovo della pavimentazione e di razionalizzazione dei sottoservizi nell'area di campo San Nicolò dei Mendicoli.

**Fondamenta San Simeon Piccolo:** avviati il 2° e 3° settore della fondamenta; si lavora al rialzo e al rinnovo della pavimentazione.

**Insula di San Giacomo dell'Orio:** continuano i lavori su ponte Ruga Bella e calle del Megio.

**Insula di San Giovanni in Bragora, 2° lotto:** prosegue l'intervento di scavo e restauro delle sponde dei rii di San Lorenzo e di San Giovanni Laterano.

**Insula di Santa Maria Mater Domini:** si procede con gli interventi su rio della Pergola e su ponte de l'Agnella.

**Insula di Sant'Eufemia:** concluso lo scavo a umido in rio de la Palada, sono iniziati i lavori di cassetatura per mettere in asciutto il rio.

**Insula di San Trovaso, 2° lotto:** proseguono i lavori di risanamento statico dei muri di sponda dei rii di San Barnaba e di San Trovaso e di razionalizzazione dei sottoservizi, di rialzo e rinnovo della pavimentazione delle fondamenta prospicienti.

**Percorso dei Tolentini:** continuano le opere di risanamento igienico-sanitario di ripavimentazione e razionalizzazione dei sottoservizi in campiello Mosca, salizzata San Pantalon, calle della Cereria.

**Ponte dei Lavraneri:** completate le pile, si procede con la costruzione delle spalle, mentre le strutture dell'impalcato sono state trasportate presso l'area portuale in attesa di essere montate.

**Rialzo dei percorsi principali, 2° fase:** concluso l'intervento in campo dei Miracoli, i lavori di riordino del sottosuolo e recupero altimetrico della viabilità pubblica continuano in campo e calle Larga San Luca e in campo San Salvador.

**Rio di Noale:** conclusi i lavori sull'alveo del canale, si procede ora con l'intervento di manutenzione e di restauro dei muri di sponda, di rialzo e rinnovo della pavimentazione, di razionalizzazione dei sottoservizi e della fognatura su fondamenta dei Felzi, calle de la Stua e ponte Pasqualigo.

**Rio terà San Leonardo:** conclusi il riordino dei sottoservizi, il rialzo della pavimentazione e il risanamento della rete di raccolta delle acque meteoriche, si procede allo scavo del rio terà. Esecutrice è Gerotto srl, direttore lavori l'ing. Diego Semenzato e responsabile intervento l'ing. Dino Cimoli.

**Rio dell'Arsenal:** completato l'intervento in campo dell'Arsenal e in campiello Tagliapietra, sono in esecuzione le ultime fasi del cantiere d'acqua tra il bacino di San Marco e fondamenta dei Forni.

**Riva della Salute:** proseguono i lavori di restauro della riva nella parte prospiciente la chiesa monumentale.

di prossima realizzazione...

### in approvazione

I progetti di risanamento igienico-sanitario delle isole di Nomboli, San Severo, San Pantalon, San Lorenzo a Venezia e di restauro di fondamenta Santi a Murano.

### in appalto

L'esecuzione degli interventi integrati di 2° fase nell'isola Santa Marina.

Il restauro del muro di sponda e della pavimentazione di campo San Samuele.

L'intervento di manutenzione rii, sponde, ponti e pavimentazioni nell'insula di San Vio.

## Insula di Santo Stefano: conclusi i lavori

L'insula di Santo Stefano appartiene al sestiere di San Marco. Tutta la sua parte occidentale si affaccia sul Canal Grande, le cui acque la separano dal sestiere di Dorsoduro. Le sponde opposte sono collegate da un unico ponte, ponte dell'Accademia, in corrispondenza di campo San Vidal (sponda San Marco) e campo de la Carità (sponda Dorsoduro). La parte occidentale, viceversa, è conterminata dai piccoli rii del Santissimo, di Sant'Angelo e di Ca' Corner attraversati complessivamente da quattro ponti.

L'intervento di Insula, trascurando le sponde aggettanti sul Canal Grande, si rivolge principalmente al risanamento delle strutture spondali e al riequilibrio idraulico di queste secondarie vie d'acqua, le quali peraltro sono state per alcuni decenni escluse da radicali opere di manutenzione e risagomatura dell'alveo. Tali omissioni, oltre a provocare i guasti sul costruito le cui conseguenze sono palesi, ci hanno per lungo tempo privato dell'opportunità di vedere e di toccare l'apparato murario e fondazionale delle strutture pubbliche e private, in quanto quasi totalmente ricoperte dalla melma e celate

sotto il livello dell'acqua.

I lavori progettati e fatti realizzare da Insula hanno, nella fase di messa in asciutto dell'alveo dei canali, parimenti contribuito al recupero della memoria storica di un'arte del costruire di cui esisteva una profonda conoscenza ma, almeno per la presente generazione, quasi interamente basata su nozioni documentali. Diverse e più profonde percezioni sono state concesse a chi ha potuto vedere e toccare le teste dei secolari pali di fondazione, i due ordini di tavole incrociate ad esse sovrapposte, i segni e i graffiti incisi dall'uomo sulle pietre dei paramenti. Per esempio, lo scavo in asciutto di rio del Duca e di rio di San Vidal, il cui percorso congiunto prende la forma di una U leggermente divaricata, ha permesso di rilevare, sui paramenti spondali, ben nove lettere "C" scolpite in maiuscolo, sovrastanti un'incisione orizzontale rettilinea. È noto che tali indicazioni, rappresentanti la quota del comun marino (altresì detto comun dell'acque o comune alta marea), furono apposte in sommità della fascia nero-verdognola che caratterizza le sponde veneziane in conseguenza degli eventi di marea, verso la fine del XVIII secolo, allo scopo



*L'intervento di restauro dei muri di sponda di rio del Santissimo, febbraio 2001*

di costituire un caposaldo certo cui riferirsi per il raggiungimento, durante le operazioni di scavo, della "profondità delli piedi cinque sotto il comun dell'acqua". È singolare la circostanza che una via d'acqua di modeste dimensioni – la somma delle lunghezze dei due rii è di poco superiore ai 300 metri per una larghezza variabile tra 4 e 5 metri – abbia comportato la necessità della conterminazione di un elevato numero di capisaldi, mentre nelle altre realtà cittadine si registra usualmente la presenza di un paio di "C" per canale, quando pure vi sono rappresentate.

A questo punto è quasi naturale soffermarsi su tale particolarità dovuta, quasi certamente, alla peculiare morfologia della via d'acqua, costituita dall'unione dei due rii. La prima considerazione, suffragata dall'esperienza diretta durante l'esecuzione dei lavori, mette in evidenza come questo canale, soprattutto nel tratto compreso tra i ponti Vitturi e delle Scuole, sia inevitabilmente destinato a un rapido interrimento. Ne consegue che, anche nel XVIII e XIX secolo, questa caratteristica comportasse la necessità di operazioni di escavo più frequenti del consueto. Operazioni, come noto, finanziariamente gravose il cui onere veniva sopportato dai proprietari e dagli affittuari degli edifici prospicienti e limitrofi il rio oggetto di scavo. A questo punto si possono immaginare le dispute, i sospetti, le ripetute misurazioni e la conseguente apposizione di nuovi capisaldi in concomitanza alla necessità di un ulteriore e non dilazionabile scavo del canale.

Possiamo proseguire in queste annotazioni mettendo in evidenza che uno dei capisaldi riporta un'iscrizione diversa e di natura meno rozza delle altre. Esso è posizionato sul paramento del muro di sponda dell'edificio confinante con la rivetta ai piedi di ponte Vitturi e si presenta come una superficie rettangolare spianata, sulla quale è stata incisa, nitida e precisa, una linea orizzontale sovrastata dalla scritta (anch'essa incisa) "CM



*Il Comun Marino rinvenuto presso ponte Vitturi*

1871". È abbastanza naturale considerare questo caposaldo come il più recente mentre, ricordando come tale consuetudine risalga alla fine del Settecento, ne deriva che gli altri nove riferimenti testimoniano di un periodo di scavi durato circa ottant'anni. Osservando infine come tutte le "C" siano raggruppate nella zona in cui i percorsi, rettilinei e quasi paralleli, dei due rii vengono uniti da un breve tratto di canale, formando con esso due angoli di 90°, è abbastanza logico dedurre la convenienza della determinazione di due capisaldi, uno per rio, in occasione di ogni nuovo scavo. Se le ipotesi sono vere (e di questo tutti sono autorizzati a dubitar-



### Insula di Santo Stefano

rii	lunghezza (m)	sponde pubbliche (m)	sponde private (m)	fango scavato (mc)	ponti
dell'Anzolo	108,8	106,1	79,8	706	
di Ca' Corner	166,4	59,5	279,1	529	dell'Albero, Giustinian, Vitturi
di Ca' Garzoni	182,0	81,9	292,1	471	del Pestrin
del Duca	337,6	113,0	571,4	1.161	delle Scuole
dell'Orso	92,1	53,8	142,0	205	
del Santissimo	275,3	25,1	515,1	1.846	di San Maurizio
<b>totale</b>	<b>1.162,2</b>	<b>439,4</b>	<b>1.879,5</b>	<b>4.918</b>	



*L'apparato murario e fondazionale*

ne), ne consegue che quel canale, o almeno il suo tratto più tortuoso, veniva scavato, bonificandolo, ogni due decenni. Lasciamo al lettore ogni considerazione su se e quanto ci sia favorevole il paragone con i giorni nostri. Se l'argomento non è troppo tedioso, soffermiamoci ancora un po' sulle "C" cercando di trarne ulteriori informazioni. Come già detto, rappresentavano dei caposalda in quanto la linea, orizzontale, tracciata alla sommità del bagnasciuga, sanciva la quota di riferimento per la profondità di scavo che all'epoca era di cinque piedi, vale a dire – tenendo presente che un piede veneto equivaleva a quasi 35 cm – circa 1,75 metri. Rispetto al riferimento attuale, lo zero di Punta della Salute, la quota del comun marino, rinvenuta nei rii di San Vidal e del Duca, è mediamente superiore di 20 cm. Attualmente, le quote prescritte per lo scavo dei canali, riferite allo zero PS, sono di -1,40 m in adiacenza alle sponde e di -1,8 m nella parte centrale, ricavando in tal modo una scarpa, larga circa un metro, a protezione delle fondazioni.

Nel XVIII e XIX secolo si prescriveva una profondità di scavo di 1,75 m dal comun marino che, rapportata all'attuale riferimento mareografico, comporterebbe una quota di fondo canale di -1,55 m più che sufficiente per la navigazione delle barche a remi, certamente penalizzante per i natanti con propulsione a elica.

Questa digressione, che ci auguriamo sia risultata di un certo interesse, appare del tutto marginale nel momento in cui, risalendo dall'angusto alveo in asciutto del rio

di San Vidal, ci affacciamo sull'elegante ampiezza di campo Santo Stefano, il cui toponimo ha dato nome all'insula.

Un'insula in cui, come in tutta l'area marciara, è peculiare il contrasto tra gli ampi spazi dei campi delimitati da monumentali architetture e l'angustia e la tortuosità dei canali che lentamente li circoscrivono, quasi oppressi dalla mole dei palazzi. A questi piccoli canali, a questi rivi, la società Insula, avvalendosi della collaborazione di quanti hanno partecipato all'esecuzione dell'intervento, ha ridato dignità e funzionalità. Ne ha approfondito l'alveo con operazioni di scavo, sia in presenza d'acqua che in asciutto, riportandoli a una completa navigabilità. Ne ha restaurato e consolidato le sponde, restituendole alla loro funzione di presidio nei confronti dell'erosione delle acque, anche in considerazione delle mutate e ben più gravose caratteristiche del traffico costituito, per la quasi totalità, da natanti con propulsione a elica.

L'intervento nel suo complesso ha interessato con i suoi lavori i rii dell'Orso, dell'Anzolo, di Ca' Corner, del Santissimo (lo scavo del quale ha comportato non poche difficoltà in quanto scorre, per un tratto di percorso, al di sotto della chiesa di Santo Stefano), di Ca' Garzoni, del Duca e di San Vidal. È stato inoltre rifatto, con la posa di lastre di trachite euganea in sostituzione dell'asfalto, il piano viario dei ponti di San Maurizio, dell'Albero e Giustinian; in occasione di tali lavori è stata riammodernata la rete dei sottoservizi con la posa di nuove condotte, restaurando e consolidando al contempo l'estradosso delle volte dei manufatti. Per quanto riguarda i tre ponti a struttura metallica (Vitturi, Pestrin e delle Scuole) sono stati completamente rifatti la struttura portante, l'impalcato e il piano viario, costituito adesso da un manto antisdrucchiolo di resina epossidica caricata al quarzo, mentre sono state restaurate e mantenute le ringhiere esistenti.

Infine, è stata completamente ricostruita, anche nella parte fondazionale, la passerella del Pestrin, la cui nuova struttura d'acciaio risulta conforme ai requisiti costruttivi previsti dalle norme. Per quanto riguarda gli interventi di rialzo realizzati e tendenti alla quota di +1,20 m, essi hanno riguardato le fondamenta Barbaro, Narisi e dell'Albero; inoltre è stata rialzata calle del Fruttariol, in quanto percorso di rilevante importanza per l'accesso agli edifici scolastici in fondamenta delle Scuole e itinerario consigliato per palazzo Grassi. A tali interventi, già previsti in fase progettuale, si sono aggiunti, su richiesta dell'amministrazione comunale e per le esigenze delle società di gestione dei sottoservizi, i lavori di rialzo della pavimentazione, riordino delle condotte e pulizia delle reti di smaltimento di acque bianche e nere nelle calli Larga del Clero e Giustinian.

*(g.m.)*

inizio – fine lavori	luglio 2000 – aprile 2003
progettista	ing. Luigi Muffato
direttore lavori	ing. Luigi Muffato
coordinamento sicurezza	ing. Stefano Muffato
responsabile intervento	geom. Giuliano Molon
assistente tecnico	geom. Matteo Vianello
esecutore	Ati Rossi Renzo costruzioni srl e Impresa ing. E. Mantovani spa

## Gli interventi a Santa Marina e San Giovanni Grisostomo

*Prosegue l'attività di Insula nell'ambito dei cosiddetti cantieri di 2° fase (o cantieri di terra) per il risanamento del sottosuolo nelle aree più interne. Completata la prima isola, quella di Borgoloco Pompeo Momenti, stanno per essere avviate le opere, attualmente in fase di appalto, nelle attigue isole di Santa Marina e San Giovanni Grisostomo, dove è già stato eseguito l'intervento di 1° fase (cantiere d'acqua) riguardante il risanamento delle aree prospicienti i canali.*

**S**anta Marina è situata nel sestiere Castello, a confine con il sestiere di Cannaregio. La sua superficie totale ammonta a 14.410 mq di cui 10.729 mq sono edificati, con una popolazione residente (nel 1998) di 352 unità; l'area si sviluppa per circa 2.730 mq di viabilità pedonale. San Giovanni Grisostomo, situata a ovest di Santa Marina, ha una superficie totale di 15.750 mq di cui 12.435 mq sono edificati, con una popolazione residente di 300 unità; l'area, stralciando le zone adiacenti al teatro Malibrán, già oggetto d'intervento, è di circa 2.080 mq di viabilità pedonale.

Il sistema fognario attuale nelle due isole è essenzialmente quello classico veneziano, costituito da "gatoli" (ampi condotti di sezione rettangolare, con pareti in muratura coperte con lastre lapidee) che raccolgono le acque reflue e piovane per poi essere sversate nei rii attraverso scarichi collocati sui muri di sponda. Ripristini, nuovi allacciamenti e manomissioni subite dalla rete nel corso degli anni si evidenziano anche attraverso la presenza, in alcune aree, di collettori formati da tubazioni circolari, in aggiunta o in sostituzione dei "gatoli".

Il sistema fognario adottato per queste isole prevede il mantenimento dell'attuale sistema di raccolta e trasporto degli scarichi, la riattivazione e ottimizzazione dei "gatoli" attraverso la creazione di nuovi andamenti altimetrici, l'impermeabilizzazione della rete e la realizzazione di appositi pozzetti d'ispezione che permettono lo spurgo senza scavi e ripristini periodici. Ciò al fine di migliorare



l'efficacia del tradizionale sistema veneziano, senza stravolgerne la struttura e riducendo l'inquinamento dei reflui civili scaricati nei rii. 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", 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 più basse. Il percorso principale di accesso alla città Fondamente Nove – Rialto, che attraversa l'isola di Santa Marina, per percorrere il ponte del Pistor e la calle Carminati verso campo San Lio, sarà rialzato a quota 125 cm slm.

L'intervento a Santa Marina avrà inizio a gennaio 2004 mentre quello di San Giovanni Grisostomo ad aprile 2004 e si svilupperanno per un periodo di circa 18 mesi.

(d.t.c.)



### L'assito diventa "espositore"

*Il cantiere di un'opera pubblica può diventare – attraverso allestimenti mirati – un mezzo rapido, esauriente e vicino al cittadino di comunicazione, per favorire una corretta percezione del progetto e delle finalità dell'opera nel miglioramento della vita del singolo e della comunità. Un'attività di integrazione del cantiere che va anche verso la possibilità di offrire alla città questi spazi, luoghi quindi che ospitano iniziative di carattere culturale e artistico.*

Nel mese di luglio gli assiti di cantiere di Insula si sono trasformati in superfici espositive per i *billboards* di Radar, esperienza che ha coinvolto 24 giovani artisti bulgari, greci, inglesi, italiani, polacchi e tedeschi.

*Radar Living* è il titolo delle 12 immagini ospitate, con chiaro riferimento all'abitare degli artisti stessi, che ha trovato così rappresentazione. Un gioco di parole, dove la pronuncia inglese avvicina il titolo all'espressione "rather living" che significa "quasi abitare": stare cioè nella condizione di sospensione che caratterizza chi visita anche per tempi lunghi, ma non risiede del tutto; persone, quindi, integrate e al tempo stesso estranee alla città, un dato ormai comune a molti dei quali frequentano Venezia. Il progetto, sviluppato a Venezia in collaborazione con la 50.a Biennale, proseguirà nelle città di Weimar (Germania), Plovdiv (Bulgaria), Atene (Grecia), Cracovia (Polonia) e Lewisham (Gran Bretagna).

## Vita di Insula

■ Ospite della Fondazione Querini Stampalia, nell'ambito degli incontri del Circolo Queriniano, il 3 luglio Insula ha presentato il *Breve dizionario della salvaguardia di Venezia e della sua laguna*. Introdotto da Paolo Gardin, autore del quaderno, l'appuntamento ha raccolto le riflessioni sul tema della salvaguardia, proprio della missione societaria di Insula, di Emilio Rosini, presidente della fondazione, e di Francesco Indovina, Ignazio Musu e Andrea Rinaldo, rispettivamente docenti allo Iuav, a Ca' Foscari e a Padova.

■ L'interesse per la peculiare esperienza maturata dalla società nel restauro e consolidamento dei muri di sponda prospicienti le vie d'acqua ha portato una delegazione del Comune di Milano a Venezia. Il tema che la città lombarda deve affrontare è il restauro dei Navigli, vie d'acqua che devono rispondere a requisiti funzionali ben diversi da quelli dei canali veneziani ma con problematiche di gestione dell'intervento in parte analoghe a quelle incontrate e risolte in questi anni da Insula. L'incontro si è svolto il 10 settembre, illustrando la molteplice casistica affrontata nei nostri cantieri.

■ L'articolato programma di interventi che la città sta attuando per salvare se stessa, il territorio insulare e la laguna è il tema di un documentario che il 12 settembre ha portato la Rockhopper Tv di Londra, per conto della BBC, nell'insula di Santa Maria Mater Domini. Qui, intervistando la direzione e i tecnici di Insula, ha filmato l'insieme degli interventi di manutenzione attuati affinché le infrastrutture urbane rispondano alle necessità di un uso quotidiano.

■ *Flooding and Environmental Challenges for Venice and its Lagoon: State of Knowledge 2003* è il titolo del convegno svoltosi dal 14 al 17 settembre a Cambridge (GB). In tale ambito, Bruno Dolcetta e Ivano Turlon, rispettivamente presidente e direttore tecnico della società, hanno illustrato la specifica competenza di Insula nella gestione dei servizi di manutenzione urbana e le metodologie per il restauro funzionale di un contesto ad alto valore storico e architettonico. Grande l'interesse suscitato, proprio per l'unicità dell'esperienza e delle conoscenze acquisite in ormai quasi sei anni di attività della società.

■ Il 23 settembre gli studenti della scuola di architettura di Basilea, nell'ambito di un viaggio di istruzione e formazione tecnica, hanno visitato il cantiere d'acqua in rio di Santa Maria Mater Domini, nell'omonima insula, dove hanno potuto osservare le antiche tecniche di costruzione dei muri di sponda e le metodologie utilizzate per il loro restauro.

### Incontri con la cittadinanza

■ Alla presenza del presidente del CdQ 4 di Pellestrina Emilio Ballarin e della commissione urbanistica, il 7 luglio la società ha fatto il punto sugli interventi in corso nell'isola, verificando le problematiche connesse alla loro esecuzione.

■ Il 9 settembre Insula ha incontrato la commissione urbanistica del CdQ 2 per illustrare lo stato di avanzamento delle opere di costruzione del ponte dei Lavraneri e i tempi necessari per il suo completamento.

■ Il 30 settembre Insula ha incontrato la commissione urbanistica del CdQ 1 per illustrare il progetto di 2° fase dell'isola di Sant'Elena che prevede il risanamento della rete fognaria.

## Il ponte del Redentore

Dopo l'esperienza del 2002, anche quest'anno, su incarico del Comune di Venezia, Insula ha realizzato il ponte del Redentore.

Dal 9 luglio i veneziani hanno potuto assistere alle fasi di trasporto e montaggio delle testate, al montaggio degli elementi e al posizionamento dei galleggianti, alla costruzione degli elementi di chiusura e al loro collocamento a fianco di quelli esistenti e infine alla chiusura totale, avvenuta nel pomeriggio stesso di sabato, dopo il passaggio dei pontoni per il trasporto dei fuochi d'artificio.

Aperto nella serata di sabato 19, il ponte è rimasto in funzione fino alle mezzanotte di domenica. L'utilizzo della soluzione adottata per il ponte della Salute (un varco centrale largo 10 m e alto 4,2 m) ha permesso il passaggio dei mezzi Actv e di pronto intervento senza dover chiudere completamente al transito il canale della Giudecca, riaperto poi la mattina del 21 al passaggio delle navi.

Tra poco, i veneziani potranno apprezzare la stessa struttura montata in occasione della prossima festività della Salute.



INSULA INFORMA  
Trimestrale di "Insula Spa"

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

Sede Operativa:  
Dorsoduro 2050  
30123 Venezia  
Tel. 041/2724354  
Fax 041/2724244  
internet: [www.insula.it](http://www.insula.it)  
e-mail: [stampa@insula.it](mailto:stampa@insula.it)

Direttore Responsabile  
Severino Benettelli

Redazione  
Elena Fumagalli  
Segreteria  
Laura Bortolotti

Foto: D. Resini

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

Progettazione grafica: Accademia Pigreco  
Stampa: Cartotecnica Veneziana srl

Iscriz. Registro Nazionale della Stampa n° 9785