



912

LIEBHERR

11

Il trasporto di materiali per l'edilizia a Venezia

di ANTONIO VESPIGNANI

A Venezia ogni attività umana è indissolubilmente legata al magico connubio terra-acqua che sin dalle origini connota la natura stessa della città lagunare. L'edilizia non fa eccezione a questo principio. Rappresenta anzi un settore nel quale più che in altri gli effetti del duplice elemento si manifestano in tutta la loro evidenza. L'irripetibile conformazione fisica di Venezia fa sì che qui l'arte del costruire abbia mantenuto invariate nel tempo alcune tecniche tradizionali o che qui siano sopravvissute alcune specializzazioni altrove ormai scomparse. E non è irrilevante, sotto il profilo della conservazione della lezione del passato, il fatto stesso che l'edilizia in città sia rivolta prevalentemente alla conservazione e al recupero dell'immenso patrimonio storico urbanistico-edilizio-architettonico, monumentale ma anche di edilizia minore.

Anche mestieri ovunque diffusi, quali appunto quelli connessi all'edilizia tradizionale, trovano a Venezia caratterizzazioni particolari che in altre realtà cittadine non si riscontrano più. L'operaio che per raggiungere la barca ormeggiata spinge la carriola carica di *rovinassi* lungo le calli, in mezzo al brulicare dei gruppi di turisti, costituisce un'immagine inconfondibile del panorama veneziano che mette di fronte in maniera stridente passato e presente.

Le diverse tipologie di lavorazioni riconducibili alle costruzioni intese in senso lato postulano evidentemente tipologie di imprese diverse. Oltre a chi lavora nell'edilizia tradizionale e nel restauro, con tutte le lavorazioni accessorie e di contorno, vanno annoverate le imprese impegnate nello scavo dei rii, quelle che operano nella rimozione, sostituzione e posa delle pavimentazioni stradali tradizionali in trachite, nel rifacimento delle rive, nei marginamenti lagunari, ecc.

E a tipologie di imprese diverse corrispondono necessariamente tecniche operative diverse e, conseguentemente, un corredo di attrezzature,

macchinari e mezzi differenziato e variegato.

Anche le imbarcazioni non si sottraggono a questa poliedricità: burchi, topi, pilotine, patane, zatterini, chiatte, bettoline, addirittura rimorchiatori, caorline, gommoni, battelle; in metallo, in legno o in vetroresina; di dimensioni variabili e di stazza diversa.

Antichi mestieri

Naturalmente il trasporto legato all'attività edilizia a Venezia affonda le proprie radici nella storia stessa della Serenissima.

Un intero capitolo dell'opera *Le arti edili a Venezia*¹ – pubblicata su iniziativa dell'Associazione Costruttori di Venezia – è dedicato proprio al trasporto dei materiali edili. Da esso si possono trarre pagine illuminanti sulla storia di questo ramo accessorio ma essenziale dell'attività di costruzione nella nostra città.

Al trasporto dei materiali erano dedite diverse categorie e corporazioni di mestiere che ruotavano intorno a quelle edili in senso stretto, e che si occupavano dell'approvvigionamento delle materie prime (si pensi ai *sabioneri*, per il trasporto della sabbia) e del trasporto – e vendita al minuto – dei prodotti finiti (*calcineri*, *burchieri*).

I *calcineri* – che tenevano *stazio* alle Zattere – in particolare erano le maestranze adibite al trasporto di calce, mattoni e altri materiali impiegati nell'edilizia, sia provenienti dalla terraferma che fabbricati in città. Il loro mezzo di trasporto era il *burchio*, imbarcazione a fondo piatto, di dimensioni a volte notevoli, condotto a remi o a vela.

I *sabioneri* provvedevano invece al trasporto e alla vendita della sabbia di fiume, con *burchi* o *piati* di grandi dimensioni, che stazionavano a Castello, presso rio della Tana. La vendita al minuto aveva invece luogo a Sant'Agnese.

Sono solo alcuni esempi di attività legate all'operare edile a Venezia. E pur nel trascorrere dei secoli e

¹ G. Caniato, M. Dal Borgo, *Le arti edili a Venezia*, Roma 1990.

nell'avanzare delle tecnologie, a ben guardare neppure questo aspetto appare aver subito sostanziali modificazioni, a conferma di come in questa città anche il tempo proceda secondo ritmi del tutto particolari.

Indagine sull'utilizzo delle imbarcazioni nell'edilizia

La natura a volte ancora familiare e comunque la dimensione medio piccola dell'impresa cittadina – specie di quella edile in senso stretto – fanno sì che in larga parte l'imprenditore tuttora provveda con la propria organizzazione d'impresa a ogni aspetto della propria attività, riducendo al minimo indispensabile le prestazioni delegate a terzi. In questo senso anche l'utilizzo delle imbarcazioni proprie dell'impresa piuttosto che di quelle di chi professionalmente esercita l'attività di trasporto rappresenta un fenomeno ancora sufficientemente diffuso.

Un'indagine recentemente condotta dall'Associazione Nazionale Costruttori Edili nei confronti dei propri iscritti dell'area veneziana e lagunare ha rivelato che oltre l'80% delle imprese dispone di un proprio parco barche che utilizza sia per l'approvvigionamento di materiale destinato ai cantieri sia per l'avviamento a scarica dei materiali di risulta.

L'indagine – che ha avuto un riscontro lusinghiero in termini di partecipazione ed esprime quindi un campione estremamente significativo, rappresentativo dell'universo delle imprese edili anche non facenti capo all'Ance – ha evidenziato alcuni dati di notevole interesse, sia sotto il profilo della natura, dei materiali e delle dimensioni dei natanti, sia della loro localizzazione e dei tragitti più frequentati, in relazione, evidentemente, ai luoghi di approvvigionamento e di conferimento dei materiali. Proprio in considerazione del fatto che le imprese che hanno risposto al questionario costituiscono uno spettro rappresentativo dell'intera realtà edilizia cittadina e lagunare, le conclusioni che se ne possono ricavare hanno sicuramente valenza generale. La realtà associativa infatti assomma imprese diverse sia come dimensioni (piccole, medie e – poche – grandi), sia come forma giuridica (imprese individuali, società di persone, società di capitali), sia come tipologia di attività (edilizia e restauro, lavori stradali, lavori marittimi).

Fermo restando che il questionario si rivolgeva a tutte le imprese operanti in ambito lagunare e pertanto anche a quelle dedite ai lavori marittimi e,

come tali, dotate di un parco imbarcazioni e natanti non rilevanti ai fini che qui interessano, va detto che l'indagine conoscitiva ha portato a censire oltre 100 natanti, le cui caratteristiche sono quelle evidenziate dalla tabella riportata in calce.

Se il luogo di stazionamento delle imbarcazioni è capillarmente diffuso su tutto il territorio cittadino, le direttrici di traffico sono in larga parte individuabili a priori in quanto predeterminate sono le ubicazioni cittadine dei principali fornitori dai quali le imprese si approvvigionano di materiali (principalmente l'area intorno a piazzale Roma e al Tronchetto, da un lato, del rio dei Mendicanti e delle Fondamenta Nuove, dall'altro).

Nella valutazione complessiva del movimento delle imbarcazioni che gravitano intorno all'attività edilizia in ambito lagunare un ruolo particolare riveste sicuramente Sacca San Matteo a Murano. In quest'area demaniale, infatti, vengono conferiti i materiali di risulta dell'attività di costruzione e demolizione del centro storico e della laguna. Ne discende quindi un flusso pressoché ininterrotto di imbarcazioni che dai cantieri posti nei più disparati

Struttura del parco natanti delle imprese edili rispetto alla tipologia e altri parametri, 2001

<u>tipi di imbarcazione</u>	<u>percentuale</u>
mototopo	61,5
motobarca	14,2
topa/topetta	12,3
altro (patana, caorlina ecc.)	9,1
non specificato	2,9
<u>materiali</u>	
legno	54,6
ferro/acciaio	21,8
vetroresina	20,3
non specificato	3,3
<u>portata</u>	
meno di 1 t	8,3
da 1 a 5 t	41,6
da 5 a 10 t	40,9
oltre 10 t	8,2
<u>lunghezza</u>	
meno di 10 m	26,0
da 10 a 12 m	55,5
oltre 12 m	18,5
<u>larghezza</u>	
meno di 2 m	11,2
da 2 a 2,5 m	66,5
oltre 2,5 m	22,3
imprese dotate di imbarcazione propria	81
imprese dotate di più di un'imbarcazione	38

angoli della città raggiungono la sacca, scaricano il loro materiale e ripartono per nuove destinazioni. Sotto questo profilo risultano strategiche alcune delle vie d'acqua che dal centro portano a Murano e da Murano riportano ai cantieri del centro. L'analisi di questo flusso, delle caratteristiche dei natanti e delle ore di transito da e per la sacca – analisi già compiuta dall'Ance – dovrebbe essere propedeutica a ogni decisione dell'amministrazione comunale in merito alla chiusura al traffico di alcune di queste vitali vie di collegamento.

La presenza della sacca e la necessità e convenienza del conferimento a quel sito dei *rovinassi* dell'attività edile non soltanto hanno implicazioni estremamente importanti nei flussi di traffico cittadino e lagunare, ma hanno anche determinato delle variazioni e degli adattamenti nella conformazione stessa delle imbarcazioni. Infatti, l'esigenza di agevolare e velocizzare le operazioni di scarico dei residui dai natanti, e soprattutto la necessità di evitare che tali operazioni potessero cagionare lo sversamento in acqua di parte dei materiali stessi, ha indotto la società che ha in concessione dal Magistrato alle Acque la gestione della sacca a installarvi due gru per lo scarico dei materiali.

In relazione a tale innovazione, tutte le imbarcazioni destinate alla sacca hanno dovuto dotarsi di cassoni metallici estraibili, di dimensioni standardizzate, idonei a essere sollevati dalle gru e da queste ribaltati in apposite tramogge. Dal 1° gennaio 1997 – proprio in relazione all'attivazione del sistema di scarico mediante sollevamento dei cassoni – non è più consentito lo scarico dalla barca mediante gru di bordo.

Non c'è dubbio che in relazione alle annose problematiche del traffico acqueo e del moto ondoso che affligge la città occorra anche individuare soluzioni che consentano di ridurre o concentrare il volume dei movimenti delle imbarcazioni. Ebbene, per quel che concerne direttamente il trasporto per l'edilizia, una proposta che ci si sente di avanzare e che all'interno della stessa categoria è



in avviata fase di definizione riguarda proprio i flussi a e da Sacca San Matteo.

In sostanza, il principio è estremamente semplice. Appare logico immaginare che le imbarcazioni che raggiungono la sacca per scaricare il materiale derivante dai lavori edili del centro storico e che oggi ritornano vuote alla successiva destinazione possano invece trovare presso la stessa sacca un luogo di approvvigionamento dei materiali che le stesse imprese hanno acquistato e ordinato presso i propri rivenditori.

Il vantaggio sarebbe evidentemente di duplice profilo. Da un lato l'impresa verrebbe a godere della riduzione di costi derivante dal fatto che la propria imbarcazione viaggia comunque sempre a pieno carico. Dall'altro lato, poi, il minor numero di viaggi delle imbarcazioni legate all'attività edile da e per i luoghi di rifornimento dei materiali si tradurrebbe in una sensibile contrazione dei volumi di traffico e conseguentemente di moto ondoso nei canali cittadini.

Una misura quindi sufficientemente semplice ma di effetto immediato che è già in avanzata fase di studio e che dovrà essere valutata per essere resa realizzabile nel minor tempo possibile, a conferma dell'attenzione che, per quanto nelle sue possibilità, anche la categoria dei costruttori edili pone per la salvaguardia di questo straordinario e delicatissimo tessuto urbano, di cui essa pure si sente in qualche modo responsabile e attento custode.