

L'arte di selciare la città

di MARTINA GALUPPO

La massiccia ripresa della manutenzione in città sta sollevando quesiti di varia natura. Il capitolo "pavimentazione" è oggi al centro d'accessi dibattiti. Si disquisisce soprattutto sull'aspetto esteriore, estetico dei masegni, sul colore della trachite, sulla giuntura unita o fugata dei blocchi. Ma fino a quando ci saranno persone in grado di trasmettere le proprie competenze sulla posa e la lavorazione alle generazioni future?

Tra le domande alle quali si pongono di fronte coloro che devono pianificare le operazioni per il risanamento di Venezia, siano essi committenti o esecutori, appare l'interrogativo sulla capacità di risposta dell'offerta in termini di forza lavoro.

Non si tratta unicamente della disponibilità di maestranze in termini quantitativi, ma anche di grado d'esperienza e capacità di trasmettere a propria volta le competenze apprese durante la carriera lavorativa.

Spezzata quella continuità che fino agli anni '50 vedeva Venezia sottoposta a sistematici interventi di manutenzione ordinaria, primo lo scavo dei rii, è venuta a mancare la richiesta di manodopera specializzata.

Così anche l'offerta a poco a poco si è affievolita: non avrebbe avuto senso per le ditte, specie quelle locali, investire nella formazione di risorse destinate a realizzare grandi interventi senza una programmazione che garantisca una certa continuità dei lavori.

Ma tale questione oggi sembra essere fortunatamente superata da una Legge che sostiene la manutenzione per il prossimo futuro.

L'ideale sarebbe favorire la crescita di nuove leve e potersi avvalere dell'esperienza dei pochi *mastri* rimasti, per far loro scuola.

Finanziamenti a parte – esistono diversi programmi per lo sviluppo e la formazione professionale, compresi quelli su scala provinciale, regionale, anche quelli coordinati dalla comunità europea -, le imprese sono veramente disposte ad "investire" nella formazione?

Ammesso che ci sia la volontà ed anche la convenienza, quante e quali imprese sarebbero in grado di permettersi in termini di tempo e risorse, tale *iter* formativo?

Non da ultimo, rimane il problema dell'individuazione delle competenze per gestire una scuola.

Mentre ci s'interroga sulla oggettiva possibilità di sostenere un'iniziativa per la formazione, non



Rino Costantini

resta che sperare nella diretta trasmissione delle competenze da parte di quei rari *mastri* dall'esperienza pluridecennale, ai quali tanto deve questa città, come ad esempio Rino Costantini, 66 anni di Burano-Mazzorbo, dipendente della Redil e oggi in pensione.

Non vi è calle a Venezia dove non abbia messo mano, elencarle tutte sarebbe come ripassare i toponimi dello stradario. In 43 anni d'attività, ha riselciato Venezia usando "soltanto" lo spago e l'occhio.

"Quando ho iniziato questo mestiere – spiega il selciatore – mi sono occupato inizialmente dello scavo dei rii, che a quei tempi veniva fatto interamente a mano con badile e carriola".

Poi ha scoperto che costruire le strade era la sua vera vocazione e da allora non ha più cambiato settore. Conosce profondamente la pavimentazione e quello che in essa è contenuto: il sistema fognario e quello dei sottoservizi, arterie nascoste della città.

Giovanissimo, Rino Costantini lavora accanto all'ing. Eugenio Miozzi: "È lui l'inventore del giunto fugato – spiega -, adottato per fare economia sui masegni".

I racconti di Costantini sono pieni di aneddoti: "Trentacinque anni fa – ricorda - assieme a dei colleghi



stavo pavimentando una corte dietro campiello dei Meloni a San Polo. L'ingegnere stette via per alcuni giorni senza avvertire gli operai. Quando tornò ci fece una sfuriata, perché proprio davanti a casa sua avevamo posato i *masegni* a giunto unito, così ci fece rifare il tratto della pavimentazione". *O tempora, o mores*: oggi si vuole ripristinare il più possibile il giunto unito.

Per citare solo alcuni dei lavori svolti dal selciatore, si pensi ad esempio alla pavimentazione di Campo SS. Giovanni e Paolo, a Piazza San Marco e dintorni, a Capo Manin, a Calle Larga. Dopo il "tornado" del '73, evento ricordato per il tragico fatto di cronaca del *naufragio del vaporetto*, fu caposquadra e punto di riferimento per una ventina di imprese quando si trattò di rifare tutta la pavimentazione di Sant' Elena. Facendo un bilancio, Costantini è soddisfatto della propria carriera e soprattutto di essere stato maestro per altre persone, insegnando loro a conoscere i metodi e i segreti del mestiere: "Ho avviato a questo mestiere mio figlio Luigi che ha quarant'anni e per 25 ha lavorato con me, mio fratello ed un giovane aiutante".

Dice che moto ondoso e capacità invasiva dell'acqua, sono i principali nemici di Venezia: "Rispetto a quando ho iniziato a lavorare, il Canal Grande "*bògie*" come una pentola di fagioli" - dice, - poi ricorda un detto che considera assolutamente veritiero: "*l'acqua ghà la testa fina*", ossia è in grado di farsi strada dappertutto. Si riferisce al dilavamento e alla assoluta necessità di procedere all'esecuzione del fondo stradale mediante la sigillatura continua, altrimenti i masegni prima "suonano a vuoto", poi cedono.

Il *mastro*, ricorda con un pizzico d'orgoglio la soluzione a un problema particolare: "Tra le colonne di Marco e Todaro in Piazzetta, nel sottosuolo c'è un collettore del diametro di un metro e mezzo, sopra il quale la pavimentazione era continuamente dissestata. Mi venne un'idea: posammo

un nylon sopra il collettore, poi facemmo una gettata: sono passati 20 anni e quel tratto dell'area *marciana* è ancora in ottimo stato".

Costantini ricorda che un tempo gli scalpellini lavoravano i masegni direttamente in cava ad *unghia* (strumento con lama verticale) e a *sciapin* (attrezzo sagomato con punta in acciaio): requisito indispensabile per i blocchi era avere dieci centimetri di spessore ai lati e sedici al centro, altrimenti venivano immediatamente scartati.

Ma quali sono, a suo giudizio, le tecniche principali per una buona posa? "Innanzitutto - spiega - la sabbia sottostante il masegno dev'essere ben stipata lungo il suo perimetro, mentre sotto la parte centrale deve esserci il vuoto. Il masegno va poi "puntato" trovan-

do la giusta combaciatura degli angoli.

Un tempo la posa avveniva prima "a secco" per garantire la viabilità, in attesa che il sottofondo si costipasse in modo naturale; dopo una decina di giorni si procedeva al lievo e i masegni venivano poi fissati definitivamente. Oggi sono cambiate anche le modalità di posa: "Ora - racconta Costantini - la costipazione del terreno viene realizzata con metodi più violenti. Anche operazioni come il passaggio dei fili nei tubi porta fibre, possono portare ad uno scollamento fino a cinque centimetri. Quando si buttava la sabbia - aggiunge - si formava uno strato da dieci centimetri e si batteva col palo; poi si gettava acqua con la pompa e dopo due giorni si posava il pavimento".





Banco
Ambrosiano Veneto

Gruppo Intesa

Coordinamento editoriale: Paolo Gardin e Giuseppe Cristinelli
Direzione responsabile: Martina Galuppo
Redazione: Andrea Benedetti, Martina Galuppo, Luigi Torretti
Segreteria: Laura Bortolotti, Antonella Di Angilla

Progetto grafico: Enzo Scarton
Fotografie: Gardin, Resini, Fabris, de Rossi, Licenza
Impianti e stampa: Cartotecnica Veneziana s.r.l.

Registraz. al Trib. di VE n. 1348 del 17/11/99