

in questo numero

L'isola **ieri**

L'isola **oggi**

intervista a Emilio Ballarin

L'intervento di **risanamento**

un incontro con Vittorio Bergamo

L'arrivo del **metano**

interviste a

Amelio Gavagnin "Pendolin"

Sergio Tagliapietra "Ciaci"

Piero Menetto

Pellestrina



L'isola di Pellestrina, assieme all'isola del Lido e al litorale del Cavallino, separa la laguna dal mare Adriatico. Delineata come una striscia sottile di sabbia-terra con quota altimetrica molto bassa, Pellestrina ha richiesto, fin dai tempi della Serenissima, imponenti lavori idraulici, difese a mare (i cosiddetti murazzi) e dighe foranee proprio per proteggere la laguna di Venezia dalle "aggressioni" del mare. Ma l'isola deve essere difesa anche dalla laguna stessa, poiché l'acqua alta, in caso di marea superiore a 90 cm sul livello mareografico di Punta della Salute, la invaderebbe.

A fronte di tali necessità, sono stati realizzati i lavori di rinforzo delle difese a mare e di marginamento del lato interno verso la laguna. L'efficacia di questi interventi è però correlata alla realizzazione della rete fognaria che, oltre a rispondere alle normative in materia di scarichi dei reflui, ha la funzione di mantenere un livello delle acque all'interno dei marginamenti tale da garantire la salvaguardia degli abitati.

Le parole per descriverla

Si può immaginare, per iniziare a descrivere l'isola di Pellestrina, un gioco di libera associazione mentale.

Immaginate due gruppi: uno composto di nativi, uno di persone che frequentano il luogo per attrazione fatale, da esterni e cioè da foresti. Assegnate loro il compito di presentare Pellestrina usando poche parole. L'esito del gioco darebbe tre insiemi: uno di parole condivise dai due gruppi, due di parole non condivise.

Nel gruppo dei nativi troveremmo: disagio, trasporti difficili, precarietà, scarsa considerazione degli enti pubblici, niente per i giovani... le parole concrete che mettono a fuoco la particolarità e le difficoltà della vita in isola.

Il gruppo dei foresti ci offrirebbe: magia, unicità, suggestione... i termini astratti a cui si ricorre per tradurre in linguaggio verbale le emozioni che un luogo così particolare evoca.

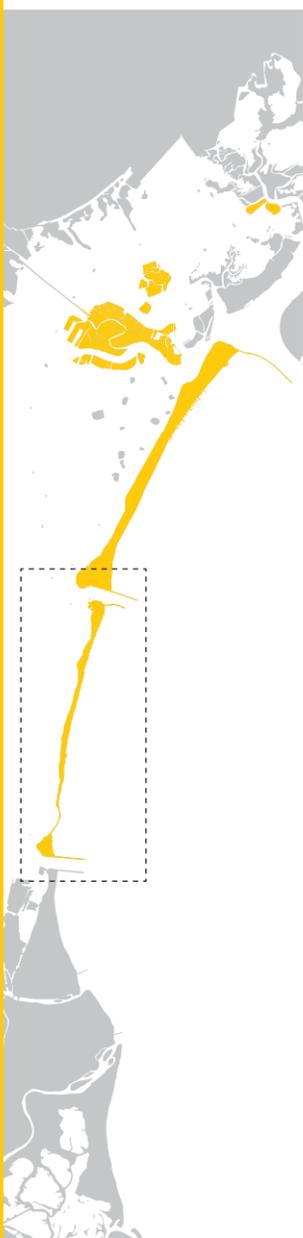
Da entrambi i gruppi uscirebbero immagini come: fragile lingua di terra, sottile striscia sospesa tra mare e laguna, esile diaframma che difende Venezia e la laguna. In verità Pellestrina è tutte queste parole insieme: un luogo magico e complesso, difficile e unico.

Acqua e terra è stata la vocazione antica della popolazione dell'isola. Sicuramente i primi insediamenti di cui c'è traccia negli archivi (Archivio di Stato di Venezia e storico di Chioggia) parlano di *pece* (*pesse*, come ancora si dice oggi, ovvero gli appezzamenti) coltivate per conto di monasteri e di privati, con irradiazione da Venezia e Chioggia. Di ciò porta traccia il dialetto, che a Pellestrina nel lessico e nei suoni e intonazioni è più orientato verso Chioggia, mentre la parlata di San Pietro in Volta è più vicina al veneziano. Con la terra, l'acqua: la pesca di laguna e di mare, con

tecniche diversificate, che oggi sopravvivono nella memoria e in pochi anziani pescatori. Poi gli *squeri*, legati sia alla pesca che, in particolare tra il XIX e il XX secolo, alle necessità della flotta di trabaccoli che organizzavano la navigazione tra le due rive dell'Adriatico. Ma ancora vocazione di *acqua e terra* nei battipali e cavafango (*busetti*) che l'isola a memoria d'uomo e d'archivio forniva a Venezia. Poi ancora il merletto a tombolo (*balon*), un tempo sfiancante lavoro femminile per arrotondare le magre entrate.

La crisi dell'agricoltura italiana del secondo dopoguerra, ma soprattutto l'alluvione del 1966, ha sancito la fine definitiva degli orti. Il sacrificio e la fatica, che la produzione delle delizie orticole per il mercato di Rialto richiedeva, diventavano anacronistici a fronte dell'evoluzione del lavoro indotto dalla modernizzazione.

La pesca resta una delle risorse fondamentali come numero di addetti, e si è completamente trasformata. Da un lato c'è stato lo sviluppo dei vivai di cozze e la pesca in mare, dall'altro la pesca in laguna dei *caparossoli* (vongole veraci), fonte di ricchezza ma investita da un travagliato processo di trasformazione: dalla raccolta del prodotto all'allevamento regolamentato.





**Lunga 12 chilometri
ma così sottile, che
l'acqua della laguna
quasi tocca quella
del mare**

Degli antichi cantieri sopravvivono a sud i due Menetto, esistenti già nel XVIII secolo, addetti oggi alla costruzione e alla manutenzione dei pescherecci; al centro dell'isola resiste, trasformato con forte impatto sul fragile tessuto isolano, il cantiere De Poli, che costruisce grandi navi, unico grande cantiere privato sopravvissuto alla crisi generale della cantieristica veneziana.

Ciò che resta del tessuto economico, a parte la forzata vocazione al terziario presente nel settore dei trasporti e della sanità veneziani, è dato dalla rete delle imprese artigiane e dei bottegai.

2

Oggi e domani: una scommessa

Durante gli ultimi quindici anni la sottile striscia di terra è stata modificata con opere faraoniche. Dalla parte della laguna l'isola è stata rafforzata con un diaframma di cemento a difesa dalle acque alte.

Ma la trasformazione epocale riguarda il mare: i dodici chilometri sono ora a est orlati da una spiaggia artificiale e da una serie ordinata e imponente di pettini perpendicolari, e quest'orlo che sostituisce la scogliera artificiale è protetto inoltre da una berma sottomarina, che – dimi-

nuendo il moto ondoso – rallenta l'erosione.

L'isola ha cambiato uno dei suoi volti: quello inquieto, fascinoso e pericoloso del mare. E l'uomo, con calma, comincia il suo processo di adattamento a queste modifiche volute per la salvaguardia della laguna e di Venezia. Le spiagge aprono uno scenario nuovo, un'ipotesi di sviluppo turistico unica nell'Adriatico, e forse non solo.

Spiagge pulite e incontaminate si trovano a due passi dalle abitazioni. La quiete, l'assenza di strutture ricettive di massa, la presenza di tradizioni coltivate con amore potrebbero attirare un turismo di qualità interessato alla voga alla veneta, al merletto, alla pesca con gli antichi sistemi.

Edifici come l'ex ospedale potrebbero, quindi, essere riconvertiti per accogliere i turisti in un territorio dove si trovano una laguna con valli da visitare, la possibilità di sviluppare il pescaturismo e, a poco distanza, Venezia e le sue isole. Tutti queste caratteristiche, mescolate con sagacia, potrebbero offrire all'isola un futuro diverso.

È questa la scommessa che l'isola sta facendo con se stessa.

R.F. ✍️

La Madonna dell'Apparizione e altre tradizioni

Chi per caso o per scelta ha visitato Pellestrina durante la tarda estate del 2004 porterà con sé la sensazione di aver partecipato a un evento straordinario, che non è facile raccontare ed è difficile da dimenticare. L'evento è religioso e riguarda la Madonna venerata in isola dal 1716, dopo essere apparsa a un ragazzino, Natalino Scarpa dei Mutti, nei pressi dell'attuale santuario. All'apparizione, raccontano i documenti del tempo, fecero seguito altri eventi miracolosi e la vittoria di Venezia sui Turchi, che abbandonarono l'assedio dell'isola di Corfù.

Il 4 agosto di ogni anno si svolge la festa organizzata in ricordo di quell'episodio miracoloso, vero e proprio *clou* della ricca e variegata estate isolana che offre anche l'occasione, al Comune di Venezia, d'organizzare una delle regate della stagione remiera.

Ogni venticinque anni, però, la festa dura tutta l'estate e coinvolge l'intera isola: il quadro della Madonna viene portato dalla sua sede per acqua e per terra in tutti i luoghi sacri, da Santa Maria del Mare a San Pietro in Volta, da Portosecco a Sant'Antonio, da Sant'Antonio a Ognissanti, su e giù per i dodici chilometri di litorale, in un tripudio di processioni di acqua e di terra, di giorno e di notte, in cui il paese è progressivamente coinvolto, eccitato, trasportato.

Non è solo un rito religioso, ma è un evento che ha le sue radici in un forte senso di identità e di partecipazione collettiva. Negli ultimi giorni di questa manifestazione, a settembre, l'isola appare trasformata: addobbata, imbandierata, infiocchettata, illuminata. Non bastano di certo dei semplici aggettivi a rendere l'atmosfera, il senso di attesa e la partecipazione di tutti i pellestrinotti.

La forza espressa da questa tradizione è un altro degli elementi caratteristici che vale la pena di sottolineare, e che si ritrova nella vitalità dell'associazionismo locale. Pur essendo una comunità di poco più di quattromila abitanti, Pellestrina conta due squadre di calcio, una di pallavolo, due remiere, un gruppo di karate, tre comitati di festeggiamenti, un gruppo di protezione civile, un gruppo di volontari, due associazioni di anziani, tre scuole di ballo, due bande, una scuola di musica, tre complessi, tre cori. E non finisce qui, si potrebbero infatti continuare a citare altre associazioni culturali che, in questi decenni, hanno prodotto sia pubblicazioni che mostre di alto livello, materiali ritenuti degni di essere esposti non solo a Venezia e che costituiscono il nucleo di un futuro museo della cultura locale.

R.F. ✍️



L'isola che separa il mare dalla laguna



A Emilio Ballarin, presidente del Consiglio di quartiere, è stato chiesto di parlarci di come si vive a Pellestrina, della residenza e del turismo.

Rispetto all'attuale generazione dei cinquantenni esiste, da parte dei giovani trentenni, un ritorno alla pesca, scegliendo un mestiere prima abbandonato in favore del terziario, dell'Actv, dell'Ulss. E, se il terziario perdura e si vivacizza il settore ittico, non va dimenticato l'incremento dell'attività produttiva e la presenza di pensionati, sia "autoctoni" che ospiti della casa di riposo Santa Maria del Mare che ci qualifica, nel confronto con il resto del Comune, come zona con la speranza di vita più elevata.

Di riflesso, la residenza sta conoscendo un inedito fenomeno di "immigrazione", stimolato anche dall'offerta occupazionale congiunta da parte del cantiere De Poli (600 persone almeno, indotto compreso) e di numerose imprese per i lavori appaltati da Insula e del Consorzio Venezia Nuova. Ciò, nell'arco degli ultimi quindici anni, ha richiamato tecnici, manodopera qualificata e operai i quali, molto spesso, hanno fatto venire la famiglia e qui domiciliato.

La presenza di nomi e volti nuovi favorisce un contenuto cambiamento che contribuisce a contenere il saldo demografico negativo, dovuto all'allontanamento di coloro i quali decidono, per ragioni diverse, di abitare altrove.

L'emigrazione è iniziata negli anni sessanta quando i giovani, ottenuto l'agognato impiego pubblico, erano propensi a prendere casa in luoghi facilmente raggiungibili (Lido o Mestre), per attenuare i disagi del pendolarismo, dei turni, del servizio notturno e non da ultimo poter seguire la famiglia che avevano costituito. In particolare il 1966, l'anno dell'*acqua grande*, fu segnato dall'allontanamento di molti pellestrinotti i quali, non potendo più abitare nelle loro case, si videro costretti a traslocare. Poi, una volta calmate le acque, tornarono sui loro passi e cercarono protezione nella costruzione di una nuova casa, sicura e asciutta, che rispondesse alle esigenze della famiglia, con la prospettiva di dare una sistemazione abitativa anche ai figli.

Il progressivo abbandono del vecchio tessuto urbano ha svuotato grandi spazi e le case, abitualmente non abitate, ora vengono in parte utilizzate dal turismo costituito dai pellestrinotti che tornano per la stagione estiva e in parte affittate ai nuovi arrivati. Così, Pellestrina è passata da 7000 a 4600 abitanti: "l'abbandono", avvenuto nell'arco di quarant'anni, è rappresentato dalle 2400 presenze in meno, anche se i numeri non tengono conto dei "trapiantati", di coloro che vivono e lavorano qui ma non hanno la residenza.

Ai miei tempi, chi disponeva di un appartamento con quattro, cinque stanze, si inseriva nella rete di affittacamere che ospitavano un turismo di tipo familiare proveniente dal Rodigino e Veronese. Questo fino ai primi anni settanta quando questo tipo di turismo si interruppe, rivolgendosi ad altre località più attrezzate: Jesolo, Cavallino, Sottomarina. Da allora, non è cambiato quasi niente se non la riduzione delle stanze in affitto e la spiaggia, utilizzabile solo in parte, ora frequentata dagli stessi pellestrinotti, in alternativa a Ca' Roman. Il problema sorgerà nel momento in cui l'arenile sarà completamente accessibile, se nel frattempo non sarà stato stabilito un criterio di regolamentazione dei chioschi che, di sicuro, chiederanno di colonizzarlo.

Il turismo è una risorsa se viene organizzato, invogliato, accolto. L'idea è quella di fare sistema con i comuni dell'entroterra, per rivolgerci a quel target che oggi non ha ospitalità in questi luoghi, prendendo atto che il turismo familiare di un tempo si è trasformato in intelligente. Una proposta di soggiorno in uno dei comuni della gronda, o a Pellestrina, accompagnata dalla possibilità di escursioni nelle valli da pesca della laguna, gite in mare con la barca, potendo imparare a vogare, nuotare, pescare e conoscere da vicino il merletto, la cucina tipica, il nostro dialetto. Insomma, trascorrere un periodo di vacanza in una zona che non ha confronti, vivendo con i ritmi e le abitudini dei luoghi che si affacciano sull'acqua, conservando per sé un'esperienza umana e culturale positiva, in assenza di stress.

Sul turismo che vogliamo è stato aperto un dibattito con la popolazione e con coloro che hanno il compito di occuparsi della variante al Prg, esortandoli a fare delle scelte strutturali a dimensione d'uomo, che contengano, in prospettiva, delle soluzioni operative per un settore da qualificare e sviluppare, dalle grosse potenzialità.

S.B. ✍️



La grande paura: l'alluvione del 1966

L'acqua alta era una consuetudine, dalla quale la comunità si difendeva con le tresse (sbarramenti) sulle porte e con la pazienza, ma quel giorno la congiunzione degli elementi – vento di scirocco, bassa pressione e picchi di marea – rese lo scenario apocalittico.

In quelle terribili ore la violenza del mare si abbatté sullo storico murazzo in pietra d'Istria martoriandolo e spezzandolo in tre punti. Mare e laguna si unirono, l'acqua di marea non calò ma crebbe su se stessa e il paese fu invaso dall'acqua. La gente abbandonò i piani terra delle case e salì ai piani superiori. Il pericolo era gravissimo e l'isola fu quasi completamente evacuata dai mezzi Actv (allora Acnil).

Solo un improvviso cambiamento del vento, da scirocco a libeccio (*garbin*) evitò che l'isola fosse spazzata via e salvò Venezia da analoga sorte.

I giorni che seguirono mostrarono le ferite che la furia del mare aveva prodotto. Quasi a esorcizzare in modo singolare l'evento, un anno dopo la comunità inaugurò a Portosecco un monumento "all'onda".

Nell'immaginario collettivo isolano il dramma del 4 novembre 1966 ancora rappresenta una cesura, un termine che serve a stabilire il prima e il dopo, qualcosa da raccontare ai bambini, perché la memoria di quei giorni non vada perduta.

R.F. ✍️

3

Pellestrina,
la riqualificazione
della pavimentazione
nelle aree fronte laguna.



Progetto Pellestrina: un intervento di risanamento

L'intervento di risanamento prevede la costruzione di una nuova rete di fognatura con due finalità: isolare gli abitati dall'influenza delle maree e convogliare e avviare le acque reflue a depurazione. Prevede un investimento complessivo di 40,5 milioni di euro. Avviato nel 1998, l'intervento di risanamento sarà concluso nel 2008.

interventi conclusi

- Collegamento delle fognature di Pellestrina alla fognatura del Lido di Venezia: si compone di un impianto di raccolta e pompaggio e di una condotta sulla strada dei Murazzi, che attraversa con tratto sublagunare la bocca di porto degli Alberoni, per confluire all'impianto di depurazione del Lido (lunghezza 7,5 km).
- Rete provvisoria di sfioro a protezione dell'abitato di San Pietro in Volta in occasione delle alte maree, in attesa della costruzione del collettore principale definitivo.
- Opere urgenti di risanamento igienico e recupero funzionale della pavimentazione realizzate in 15 calli particolarmente degradate.

in corso

- Costruzione del collettore principale a San Pietro in Volta, diviso in tre tronchi e con tre stazioni autonome di pompaggio, che trasferiranno in pressione i reflui alla condotta situata sulla strada dei Murazzi.
- Costruzione a Pellestrina dei collettori secondari di collegamento delle utenze alla rete principale, eseguiti per lotti funzionali e posati in ogni carrizzata. Contemporaneamente si opera il riordino e rinnovo dei sottoservizi e il recupero funzionale della pavimentazione.

in progettazione

- Adeguamento funzionale del collettore principale di Pellestrina per consentirne il funzionamento nella sua funzione attuale di sfioro con marea sostenuta e il progressivo allacciamento alla rete di pompaggio all'impianto di depurazione del Lido (nel suo esercizio futuro).
- Collettori secondari a San Pietro in Volta di collegamento delle utenze alla rete principale, eseguiti per lotti funzionali e posati in ogni carrizzata. Contemporaneo riordino e rinnovo dei sottoservizi e recupero funzionale della pavimentazione.

Intervista a Vittorio Bergamo

responsabile dei lavori che Insula coordina a Pellestrina.

Insula a Pellestrina sta sostituendo, adeguandolo agli standard igienico-sanitari attuali, il sistema fognario risalente al "dopo alluvione" che, di quell'epoca, denota sia la tecnica di esecuzione che la qualità e la caratteristica dei materiali impiegati: tubazioni in cemento e "gatoli" in mattoni. Il "progetto Pellestrina" si prefigge innanzitutto di proteggere l'isola dalle acque alte, congiuntamente ai lavori già eseguiti di rinforzo delle difese a mare e di marginamento del lato interno verso la laguna. In effetti, gli interventi sui marginamenti comportano la creazione nell'abitato di un "cattino" con fondo tra +0,90 e +1,20 metri. In una situazione di depressione rispetto ai livelli di alta marea, ciò che viene accumulato nel "contenitore" deve essere trasferito all'esterno.

Ne consegue che necessariamente la fognatura dovrà essere "ermetica", eliminando, perciò, la comunicazione con la laguna, convogliando e avviando le acque reflue al depuratore del Lido.

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

L'isola ha già un collettore principale che arriva fino alla centrale di spinta; da questa i reflui verranno spinti attraverso una condotta di circa 7,5 km, che corre sulla strada dei Murazzi e arriva fino a Santa Maria del Mare, passa sotto la bocca di porto, esce agli Alberoni e dopo 1,5 km arriva al collettore di collegamento con il depuratore (si tratta delle prime opere realizzate da Insula nell'isola).

Attualmente il "sistema" non è ancora in funzione perché stiamo ultimando, casa per casa, le connessioni con i privati prevedendone la piena attività per i primi lotti tra circa un anno. Adesso, in via transitoria, ogni collettore di calle ha una valvola che, all'aumentare della marea, chiude l'ingresso in rete dell'acqua della laguna, mentre le pompe si attivano per "travasare" all'esterno i reflui, in modo da mantenere in rete il livello di esercizio. In sostanza si tratta di un congegno "di non ritorno" a cui ci si dovrà affidare sino a quando l'intero apparato non sarà a regime e il collegamento con la laguna non avrà ragione di essere mantenuto. In caso di blackout, l'energia elettrica indispensabile a scongiurare il blocco "dell'impianto" viene fornita da gruppi elettrogeni indipendenti che, immediatamente, suppliscono all'interruzione energetica nella centrale principale di rilancio.

Un insieme complesso di interventi di risanamento che, dal punto di vista tecnico, incontrano delle difficoltà e creano dei disagi alla popolazione con la quale è necessario instaurare un rapporto di collaborazione e di condivisione poiché ogni calle, ogni campicello di Pellestrina sarà interessato dalla realizzazione del progetto. Si tratta di togliere il materiale esistente, sistemare le tubature per le fognature e i servizi di urbanizzazione, ricollocare nuovo materiale di sottofondo e risistemare la nuova pavimentazione.

Gli interventi di Insula stanno trovando consenso da parte degli abitanti: alle fognature convogliate, non più in ordine sparso, al miglioramento dell'arredo urbano e al riordino della viabilità, con la separazione, ancora a carattere provvisorio, degli spazi pedonali dalle aree riservate alla circolazione dei veicoli, tutti aspetti che valorizzano la vivibilità e il tessuto urbano isolano. Se prima esisteva una "promiscuità" generalizzata, adesso, definendo aree e spazi utilizzabili, si è anche chiarita la loro destinazione d'uso in attesa dell'attuazione delle previsioni della variante di Prg in itinere, distinguendole altresì tra pubbliche e private. Successivamente, dovrà inserirsi il piano del traffico, in fase di redazione da parte dell'amministrazione comunale.

I lavori del "progetto Pellestrina" in esecuzione stanno contribuendo al risanamento edilizio, invogliando al restauro privato e invertendo la tendenza al trasferimento verso aree abitate più servite. Una tranquilla isola felice che, se seguirà a evitare la contaminazione del turismo di massa, forse continuerà a esserlo.

4



Posa in opera della rete fognaria mediante trivellazione orizzontale teleguidata.

Tubo su tubo, il metano

La metanizzazione di Pellestrina è avvenuta tra il 1981 e il 1982, con l'allacciamento – mediante una tubazione di acciaio stesa attraverso il canale degli Alberoni – alla rete del Lido. Una sola condotta che, nell'ipotesi di un arresto dell'erogazione, avrebbe potuto comportare l'interruzione della fornitura di metano all'intera isola.

L'opportunità per eliminare una simile evenienza si verificò quando la Società Venezianagas venne incorporata dalla Società Italiana per il Gas e fu così possibile pensare a un collegamento alla rete di Chioggia con un metanodotto in media pressione, da realizzarsi attraversando la laguna e la bocca di porto di Chioggia.

Prima di avviare la costruzione del metanodotto si è dovuto passare attraverso importanti interventi per così dire propedeutici. Durante il secondo conflitto mondiale, il porto di Chioggia è stato soggetto a numerosi bombardamenti, fatto che ha reso necessaria una meticolosa fase di ricerca e localizzazione di possibili ordigni inesplosi lungo il percorso della condotta: una "corsia" larga 4 metri e profonda un metro, per una superficie di 19.000 mq.

Le fotografie aeree e i carotaggi eseguiti nella zona permisero di individuare tre insiemi di palificazioni risalenti alle Saline della Serenissima Repubblica di Venezia; dopo il controllo dei "giacimenti" da parte della Soprintendenza archeologica per il Veneto, il tracciato del metanodotto è stato spostato proprio per rispettare un'area di rilevanza archeologica. Ma non solo per questa ragione.

Il percorso del metanodotto è stato condizionato da diversi altri fattori, tra questi, in primo luogo, la futura realizzazione degli sbarramenti mobili per la protezione di Venezia dalle acque alte. Opere che prevedono una prima fase di consolidamento dei muri di sponda, con la costruzione di diaframmi profondi fino a 40 metri e il restringimento delle bocche di porto, allo scopo di collocare le paratoie che si opporranno al mare. Questo il motivo a causa del quale si è dovuto allungare il percorso a nord della bocca di porto e in laguna, considerando l'impossibilità di posare la tubazione lungo il "murazzo" che unisce Pellestrina alla spiaggia di Ca' Roman e dovendo evitare le zone di ancoraggio delle navi nel porto di Chioggia.

In definitiva, la realizzazione del progetto ha richiesto la posa di 1200 metri di tubazioni a Pellestrina, dal metanodotto esistente al punto di ammaraggio, e 4500 metri nel tratto subacqueo. Successivamente, calcolato il consumo di gas e la potenzialità residua dell'impianto "fornitore", si è deciso di impiegare, per l'allacciamento, una tubazione idonea, nei periodi di maggior richiesta, a garantire il servizio agli utenti di Chioggia, Pellestrina e Lido. Prevista una pressione di esercizio di 5 bar, il metanodotto venne collaudato, per sopportare, all'occorrenza, i 12 bar necessari di fatto a raddoppiarne la portata. Lo strato di polietilene con il quale è stato ricoperto, oltre che ad aumentare la durata della condotta, ha la funzione di isolarlo contro possibili correnti elettriche.

Per la sistemazione delle condotte è stato adottato il *post-trenching system* che prevede la posa della tubazione sul fondo marino superando le fasi intermedie (scavo, posa e reinterro dello scavo), come di regola le operazioni di questo tipo contemplano.

Si iniziò dalle 500 barre di tubo d'acciaio di 11 metri, saldandole assieme per ottenere tratte di 110 metri: precollaudate a 45 bar e radiologicamente testate le giunture, venivano fasciate con manicotti termorestringenti, che una volta trasportate sul luogo del "varo", si aggiungevano a quelle già posate sul fondo.

Solo successivamente è avvenuto l'interramento, utilizzando una macchina "affossatubi" comandata in superficie, su un pontone di supporto, da due centraline idrauliche e cinque pompe oleodinamiche. La macchina era appoggiata su slitte, per evitare che il peso della stessa (9,5 tonnellate, in acqua di 4 tonnellate) gravasse sul tubo da affossare, evitando sollecitazioni dovute al peso e all'avanzamento.

Un particolare problema è sorto per l'affossamento della tubazione in un tratto del canale del porto di Chioggia in cui, nel punto di maggior profondità, il fondo varia dai 9 ai 10 metri ed è composto da sabbia molto fine e da fanghi inconsistenti.

In questo tratto l'affossatubi, per raggiungere la profondità di interrimento di 2,5 metri, apriva un cono la cui sommità era superiore alla larghezza massima delle guide laterali che, non più sostenute, modificavano continuamente l'assetto dell'apparecchiatura, la quale tendeva a inclinarsi e modificare l'assetto nello scavo. Pertanto, si è deciso di ridurre la profondità di interrimento a 2 metri, predisponendo lungo tutta la tubazione una protezione "antiancora", consistente in due cavi d'acciaio tesi parallelamente ai lati della tubazione, a una distanza di 6 metri e una profondità di un metro, agganciati a corpi inerti del peso di 6 tonnellate situati a una distanza di 100 metri l'uno dall'altro.

A fine lavori, per rendere visibile il percorso della tubazione, sono state poste nei cambi di direzione e in prossimità degli attraversamenti dei canali segnalazioni composte da due pali in cemento centrifugato e una antenna con una cesta di avvertimento, posta alla sommità, recante la scritta "metanodotto in pressione".

F.B. 



Trasporto e varo di un tratto di tubazione in acciaio.

Sulla mappa, il percorso del metanodotto sublagunare realizzato (in giallo).



Sergio Tagliapietra, con a poppa Palmiro Fongher, durante la regata su pupparini di Pellestrina.

Vincere il Palio

Tra gli ex-regatanti ancora residenti a Pellestrina è uno dei più conosciuti. Amelio Gavagnin "Pendolin" vanta molti ottimi piazzamenti nella storica dei gondolini, ma l'avventura che più ama ricordare è quella del primo Palio delle Repubbliche Marinare vinto quarantotto anni fa da un equipaggio pellestrinotto doc. Un'esperienza ancora viva nella memoria degli abitanti dell'isola della laguna sud.

■ *Otto pellestrinotti a Pisa per il primo Palio delle Repubbliche Marinare. Correva l'anno...*

Correva l'anno 1956. Già sono passati quasi cinquant'anni da quella mitica impresa che fece gridare di gioia l'intera isola di Pellestrina.

■ *Come iniziò quell'avventura?*

Venimmo a sapere della nuova competizione dal signor Soncin, vera anima dell'allora servizio tutela tradizioni veneziane del Comune di Venezia, che ci convinse a partecipare. Qui a Pellestrina c'erano molti campioni, primi tra tutti i due fratelli Fongher, Bepi e Palmiro, che erano fortissimi. Ma non erano gli unici, il nostro equipaggio era ricco di nomi noti: Natale Vianello "Badan", Antonio Vianello "Voga e Tasi" il fratello del mitico Mario Zattera, Delio Zennaro "Pito", Felice Pazienza e Vittorio Scarpa "Bolo".

■ *Con una squadra così la vittoria era certa!*

Non così certa visto che sapevamo vogare alla veneta, ma non avevamo mai provato il canottaggio. Sul galeone si voga seduti con il sedile fisso. Noi vogavamo in piedi, alla maniera veneziana. Avevamo imparato a vogare per andare a pescare e per portare il pesce al mercato. Nonostante le difficoltà decidemmo di tentare. Ci allenammo per pomeriggi interi sotto la guida del nostro allenatore, il bravo e ostinato signor Scarpa.

■ *Avete anche dovuto superare delle eliminatorie?*

Sì. Visto che c'era più di una squadra in lizza, il Comune fece costruire quattro galeoni gemelli. Ricordo ancora oggi la data del varo nello squero di San Trovaso: il primo maggio del 1956. Vedere schierati tutte assieme le imbarcazioni, appena costruite dal grande Nino Giuponi, nel magico scenario dello squero di San Trovaso, fu un'emozione indimenticabile. Affrontammo le eliminatorie e riuscimmo a battere il fortissimo equipaggio di Treporti, dato per favorito dai pronostici, e a vincere il biglietto per la gara di Pisa.

■ *Qual era il vostro segreto?*

Eravamo un gruppo molto unito e facevamo i regatanti anche per professione. A Pellestrina all'epoca c'era tanta povertà. Dovevamo vincere anche per portare i soldi a casa. Con la pesca si riusciva a vivere, ma bisognava lavorare moltissime ore. Non c'era grande commercio del pesce, a volte si arrivava al mercato carichi e si ritornava a casa con la merce perché nessuno te l'aveva comprata.

■ *Che gioia ci fu a Pellestrina quando tagliaste per primi il traguardo a Pisa?*

Il paese impazzì, fummo accolti con tutti gli onori. Ci sembrava di essere degli attori di Hollywood. Poi si abituò a queste vittorie perché arrivammo primi con lo stesso equipaggio per otto anni consecutivi.

■ *Passiamo alla voga alla veneta.*

Pellestrina era forte anche nella Regata storica dei gondolini?

Nel 1964 c'erano in ruolo sette barche di Pellestrina e una di San Piero in Volta. In quell'anno vogavo con Romano Vianello, arrivammo quarti e vincemmo il maialino. Lo portai in campagna per farlo crescere tra i campi e quando diventò un maiale adulto ce lo mangiammo in otto.

■ *Qual è il tuo ricordo più bello come regatante di voga alla veneta?*

Una sfida all'ultimo colpo di remo con la gondola di Sergio Tagliapietra "Ciaci" e Gigio Dei Rossi "Strigheta" alla regata del Redentore, correva l'anno 1963 e io vogavo con Giovanni Vianello. Vinsero loro, ma di poco. Poi ancora su gondole, la regata di Burano del 1974 in coppia con Domenico Zanetti: eravamo primi e "Ciaci" era addirittura ottavo. Improvvisamente vidi la barca di "Ciaci" dietro le spalle, avevano risalito sei posizioni. Vinse anche quella volta, ma fu una grande gara.

■ *Se dovesse esprimere un desiderio, che cosa chiederebbe?*

Mi piacerebbe tornare a fare il giudice delle regate per mettere a disposizione la mia esperienza acquisita in cinquant'anni di regate. L'ho fatto per un periodo, ma poi ho smesso perché c'erano troppe polemiche. Poi vorrei che costruissero un parcheggio per le macchine a Pellestrina. Visto che stanno restaurando l'isola potrebbero pensarci.

■ *Le danno fastidio questi lavori in corso?*

Bisogna aver pazienza. Per scacciare il diavolo ci vuole il demonio e per far ordine bisogna far disordine. Con questi proverbi intendo dire che adesso forse stiamo subendo qualche disagio, ma in futuro Pellestrina sarà un posto più bello.

Il re del remo

Il regatante più famoso di Pellestrina è un buranello: il re del remo Sergio Tagliapietra "Ciaci". Sulla sua grandezza d'atleta e di uomo sono stati spesi fiumi di parole, compreso un libro di discreto successo. Nel suo straordinario curriculum un'interminabile serie di bandiere rosse, le molte vittorie riportate ai palii delle Repubbliche Marinare e due partecipazioni alle olimpiadi del Giappone e d'Australia nella squadra di canottaggio italiana.

■ Come c'è arrivato un buranello a Pellestrina?

È una lunga e vecchia storia. Tutto è iniziato nel 1962, proprio l'anno in cui ho vogato con il grande Gigio Dei Rossi "Strigheta". In occasione della regata di Pellestrina ero andato a mangiare alla trattoria Da Celeste. Ricordo di aver visto una bella ragazza passare. Era talmente carina che ho deciso di iniziare a parlarle, abbiamo fatto subito amicizia anche se siamo diventati *morosi* solo dopo la regata di Pellestrina del 1963. Ero davvero innamorato, per venirla a trovare prendevo il battello da Burano, facevo a piedi il tratto Fondamenta Nuove – San Zaccaria, e prendevo un altro vaporetto fino a Pellestrina: un viaggio lungo due ore e mezza. Il matrimonio è stato celebrato il 27 dicembre del 1965 e sposando mia moglie mi sono legato per sempre anche a Pellestrina.

■ Dalla laguna nord a quella sud.

C'è mai stata rivalità tra Burano e Pellestrina?

Esisteva una rivalità enorme tra le due isole della laguna. Si faceva a gara in regata per difendere l'onore del proprio paese, anche se i contrasti finivano nell'ambito della competizione sportiva. A Pellestrina mi sono ambientato subito anche grazie al mio carattere. Non ho mai dato fastidio a nessuno, se hai un carattere tranquillo con il tempo la gente impara ad apprezzarti e a volerti bene.

■ Com'era la vita a Pellestrina nel 1965?

C'era più rispetto, maggiore voglia di stare assieme e... meno macchine. All'epoca la gente amava la vita semplice. C'era ancora molta povertà, ma eravamo felici. Il benessere ha portato cose positive, ma anche negative. Ora Pellestrina è piena di macchine, ce ne sono più di mille, non è più neppure possibile camminare con un bambino per le strade, perché si rischia di essere investiti. Siamo al collasso tanto che, almeno nella stagione estiva, dovrebbero pensare ad istituire dei percorsi pedonali.

■ Pellestrina isola di pescatori.

Come si catturava il pesce agli inizi degli anni sessanta?

Si pescava ancora andando in laguna con i sandoli, le sanpiero, le caorline. Si pescava a *seragia*, sfruttando le maree. In poche parole si buttavano le reti con l'alta marea in modo che, una volta calate le acque, i pesci rimanessero imprigionati. Stavamo in barca anche di notte per 10 giorni consecutivi sempre immersi nell'acqua salata, senza la possibilità di lavarci. Poi stanchi dalle interminabili ore di lavoro bisognava portare il pesce al mercato, chiaramente vogando. A cambiare tutto sono stati i motori, non solo per la pesca, ma anche per l'agricoltura. Non ho nulla contro le nuove generazioni, ma è innegabile che in pochi anni si sono persi riti e tradizioni nati secoli fa.

■ Attualmente Pellestrina è un'isola di... lavori in corso.

Dovete sopportare molti disagi?

Sì, qualche disagio c'è. Però non si può negare che l'isola avesse un grande bisogno di lavori di straordinaria manutenzione. Siamo contenti di vedere Pellestrina più curata anche se ci spaventa la vastità dei lavori previsti. Chissà fra quanti anni finiranno!

■ Come lo vedi il futuro di Pellestrina?

Purtroppo sono molti i giovani che se ne vanno. Le case qui sono molto care, mentre a Chioggia si possono acquistare appartamenti nuovi a prezzi abbordabili. Vedo però che qualcuno si ostina ancora a mettere su famiglia a Pellestrina. Certo ci sono delle difficoltà, per raggiungere Venezia ci vuole un'ora e un quarto. Basta però un tramonto particolare per dimenticare i lati negativi e per ricordarmi che abbiamo la fortuna di vivere in un paradiso.

L'uomo delle sanpiero

Piero Menetto, pellestrinotto da generazioni, è l'ultimo maestro d'ascia dell'isola che costruisce le imbarcazioni originarie di San Pietro in Volta, una volta usate per la pesca e ora barche predilette dai molti veneziani appassionati di laguna.

■ Quando ha iniziato a costruire barche?

Ho iniziato 42 anni fa all'età di 12 anni. Questo cantiere ha cent'anni di vita. Lo fondò il mio bisnonno Giuseppe, proseguirono l'attività i figli Attilio e Vincenzo, mio nonno, il quale insegnò il mestiere a mio padre Vito che, a sua volta, mi fece diventare maestro d'ascia. Questa in breve è la storia della famiglia Menetto. Insomma, costruir barche è un affare di famiglia basti pensare che mio cugino gestisce lo squero confinante con il mio.

■ Ci sono altri piccoli squeri oltre ai due Menetto?

No. Sono spariti un po' alla volta. Fino a pochi anni fa solo nel tratto tra i Cantieri De Poli (dove continuano a costruire navi) e l'ospedale ce n'erano quattro o cinque. Anche a San Pietro in Volta lavoravano i due Cantieri Schiavon, chiusi ormai da tempo.

■ Come mai c'è stata questa moria di cantieri?

C'è stato un periodo di grossa crisi alla fine degli anni ottanta. Una volta realizzavo anche barche grandi, pescherecci di quelli che vanno a "cappe" e avevo ben tre dipendenti. Improvvisamente la richiesta di imbarcazioni è calata e ho dovuto licenziare i miei tre aiutanti. Ho però la fortuna di essere proprietario dello squero e di non dover pagare un affitto.

■ Perché nonostante le difficoltà non ha chiuso i battenti?

Perché ho passione per il mio lavoro. Da bambino andavo a scuola con i chiodi in tasca. Ora il lavoro va meglio, sono riuscito a cambiare clientela, attualmente costruisco molte sanpiero per veneziani amanti della voga e della vela al terzo. Quel che mi assilla sono le tasse e le nuove normative ambientali a volte troppo severe.

■ Quante sanpiero costruisce in un anno?

Circa sei, sempre nel periodo invernale. L'estate, invece, la dedico alle riparazioni. Mi piace ricevere persone diverse e dare una mano a chi deve fare l'annuale manutenzione della barca in legno. Qui ai Cantieri Menetto abbiamo il culto dell'ospitalità. Quando era ancora in vita il papà Vito, gli amici venivano da noi con la seggiola e si mettevano seduti in circolo a parlare del più e del meno e a commentare la costruzione delle nuove barche. Un bel rito che purtroppo è venuto meno con la morte del papà.

■ Qual è il futuro dei cantieri che costruiscono barche in legno?

Non esiste un futuro roseo né per le barche in legno né per i cantieri. In futuro si userà sempre più la plastica. Avere una barca in legno è difficile, c'è una spesa continua di manutenzione. Fortunatamente esiste ancora qualche appassionato, ma è una rarità. Per salvare la cantieristica in legno dovrebbero dare grossi incentivi ai giovani che vogliono iniziare l'attività. Attualmente l'unico modo di farcela è consorzarsi tra più ditte, come ha fatto Franco Vianello "Crea" con il Consorzio Cantieristica Minore.

■ Lei ha un nipote che lavora nel suo cantiere.

Continuerà la tradizione dei Menetto?

Speriamo! Ma glielo auguro solo se ha una vera passione per le barche. Solo con la forza che ti dà la vera passione si può far fronte con serenità alle molte difficoltà di questo mestiere e vivere una vita felice.

La pesca: un ritratto del settore

La pesca rappresenta, accanto alla cantieristica, un settore produttivo importante e trainante dell'isola, da difendere e incrementare, rispettando l'ambiente e accettando le novità che vanno in questa direzione.

La Cooperativa Pescatori "Pellestrina" ne è certamente il maggior rappresentante con 240 soci (questa è la media) dei quali un buon 90% si occupa della raccolta delle vongole. Si tratta di una attività strettamente regolamentata sia per quantità stabilite (80 kg giornalieri per ogni addetto, più 50 kg per l'imbarcazione) che per zone accessibili. I pescatori sono ormai consapevoli, però, che questo tipo di attività verrà probabilmente sostituita dagli allevamenti, la cui struttura facilita l'accertamento del livello di produttività riferita all'impianto e il grado di commestibilità del prodotto.

Il rimanente 10% dei soci pratica la pesca a strascico in mare entro le tre miglia, catturando le seppie da marzo a maggio e le *acquadelle* da novembre a gennaio (la pesca nei periodi estivi viene sospesa, pur restando la possibilità di continuare a esercitarla liberamente superati i limiti costieri). Alcuni soci sono indirizzati verso la vagantiva, la pesca itinerante in laguna.

Il global service per la manutenzione dei patrimoni immobiliari

Una nuova norma UNI

Frutto di due anni di intenso lavoro, è stata recentemente emanata a livello europeo la norma Uni 11136, che insieme alle altre norme prodotte dall'Uni, pone l'Italia all'avanguardia nel settore *global service*.

La norma nasce da un'articolata iniziativa promossa e coordinata da Terotec (della quale Insula è socio fondatore), con la cooperazione di rappresentanti della committenza pubblica, delle imprese (con le associazioni di categoria Ance e Fise) e del mondo universitario.

Scopo della normativa è fornire le linee guida per l'impostazione dei processi – e quindi dei contratti e degli impegni di cui si fanno carico committente e assuntore – di *global service* di manutenzione dei patrimoni immobiliari pubblici e privati, ovvero di quel complesso di attività manutentive finalizzate a garantire la disponibilità (a livelli prefissati) degli immobili.

info

Terotec

laboratorio per l'innovazione della manutenzione

e della gestione dei patrimoni immobiliari

viale Giulio Cesare 14 – 00192 Roma

06 3610695 – 06 3610756 fax

terotec@terotec.it

www.terotec.it



avviso ai naviganti

i rii chiusi in questo periodo sono:

a Dorsoduro rio de l'Avogaria, di Ognissanti, di San Vio, de la Salute, delle Torreselle

a Cannaregio rio dei Grimani, della Maddalena, di San Marcuola, del Trapolin

alla Giudecca rio delle Convertite, del Ponte Piccolo e di Sant'Eufemia

a Burano rio de la Giudecca

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

hanno collaborato
Franco Biancafor
Rossella Favero
Francesca Scarpa

redazione
Ilaria Boccagni
Elena Fumagalli

segreteria
Chiara Tonus

progetto grafico e mappe
Michela Scibilia
con Elisabetta Ballarin

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
Dorsoduro 2050
30123 Venezia
041 2724354 – 041 2724244 fax
www.insula.it
info@insula.it



Il premio Gesta per la miglior tesi di laurea

Giunto ormai alla settima edizione, quest'anno il premio Gesta è dedicato a una tesi sulle tematiche connesse all'applicazione della norma OHSAS 18001, come evoluzione della gestione aziendale nella prevenzione e protezione dai rischi di infortunio negli ambienti di lavoro.

Potranno partecipare i laureati o laureandi di tutte le cattedre nazionali che avranno discusso la tesi nel periodo tra l'1 luglio 2004 e il 30 giugno 2005.

Un premio nato per stimolare la ricerca in ambito accademico sui temi legati all'impegno delle imprese nei confronti della sicurezza e salute dei lavoratori; oltre a un riconoscimento pubblico è previsto un contributo di 2.600 euro.

info

Michela Lucietti

Gesta sas, La Spezia

gesta@gestaonline.it

www.gestaonline.it



Venezia 14-15 aprile 2005

MM2005 – convegno internazionale sulla manutenzione

Si terrà a metà aprile la prima conferenza internazionale sulla gestione della manutenzione con lo scopo di mettere in contatto scienziati, ricercatori, tecnici ed esperti interessati ai temi correlati con la gestione della manutenzione nei diversi ambiti applicativi.

Al convegno – organizzato da CNIM (Comitato nazionale italiano per la manutenzione), CEN (Comitato europeo di normazione) e UNI (Ente nazionale italiano di unificazione) in collaborazione con Insula – si affiancano dando il proprio supporto il Comune di Venezia, l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" e il Politecnico di Milano.

Si tratta di un'importante occasione per coloro che operano in questo settore per entrare in contatto con un'opinione pubblica specialistica e con altri enti e istituzioni.

Insula parteciperà presentando alcuni lavori sulla particolare manutenzione di cui necessitano la città di Venezia e le sue isole mettendo in evidenza ruolo e competenze specifiche nell'ambito della salvaguardia delle stesse.



informazioni e iscrizioni

segreteria organizzativa

06 4745340

06 4745512 fax

cnim.roma@cnim.it

www.mm2005.it

novità editoriali

Uscito a Natale il settimo libro di Insula

Venezia è una città

Uno sguardo inedito su Venezia e sul secolo appena trascorso è offerto dal libro pubblicato da Insula, commentando una selezione di documentari: *Lido di Venezia* (Istituto Luce, 1932-37), *Venezia minore* (Francesco Pasinetti, 1942), *Venise et ses amants* (Luciano Emmer ed Enrico Gras, 1948), *Venezia città moderna* (Ermanno Olmi, 1958), *L'Ospedale Nuovo di Le Corbusier a Venezia* (Rai, 1965), *Quale Venezia?* (Turi Consoli, 1982), *Robinson in laguna* (Mario Brenta, 1986), *Venezia tra Oriente e Occidente* (Nelo Risi, 1975), *Venezia. Una città che affonda* (Gianfranco Pannone e Marco Visalberghi, 2001).

"Scrivere un nuovo capitolo o rivisitare, secondo percorsi originali, la storia già nota di una città, utilizzando documenti filmati, è oggi una possibilità alla portata degli studiosi di storia urbana come mai prima era stato;

sono la ricchezza di documenti e la raggiungibilità degli archivi, unite alla diffusa strumentazione tecnica per la consultazione dei materiali, a permetterlo. Ma è tutt'altro che un'operazione facile... L'uso delle immagini del cinema, sia pure del cinema documentario, per la storia e in particolare per la storia dei luoghi, delle città, è ancora una pratica di ricerca largamente tentativa e sperimentale, a dispetto della ormai riconosciuta importanza documentale delle fonti, a maggior ragione quando il soggetto, come capita alla città di Venezia, è stato così frequentemente rappresentato".

Queste le parole scritte dal curatore Leonardo Ciacci per introdurre – insieme a Bruno Dolcetta, Roberto Ellero e Marina Pellanda – il libro a cui hanno partecipato, commentando i nove filmati: Claudio Bisoni, Mario Brenta, Gian Piero Brunetta, Antonio Costa, Paolo Costa, Cesare De Michelis, Luciano Emmer, Antonio Foscari, Luca Giuliani, Mario Isnenghi, Carlo Montanaro, Ermanno Olmi, Gianfranco Pannone e Marco Visalberghi, Amerigo Restucci, Giandomenico Romanelli, Guido Zucconi. Edito da Marsilio, il volume è in vendita in libreria.

Turismo a Venezia

È uscito a ottobre il nuovo Quaderno di Insula curato da Jan van der Borg e Alessandro Costa, dedicato interamente al turismo. Il volume monografico vuole dare il suo contributo alla discussione, sempre attuale, sul turismo a Venezia. Illustra le opportunità che si stanno prospettando per il settore partendo da una lettura storica del turismo veneziano per arrivare agli sviluppi socio-politici che lo stanno segnando. Ciò tenendo sempre ben presente la particolarità del rapporto tra il turismo stesso e questa città così fragile sotto la pressione dei visitatori in continuo aumento.

