

in questo numero

La manutenzione urbana parla
Giampaolo Sprocati

intervista a
Daniele Resini

lavori **conclusi**
lavori **in corso**
lavori **da avviare**

libro, pieghevole
e Carta dei servizi
per i 10 anni di Insula

Venezia accessibile

Dieci anni di Insula

1

Compleanno austero per Insula di Giampaolo Sprocati, presidente di Insula

Un anniversario sobrio per il decennale di Insula. Ma non per questo meno importante e significativo.

Grazie alla sensibilità di molti operatori che hanno fattivamente partecipato a questa impresa di risanamento e manutenzione di Venezia, con l'attenta collaborazione dei massimi rappresentanti dell'amministrazione comunale e della Soprintendenza, Insula ha ottenuto un attestato importante sulla qualità del lavoro svolto a salvaguardia della città, ma anche il riconoscimento di una indispensabile e specifica missione per sviluppare il patrimonio di conoscenza, di risorse umane e tecnologiche accumulato.

La penuria dei finanziamenti oggi disponibili per presidiare una città così peculiare non può far abbassare l'impegno qualitativo degli interventi. Lo stesso sindaco Cacciari - in occasione del convegno organizzato lo scorso dicembre per il decennale della società a palazzo Cavalli Franchetti - ha fortemente sottolineato quanto, in questo ambito operativo, sia deleteria la ricerca esclusiva, anche da parte dei soggetti pubblici, di ridurre al minimo l'onere finanziario a discapito della corretta esecuzione degli interventi di risanamento. Alta qualità, alta specialità e una manutenzione unitaria programmata sono gli obiettivi che inducono a non frammentare le competenze nell'opera di salvaguardia fisica di Venezia, come purtroppo ancora oggi avviene. Ricomprendendo in questo anche gli interventi delle varie società private di servizi, alle quali spetta di coordinarsi a un'attività unitaria di programmazione appunto, per non produrre una deleteria anarchia di permanente manomissione urbana.

Ciò, tra l'altro, rappresenta l'unico modo corretto per ottenere grandi risparmi di costi, ottimizzando contemporaneamente la qualità dei lavori. Partendo da tutte queste valutazioni, l'amministrazione comunale ha impegnato la nostra società a un avanzamento della sua missione strategica: la costituzione con Edilveneziana di una vera e completa società di manuten-

zione urbana, a cui affidare per intero le competenze oggi frammentate in più soggetti, ivi comprese altre società pubbliche, assessorati e municipalità. Non si tratta di un traguardo scontato, per oggettive difficoltà normative e lentezze procedurali, ma anche resistenze conservative a tutela dello status quo. Si tratta di una svolta di grande rilievo strategico per l'amministrazione pubblica, in quanto richiede, per essere credibile, di portare a razionalità di sistema l'intero assetto funzionale pubblico nelle sue varie articolazioni, eliminando sprechi e doppioni.

Processi di "esternalizzazione" e di decentramento istituzionale non devono produrre estraneità, o peggio moltiplicazione di medesimi ruoli, ma organicità di un'unica efficiente ed efficace, nonché tempestiva, capacità

di rispondere alle esigenze di servizio della collettività. A questa missione Insula porta in patrimonio l'attività svolta negli ultimi dieci anni. Un contributo prodotto dalla concreta esperienza sul campo, che ci ha permesso di affinare le tecnologie applicative e di costruire un archivio e un sistema informatico di grande ricchezza e dettaglio su tutti gli elementi della manutenzione urbana: un elemento fondamentale della produzione di qualità.

Per documentare questo lavoro svolto, in occasione del convegno sul decennale, è stato presentato il libro *Venezia manutenzione urbana. Insula: 10 anni di lavori per la città*. Una pubblicazione non commemorativa, ma un testo utile per il futuro. Fortemente voluta da Insula, essa assume un maggior significato grazie al gesto dell'Ance Venezia e delle aziende impegnate nel risanamento della città che, in questo periodo di ristrettezze, hanno voluto finanziare la pubblicazione dell'opera. Un gesto che abbiamo apprezzato e che dimostra il rapporto di fiducia, impegno e collaborazione nato e cresciuto tra Insula e le aziende esecutrici dei lavori. Il gruppo per lavorare bene, quindi, esiste ma ha bisogno di maggiori certezze e competenze per progettare gli interventi futuri con serenità.

"È deleteria la ricerca esclusiva di ridurre al minimo l'onere finanziario a discapito della corretta esecuzione degli interventi di risanamento"



Salvaguardia e tutela di Venezia: un libro per raccontarle



Venezia manutenzione urbana. Insula 10 anni di lavori per la città. Pubblicato da Vianello Libri www.vianellolibri.com Disponibile presso tutte le librerie della città.

In alto a destra: rio Marin, settembre 1998.

In basso a destra: rio di San Barnaba, giugno 2003.

Venezia manutenzione urbana, edito da Vianello Libri, grazie al sostegno dell'Ance Venezia e al contributo di 26 imprese, si pregia di autorevoli e articolati interventi. Contribuendo, ognuno con il proprio argomentato tassello, a sviluppare un aspetto dell'attività di Insula spa a Venezia e nell'estuario, chiarendo aspetti tecnici, legislativi e finanziari che sottendono all'attività manutentiva e di tutela del patrimonio cittadino. Il sindaco Cacciari, nella presentazione, a questo proposito scrive: "È stato un grande scrittore veneziano, P.M. Pasinetti, a cogliere gli spazi della città storica come i corridoi e le stanze di una casa. È la manutenzione quotidiana, puntuale, assidua, vorrei dire la 'cura', che consente di conservare una casa – e quindi una città – nelle condizioni di migliore vivibilità e accoglienza, di accorgersi subito di

eventuali guasti cui porre rimedio, di controllare l'esigenza di cambiamenti e di attuarli. Priva di manutenzione, una casa – e quindi una città – degrada rapidamente, e l'intervento di restauro sarà poi molto complesso e costoso".

Renata Codello, soprintendente per i Beni architettonici, per il paesaggio e per il patrimonio storico ed etnoantropologico di Venezia e laguna, nel suo intervento *Dieci anni per il futuro*, appunta: "Attualmente l'attività di conservazione a Venezia si appoggia su due capisaldi. Innanzitutto il prezioso patrimonio di esperienza accumulato negli anni. Un corpus di conoscenze grazie al quale si sono potute via via codificare una serie di procedure efficaci e rispettose del contesto urbano. A Venezia la Soprintendenza si impegna quotidianamente per lo sviluppo di metodologie di cura, di attenzione, documentazione e analisi che considerino innanzitutto le specificità storiche, costruttive e materiali del patrimonio

architettonico ed edilizio".

Il presidente di Insula, Giampaolo Sprocati, sviluppando il tema *La necessità della manutenzione*, entra nel merito del libro: "La pubblicazione traduce concretamente la volontà di documentare il lavoro svolto da Insula in un decennio di attività. Un vero e proprio 'rapporto' alla città, in grado di svilupparsi oltre i numeri e le quantità – dati non irrilevanti, ma più volte presentati nel progressivo aggiornamento – grazie a una ricca documentazione fotografica che rende visibile quanto concretamente è avvenuto e insieme spiega i contenuti e le tipologie d'intervento".

Lionello Barbuio, presidente Ance Venezia, titola il suo contributo *Lavorare per Venezia* e osserva che: "Il tema della manutenzione urbana è da sempre presente nel dna delle imprese di costruzione veneziane e dell'associazione che le unisce e che le rappresenta. 'Manutenzione urbana' intesa nella sua accezione più alta, come attività finalizzata a una conservazione che non è circoscritta solo alle manifestazioni materiali e visibili, ma che si estende anche al mantenimento e alla rivitalizzazione di attività (sociali, culturali, imprenditoriali) tradizionalmente connaturate alla nostra storia cittadina".

Sino a questo punto l'introduzione diversificata, personalizzata, costituita da quattro



tasselli che, pur costituendo un assieme di opinioni e visuali distinte, rispecchia un coerente riconoscimento, nell'impegno e nei risultati, dell'attività intrapresa da Insula. Tuttavia, nel libro, sono le immagini a prevalere nel confronto con il testo scritto, nonostante, singolarmente, siano accompagnate da precisazioni e chiarimenti storici. Sono fotografie che, a volte in modo inesorabile, raccontano dei mali di Venezia, della sua cagionevolezza strutturale, di quanto sia vulnerabile. Ma, con ottimismo, esortano tutti a un praticare un confronto tra lo stato di fatto documentato e la successiva trasformazione dei luoghi, delle rive e delle fondamenta, dopo la fase di risanamento e recupero. A occuparsi del contenuto foto-documentaristico, Daniele Resini, al quale va il merito di essere riuscito, armato di fotocamera, a far prendere consapevolezza, agli uomini di buona volontà, di una Venezia da non commiserare.

S.B. ✍️

2

Il libro è stato realizzato grazie al sostegno di Ance Venezia - Associazione costruttori edili ed affini di Venezia e provincia

e al contributo delle imprese

Antonio Vianello Doretto di Vincenzo Vianello & C. snc, Pellestrina, Venezia

A. Pfaffner e figlio srl, Venezia

Azin asfalti srl, Venezia

CO.ED.MAR. srl, Sottomarina, Chioggia, Venezia

Consorzio stabile Consta, Roma

Cooperativa San Martino società cooperativa, Marghera, Venezia

ECO S.T.I.L.E. srl, Marghera, Venezia

Ferrari ing. Ferruccio srl, Malcontenta, Venezia

FIP Industriale spa, Selvazzano Dentro, Padova

Frison costruzioni di geom. Alessandro Frison sas, Venezia

Gerotto Federico srl, Campodarsego, Padova

Gregolin lavori marittimi srl, Cavallino Treporti, Venezia

I.CO.MAR. srl, Venezia

Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani spa, Padova

Isoedil costruzioni spa, Venezia

Lavori marittimi e dragaggi spa, Malcontenta, Venezia

Lavori terrestri e marittimi srl, Marghera, Venezia

Mattioli spa, Padova

MU.BRE. costruzioni srl, Marostica, Vicenza

Pasqual Zemiro di Pasqual Roberto successore, Malcontenta, Venezia

Rossi Renzo costruzioni srl, Marcon, Venezia

Sacaim spa, Venezia

Satio srl, Trani, Bari

Sicop costruzioni e restauri srl, Venezia

Tiozzo Gianfranco srl, Marghera Venezia

3P costruzioni e restauri srl, Venezia





■ *Con riferimento a Venezia, qual è la fotografia che ancora non è riuscito a scattare?*

La foto per l'epigrafe di Venezia che si sta spegnendo, dal punto di vista sociale e culturale. Non credo, tuttavia, che oggi sia possibile con uno scatto leggere sinteticamente la città. Potrebbero essere immagini di degrado, di grandi transatlantici che, percorrendo il Bacino, confrontano la loro spaventosa massa con quella del Campanile. È terribile, se solo per un attimo penso che i "titani" del mare potrebbero, a causa di una errata manovra, travolgere irrimediabilmente strutture e complessi artistici millenari, o addirittura demolire la Punta della Dogana. Comunque, sono convinto non esista la possibilità di raccontare con il mezzo fotografico una città alla "deriva", a ragione dell'uso distorto e strumentale che subisce, se non con un lungo lavoro di indagine.

■ *Attualmente, quale potrebbe essere l'immagine veneziana più coerente?*

Provocatoriamente, mi viene da dire la "cartolina", perché è ciò che viene proposto ai turisti e sempre di più lo sarà. Penso, invece, che possano essere immagini di espressioni culturali tradizionali e momenti di vita cittadina che, ancora oggi, si possono cogliere in città. Ad esempio il tentativo di molti veneziani appassionati del remo che cercano una "Venezia possibile" e che tentano, magari a bordo di una *mascareta*, di dedicare un po' di tempo alla voga. Di solito il malcapitato rematore, scegliendo una parte di laguna fino a qualche decennio fa abbastanza tranquilla, oggi, sballottato dal moto ondoso causato dalla pleora di natanti a motore, può ritenersi fortunato se non cola a picco con la barca e il resto. D'altro canto, con venti milioni di presenze turistiche, all'anno, l'esigenza di trasporto è sostenuta e, alla lunga, i veneziani non disporranno nemmeno dello spazio per camminare.

■ *Con quali immagini oggi è possibile raccontare i problemi della città?*

Si tratta di procedere per contrasti: sintetizzare in una immagine i sopravvissuti che tentano di vivere un'esistenza normale e l'impatto con ciò che attorno li ostacola. Il mio, comunque, non vuol essere un nostalgico tentativo di tornare al passato. Venezia ha perso la caratteristica di città lagunare, diventando un "enclave" di pochi residenti soffocati da condizioni ben lontane da quelle di una "normale" comunità urbana. Per capirci, alle volte è perfino impraticabile l'idea di salire in un vaporetto. E spostarsi a piedi: ci si deve immettere nel flusso, spesso con direzione contraria rispetto a quello turistico, con le difficoltà che questo comporta per coloro che hanno problemi di deambulazione o si portano appresso il passeggino con il bambino. A scopo documentaristico, mi è capitato di scattare una foto a una "infilata" di sei battelli del trasporto urbano nel tratto Rialto-San Silvestro. A questo punto non riesco a immaginare quello che una fotocamera potrà cogliere tra una decina d'anni.

■ *Quali meriti riconosce alla pubblicazione "Venezia manutenzione urbana"?*

Sono uno storico della fotografia, molto sensibile all'impianto documentario degli anni venti, quando si diffuse la fotografia industriale moderna. Quindi, attento a questa filosofia "archivistica", proposi a Insula, che accettò, di documentare sistematicamente tutto quello che avveniva a livello tecnico. Una testimonianza viva, con il taglio giornalistico del reportage, sul come la città utilizzasse nei vari periodi, le preesistenze, le trasformazioni delle murature, che sono delle stratigrafie vere e proprie. Ciò che esiste sotto il livello dell'acqua è in grado di raccontare le modalità di crescita e di urbanizzazione di Venezia. Purtroppo, per lunghi periodi storici, di quell'incredibile patrimonio manca qualsiasi documentazione inerente agli interventi pubblici, ai grandi restauri e recuperi strutturali che, nel tempo, si sono succeduti. Sono svanite importanti testimonianze del passato ormai introvabili. Molte le attestazioni verbali da parte di anziani operai, di persone che rincorrendo la memoria raccontano del loro operato in anni lontani, senza fornire una conferma documentata. Come l'esistenza di una fabbrica a Marghera, che si occupava del riciclo di materiale ferroso durante la seconda guerra mondiale, della quale esiste un'unica traccia in una sola mappa. Oppure dell'Ilva, dove 400 donne, nel 1943, intessevano reti per sommergibili. Immaginatoci se, di questi siti, esistessero le fotografie, le

immagini! Per tornare alla domanda, il volume sui dieci anni dei lavori di Insula a Venezia rappresenta un modo per non dimenticare questi interventi, stampandoli nelle pagine del libro e, quindi, trasmettendoli a chi in futuro ne sarà interessato.

■ *Nell'epoca odierna quale ruolo svolge la fotografia rispetto alla parola scritta?*

Sono due mezzi di comunicazione diversi. La fotografia è un valido documento, che mette in luce il contesto in cui è stata realizzata, il bagaglio culturale dell'operatore e di chi l'ha commissionata. Pensiamo che nel Novecento, per la prima volta, i soggetti sociali hanno fatto irruzione nel mondo dell'informazione perché sono stati fotografati. Sino ad allora nessuno aveva mai ripreso gli operai in tenuta da lavoro e, successivamente, ogniqualvolta si voleva documentare il "lavoro" apparivano quegli strani personaggi neri in faccia, scottati dal sole, in posa, con le scarpe sdruccite, in panciotto e cravatta: protagonisti, allo stesso tempo, del passato mondo rurale al quale avevano appartenuto e della moderna industria che stava affermandosi. Prima di questo salto culturale, le fotografie avevano un carattere familiare, personale, per ricordare il matrimonio dei genitori, dei nonni e, una volta iniziata la loro evoluzione "documentaristica", da allora, hanno intrapreso a raccontare e non hanno mai cessato di farlo. S.B. ✍



Rio dei Frari, febbraio 1995.

i numeri della manutenzione

Dei complessivi 1.213 milioni di euro (stimati al 1999) necessari per completare l'intero programma di manutenzione nell'arco di trent'anni, a oggi sono stati finanziati 440 milioni di euro. Restano quindi da finanziare quasi 800 milioni di euro nei rimanenti vent'anni. Attualmente tutti i soldi erogati sono stati impegnati.

Per portare a compimento il piano avviato nei tempi previsti e così garantire la sopravvivenza fisica della città, sarebbe necessario un finanziamento medio annuo di 40 milioni di euro.

La riduzione degli stanziamenti da parte delle leggi finanziarie varate dal Governo sta portando a una dilazione dei tempi di attuazione. L'incertezza dei fondi costringe la società a dividere gli interventi per lotti, sulla base delle risorse disponibili. Un fatto grave, se si pensa che il piano delle opere ha una durata trentennale e che oggi siamo soltanto al decimo anno di attività.

10 anni di lavori

440 milioni di euro di finanziamento
100% di finanziamenti impegnati

115 interventi realizzati

73 a Venezia
16 a Burano
6 al Lido
11 a Murano
8 a Pellestrina
1 a San Michele

12 interventi in corso

6 a Venezia
2 a Burano
2 al Lido
2 a Pellestrina

57%

delle sponde pubbliche e private restaurate (54,7 km)

55%

dei ponti restaurati (204 su 364)

34%

della pavimentazione risanata (171.000 mq)

2007-2008 interventi in corso, conclusi e da avviare



Venezia cantieri d'acqua

San Gregorio: concluso gennaio 2007

San Felice lotto 1: in corso

San Martino lotto 1: in corso

L'attività dei "cantieri d'acqua" – prioritaria per garantire la navigabilità dei canali, la sicurezza dei palazzi e la protezione dalle acque alte – è ormai consolidata: le percentuali di avanzamento infatti hanno raggiunto il 57%.

Nel corso dell'anno sono stati conclusi i lavori a San Gregorio (il primo intervento integrato d'acqua e di terra) e sono proseguiti quelli nelle insule di San Felice e San Martino (avviati nel settembre 2006).

Venezia interventi puntuali

restauro balaustre ponti: concluso aprile 2007

rio di Sant'Eufemia: concluso maggio 2007

ponte di San Pietro di Castello: concluso febbraio 2008

Ca' Pesaro lotto 2: in corso

darsena Tronchetto: avvio aprile 2008

ponte Quintavalle: avvio giugno 2008

Nel corso del 2007 è stato concluso il restauro delle balaustre di cinque ponti del centro storico (dei Barereri, del Vin, San Domenego, de la Sbiacca, de la Cereria) oltre alla costruzione di un tratto del muro di sponda del rio di Sant'Eufemia e del marginamento verso la laguna sud alla Giudecca.

Prosegue nel 2007 l'intervento di restauro delle sponde del Canal Grande con il 2° lotto di Ca' Pesaro, mentre all'inizio del 2008 è stato concluso e inaugurato il nuovo ponte di San Pietro di Castello.



Venezia cantieri di terra

San Lorenzo: concluso aprile 2007

Tolentini lotto 1: concluso marzo 2008

San Pantalon lotto 1: in corso

San Vio: in corso

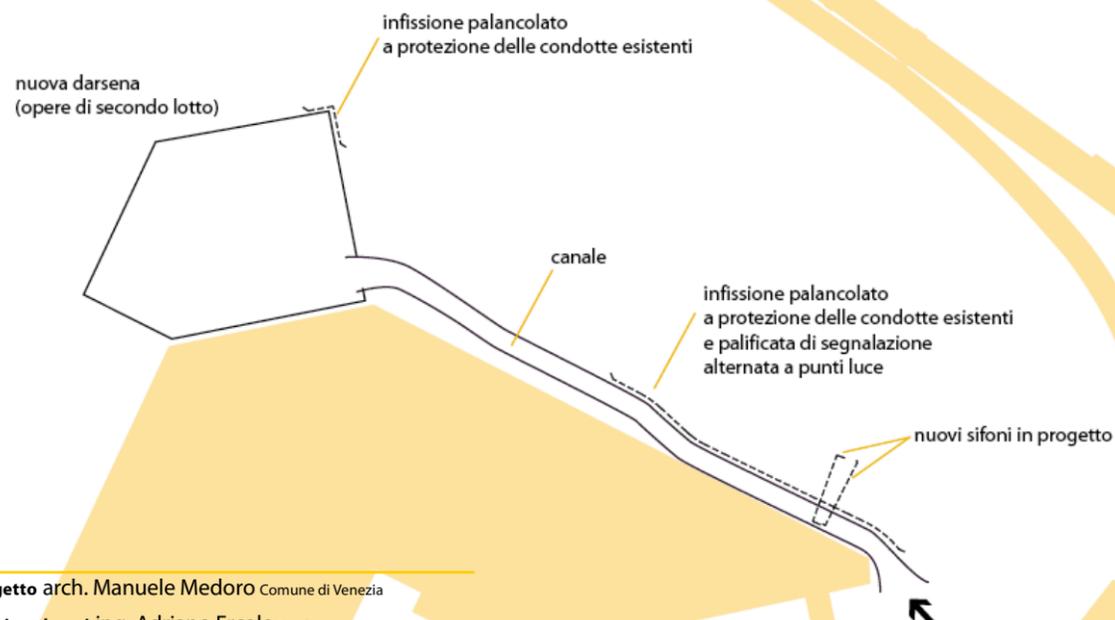
San Severo: avvio giugno 2008

Anche l'attività dei "cantieri di terra" – ovvero la seconda fase dedicata alla riattivazione e adeguamento del sistema di raccolta e collettamento degli scarichi fognari per garantire il risanamento igienico sanitario dei centri urbani – è ormai a regime: conclusi i lavori a San Lorenzo e ai Tolentini lotto 1, proseguono gli interventi a San Pantalon e a San Vio.



4

Una nuova darsena per l'interscambio merci al Tronchetto



progetto arch. Manuele Medoro Comune di Venezia

direzione lavori ing. Adriano Ercole Insula spa

responsabile intervento geom. Giuliano Molon Insula spa

direttore tecnico ing. Luigi Zeno Insula spa

importo lavori 1,7 milioni di euro

impresa esecutrice Gregolin lavori marittimi srl

Partono i lavori propedeutici alla costruzione della darsena che, posizionata a nord-ovest dell'isola del Tronchetto, servirà soprattutto l'interscambio merci, concentrando qui – attraverso la realizzazione di circa 260 posti barca – gran parte delle imbarcazioni ormeggiate oggi lungo le sponde dei rii cittadini.

Si tratta di un primo stralcio di lavori dell'importo di circa 1,7 milioni di euro che prevede lo scavo del bacino della darsena e del relativo canale di accesso dal canale Colombuola, della larghezza di 15 metri. Contemporaneamente, verranno realizzati la messa in sicurezza di due tubazioni dell'acquedotto e due sifoni per l'abbassamento di altre due condotte dell'acquedotto, che interferiscono con il canale di accesso.

Affidati con gara a evidenza pubblica all'impresa Gregolin Lavori Marittimi srl, tali lavori verranno avviati entro la prossima primavera, con una durata di circa nove mesi.

Il secondo stralcio comprende la costruzione della darsena vera e propria. Se verranno garantiti i finanziamenti, la darsena – i cui lavori si svilupperanno sempre nell'arco di nove mesi – potrebbe essere ultimata nel corso del 2009.



Lido

restauro sponde lotto 1: in corso
costruzione nuovo muro di sponda
e nuova piastra del terminal Actv: in corso
costruzione Terminal: avvio dicembre 2008

Tra gli interventi di Insula sul territorio lidense, prosegue il lotto 1 del programma di risanamento dei canali interni, da un lato restaurati mantenendo le strutture esistenti (per salvaguardare la storicità dei manufatti), dall'altro rinforzati per sopportare lo stress causato dal passaggio delle barche a motore.

È stata recentemente avviata la realizzazione della nuova piastra del terminal, con la costruzione di un nuovo muro di sponda, in posizione più avanzata rispetto all'attuale di circa 15 metri. Si tratta del primo lotto dei lavori per la realizzazione della nuova Porta del Lido: dalla fine del 2008 sarà avviata la costruzione del nuovo terminal che verrà poi accompagnata dall'intervento di riassetto del piazzale con sistemazione della viabilità.



Burano

lotto 2: concluso maggio 2007
lotto 4 stralcio 1: concluso settembre 2007
lotto 4 stralcio 2: in corso
lotto 5 stralcio 1: avvio settembre 2008
copertura pontile Actv: in corso

L'isola della laguna nord è coinvolta in un progetto straordinario e radicale che mira all'adeguamento alle normative relative agli scarichi di tipo civile in laguna, attraverso il totale rifacimento del sistema fognario, e a eliminare i disagi attribuibili ai fenomeni di marea medio-alta, attraverso il rialzo della pavimentazione e la realizzazione di opere di chiusura dell'imbocco dei rii.

Il progetto prevede di rendere indipendenti i reflui fognari dai livelli di marea, realizzando due reti separate: le acque nere verranno trasferite all'impianto di trattamento di Sant'Erasmo (che servirà le isole della laguna nord) e quelle meteoriche scaricate, attraverso una rete interna di raccolta, nei rii e in laguna.

Oltre alla costruzione del sistema fognario, nei diversi lotti vengono realizzati il recupero funzionale dei marginamenti esterni e dei muri di sponda interni e il rinnovo delle reti tecnologiche dei servizi a rete (acqua, energia elettrica, gas e telefonia).

Con progressiva apertura dei cantieri nell'isola, verrà realizzata un'ulteriore attività, quella di rialzo della pavimentazione: 62.000 mq verranno risanati e rialzati fino a +110 cm sullo zero mareografico di Punta della Salute. Da tale quota, e fino a +135 cm, la protezione dalle maree medio-alte verrà garantita attraverso delle paratoie mobili all'imbocco dei rii, la cui costruzione costituirà l'ultimo atto del progetto.

Pellestrina

collettori secondari lotto 1 a San Pietro in Volta: concluso giugno 2007

collettori secondari lotto 4 a Pellestrina: in corso
adeguamento collettore principale a Pellestrina: in corso

Il Progetto Pellestrina si prefigge innanzitutto di proteggere l'isola dalle acque alte, congiuntamente ai lavori di rinforzo delle difese a mare e di marginamento del lato interno verso la laguna, già eseguiti dal Magistrato alle acque.

Gli interventi sui marginamenti hanno creato una sorta di "catino", con gli abitati posti sul "fondo" a una quota tra +90 e +120 centimetri. Per evitare che l'acqua della laguna invada gli abitati al crescere della marea risalendo attraverso le condotte fognarie, si sta lavorando per dotare l'isola di una moderna rete fognaria "ermetica", eliminando quindi la comunicazione con la laguna, convogliando e avviando le acque reflue al depuratore del Lido. La rete fognaria mista, in corso di realizzazione, è suddivisa in primaria (il collettore principale) e secondaria (l'insieme di segmenti che penetrano nelle calli e sono di collegamento con le utenze).

Il collettore principale di San Pietro in Volta è già stato realizzato attraverso trivellazione teleguidata e sono in corso di realizzazione i collettori secondari. Il collettore principale nell'abitato di Pellestrina, realizzato negli anni ottanta, necessita invece di opere per mantenerlo in efficienza e adeguarlo al futuro utilizzo, consentendone il regolare funzionamento e il progressivo allacciamento alla rete di pompaggio dell'impianto del Lido.

Una volta completati i lavori sul collettore principale, e non appena attivate in modo definitivo le centraline di sollevamento, il collettore principale dell'abitato di Pellestrina potrà trasferire all'impianto di depurazione del Lido la metà dei reflui dell'isola.

Il collegamento avverrà tramite una condotta già completata posta sulla strada dei Murazzi e che attraversa con tratto in sub-alveo la bocca di porto degli Alberoni.



Venezia accessibile

inaugurazione del ponte di San Pietro di Castello



Dopo poco più di un anno di lavori, il 26 febbraio è stato inaugurato il ponte di San Pietro di Castello realizzato per conto di Insula da Sicop srl e Impremare srl.

Ha preceduto il classico taglio del nastro – effettuato a quattro mani dal vicesindaco Michele Vianello e dall'assessore ai lavori pubblici Mara Rumiz alla presenza della soprintendente Renata Codello, del presidente di Insula Giampaolo Sprocati e del presidente della Municipalità Enzo Castelli – una sentita benedizione dell'arciprete di San Pietro di Castello Gianantonio Trenti che ha voluto coinvolgere nel battesimo del ponte i molti abitanti della zona presenti all'evento.

Il nuovo manufatto si rifà alla struttura del vecchio ponte: "Il ponte ottocentesco – ha detto Giampaolo Sprocati, presidente di Insula – non si è potuto restaurare a causa dell'avanzato stato di degrado dei materiali co-

i numeri del ponte

51 m di lunghezza

3,7 m di larghezza

26.738 kg di acciaio

7.200 kg di ghisa

3.970 kg di acciaio inox aisi 316 l

928 chiodi in acciaio

187 mq di tavole in legno lamellare

134 mc di calcestruzzo

12.698 kg di acciaio per le armature

16 pali di 17 m di lunghezza l'uno

stituenti la struttura metallica e questo nuovo è stato progettato rispettando la tradizione. Dove è stato possibile, l'unione dei singoli componenti è avvenuta con sistemi e tecnologie originari: mediante chiodatura tra gli elementi realizzati in officina e tramite bullonatura per l'assemblaggio in opera."

Riproposti quindi sagoma e stile ottocenteschi, il ponte è costituito da travi reticolari in acciaio su cinque campate e poggia su quattro pile – ognuna delle quali è sostenuta da due pilastri circolari in ghisa – e due spalle rivestite in pietra bianca calcarea compatta. Presenta profili di sezione simili a quelli della precedente struttura,

ma dimensionati nel rispetto delle normative vigenti.

Nel costruire la nuova struttura non ci si è dimenticati di coloro che ogni giorno devono fare i conti con una ridotta capacità motoria: il raccordo tra impalcato e viabilità a terra è stato realizzato mediante la costruzione di rampe formate da un gradino "agevolato". Questo consiste in un'alzata di 8,5 centimetri di elementi in pietra calcarea bianca compatta, arrotondata superiormente, e in una pedata inclinata pavimentata con lastre di arenaria che, nell'insieme, consentono il superamento di 16,5 centimetri di dislivello.

"Tra le priorità da affrontare nella costruzione del ponte – ha dichiarato Renata Codello – in prima fila c'era proprio quella dell'accessibilità. Abbiamo optato per questo gradino agevolato che consentirà un accesso più semplice non solo ai disabili, ma anche agli anziani e alle mamme con i passeggini". I lavori hanno offerto anche l'occasione di riordinare i cavidotti e i condotti per i pubblici servizi (acqua, gas, energia elettrica, illuminazione pubblica, telecomunicazioni) che continuano ad utilizzare il ponte per portare i

servizi primari agli abitanti dell'isola di San Pietro. Sempre nell'ambito dell'intervento sono stati risanati i sottoservizi e la rete fognaria dell'adiacente calle larga.

F.S. ✍

6
Il momento del taglio del nastro per l'inaugurazione del ponte di San Pietro di Castello (su concessione del Comune di Venezia, servizio videocomunicazione).



ponte di San Pietro di Castello

progetto e direzione lavori arch. Michele Regini Insula spa

progetto strutturale ing. Claudio Modena

responsabile intervento geom. Giuliano Molon Insula spa

direttore tecnico ing. Luigi Zeno Insula spa

importo lavori 1,35 milioni di euro

associazione temporanea d'impresa Sicop costruzioni e restauri srl e Impremare srl

inizio-fine lavori settembre 2006 – febbraio 2008

nuovo ponte a Quintavalle

Sta per essere avviato l'appalto per l'affidamento dei lavori di costruzione del nuovo ponte di Quintavalle, che collega fondamenta Sant'Anna all'isola di San Pietro di Castello. Per avviare l'intervento, si è attesa l'ultimazione del ponte di San Pietro, che più a nord garantisce l'accesso all'isola attraverso l'omonimo campo.



Un ponte in legno particolarmente compromesso a seguito di un diffuso e profondo degrado dovuto principalmente alla concomitanza dell'attacco batterico e dell'ambiente marino: questo è sinteticamente il quadro che ha portato i progettisti, in accordo con la Soprintendenza veneziana, a ipotizzare la costruzione di un nuovo ponte, non essendo perseguibile un intervento di restauro dell'attuale manufatto.

La nuova struttura ripropone forme, stili e materiali analoghi alla precedente. Cinque campate sono sorrette da stilate in legno di rovere, opportunamente trattato, a loro volta fissate – mediante piastre in acciaio – su pulvini in cemento armato. Travi in legno lamellare di larice sono utilizzate per la costruzione delle campate, tavole in legno lamellare di larice con la superficie superiore trattata antisdrucchiolo per la formazione del piano di calpestio, morali in legno lamellare di larice per la formazione dei parapetti – secondo il disegno attuale – e quattro fusti sempre in legno lamellare per il sostegno delle lanterne per l'illuminazione. Tutta la carpenteria metallica è in acciaio inox AISI 316L, così come i corrimano posti lungo tutti i parapetti.

Il peculiare contesto urbano in cui si colloca il ponte ha permesso di adeguare la nuova struttura a quanto indicato dal Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (Peba), in conformità alle normative vigenti in materia.

Il nuovo ponte sarà infatti accessibile mediante rampe in successione: la campata centrale – con luce di 12 metri circa e altezza all'intradosso di 3,1 metri – risulta orizzontale come l'attuale, mentre le campate laterali e terminali – con luce di 10 metri circa ciascuna e pendenza del 7,5% – degradano verso le parti a terra, anch'esse interrotte da piani orizzontali di riposo in corrispondenza delle pile.

I raccordi tra gli impalcato delle campate e le parti a terra saranno costituiti da due spalle in muratura "faccia a vista" con inserti in pietra calcarea bianca compatta e da una pavimentazione, sempre in rampa con la medesima pendenza, in lastre di trachite. Solo verso fondamenta Sant'Anna il parapetto sarà costituito da una ringhiera, riproponendo il disegno di quelle presenti lungo la fondamenta stessa.

Al di sotto della struttura verranno riposizionate le condotte e i cavidotti per i pubblici servizi, con l'occasione rinnovati.

I lavori per la realizzazione del nuovo ponte di Quintavalle inizieranno nell'estate 2008, con la costruzione di una struttura provvisoria per le reti dei pubblici servizi e, subito dopo, la demolizione del manufatto esistente, ormai fatiscente. Un anno di cantiere permetterà di inaugurare il ponte entro la fine dell'estate 2009: nel frattempo, l'accesso all'isola sarà garantito attraverso il ponte di San Pietro, recentemente ultimato.

E.F. ✍

ponte di Quintavalle

progetto e direzione lavori arch. Michele Regini Insula spa

progetto strutturale ing. Paolo Casarin

responsabile intervento geom. Giuliano Molon Insula spa

direttore tecnico ing. Luigi Zeno Insula spa

importo lavori 2,05 milioni di euro

inizio-fine lavori luglio 2008 – settembre 2009

Carta dei servizi

Attraverso la Carta dei servizi, Insula certifica la qualità degli interventi che opera sul territorio, in coordinamento con altri enti cittadini e società di servizi, realizzando il programma di manutenzione urbana del quale è responsabile. In sostanza la Carta dei servizi descrive con trasparenza le procedure adottate al fine di realizzare il recupero programmato della città di Venezia.

Insula spa nasce nel 1997 per volontà del Comune di Venezia e da allora esercita il suo impegno nel centro storico e nelle isole della laguna, organizzando la difesa dall'aggressività dell'ambiente marino che, rovinosamente, mina l'aspetto igienico-conservativo del vulnerabile complesso abitativo. Insula dà garanzia di navigabilità ai rii e tutela lo stato fisico dei palazzi e, in generale, del patrimonio storico e monumentale di pertinenza. Un impegno costante per conservare l'integrità originaria, provvedendo a migliorare, in presenza di modificazioni urbane dettate dalle esigenze del risie-

dere "moderno", il livello di vivibilità e di qualità dei servizi. La Carta è uno strumento con il quale Insula rende pubblici i propri obiettivi, la struttura societaria, le metodologie di intervento per la salvaguardia di Venezia. Un documento composto di

tre sezioni: *L'azienda, La manutenzione urbana, I servizi per la manutenzione urbana.*

In *L'azienda* si può leggere la presentazione in dettaglio della Società, la sua storia, la natura del "contratto di servizio", le informazioni sinora raccolte, lo studio e la pianificazione degli interventi che costituiscono il sistema gestionale. I dati

riguardanti il sistema urbano veneziano e della laguna veneta sono messi a disposizione per cittadini e addetti ai lavori nel portale <http://gisportal.insula.it>.

Nella seconda sezione la Carta elenca e tratteggia gli incarichi, le attribuzioni di Insula in relazione al ripristino del regime idraulico dei canali; la sostituzione progressiva delle reti dei sottoservizi; la dotazione di reti fognarie della città storica e delle isole, per incrementare il risanamento igienico sanitario generale.

La terza sezione si occupa, per così dire, della "regola" che Insula attua per migliorare le condizioni ambientali della città e l'integrità fisica delle sue infrastrutture. Il numero verde - 800.11.11.72 - attivo 24 ore su 24 è a disposizione per richiedere interventi urgenti e segnalare emergenze in atto, riferite alla viabilità e alle fognature pubbliche. Il punto informativo, al quale possono accedere i cittadini, fornisce adeguate informazioni sulle attività

della società e sui lavori in corso. Una serie di numeri telefonici, a seconda delle competenze tecniche richieste, fanno capo a persone qualificate le quali, anche via e-mail - gesp@insula.it - rispondono alle formulazioni di problemi, reclami e insoddisfazioni di merito.

La Carta viene periodicamente aggiornata, in funzione dei risultati raggiunti e delle aspettative suggerite dalla cittadinanza, perché il "contratto" stipulato con la città non venga meno di fronte all'inesauribile necessità di tutela e di protezione di una realtà urbana tanto ineguagliabile quanto alterabile. Un contratto fiduciario, stipulato tra l'Azienda e i veneziani. S.B. ✍



la Carta dei servizi è scaricabile
in pdf dal sito www.insula.it

8

Insula Informa
iscrizione registro
nazionale della stampa
n. 9785

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

direttore responsabile
Severino Benettelli

testi
Francesca Scarpa
Severino Benettelli

redazione
Elena Fumagalli
Studio Scibilia

segreteria
Chiara Tonus

progetto grafico e mappe
Studio Scibilia

foto
Daniele Resini

disegni
Mario Crespan

stampa
Cartotecnica Veneziana srl

carta
Ricarta Polyedra
carta riciclata al 100%
senza l'utilizzo di sbiancanti
e disinchiostranti

Insula spa
Marittima - Fabbriato 248
30135 Venezia
041 2724354 - 041 2724244 fax
www.insula.it
info@insula.it



800 11 11 72

un numero verde per la manutenzione: quali interventi in quali aree?

Venezia e Murano

Interventi sulla pavimentazione pedonale; interventi sulla pavimentazione carrabile in asfalto, manutenzione della segnaletica stradale e servizio neve a piazzale Roma e al Tronchetto; pulizia e riparazione di collettori fognari pubblici e della rete pubblica delle acque piovane; pulizia o sostituzione di pozzetti, caditoie o chiusini pubblici; recupero funzionale e strutturale dei ponti; manutenzione di ringhiere e parapetti; scavo dei rii; manutenzione di muri di sponda, listoline e rive di canali interni; presidio centraline di sollevamento acque nere.

responsabile intervento e direttore lavori ing. Dino Cimoli
impresa esecutrice per Cannaregio, Castello, San Marco,
Murano Ati Frison Costruzioni spa - A. Pfaffner e figlio srl
impresa esecutrice per Dorsoduro, Santa Croce, San Polo,
Giudecca Tiozzo Gianfranco srl

Burano, Mazzorbo

Interventi sulla pavimentazione pedonale; pulizia e riparazione di collettori fognari pubblici e della rete pubblica delle acque piovane; pulizia o sostituzione di pozzetti, caditoie o chiusini pubblici; recupero funzionale e strutturale dei ponti; manutenzione di ringhiere e parapetti; manutenzione di muri di sponda, listoline e rive (canali interni e marginamenti lagunari di Burano e canali interni di Mazzorbo); presidio centraline di sollevamento acque nere.

responsabile intervento e direttore lavori ing. Juris Rossi
impresa esecutrice Ati Isoedil Costruzioni spa
Trevisan Albino - Tintoretto società cooperativa srl



Pellestrina

Interventi sulla pavimentazione pedonale; interventi sulla pavimentazione carrabile in asfalto e manutenzione della segnaletica stradale; pulizia e riparazione di collettori fognari pubblici e della rete pubblica delle acque piovane; pulizia o sostituzione di pozzetti, caditoie o chiusini pubblici; servizio neve; presidio centraline di sollevamento.

responsabile intervento e direttore lavori
geom. Vittorio Bergamo
impresa esecutrice Ati Veronese Impianti spa - impresa di
costruzioni Pasqual Zemiro di Pasqual Roberto
Successore