



**Comune di Venezia  
interventi  
per la salvaguardia  
di Venezia  
e della sua laguna  
richiesta  
di finanziamenti**

**adunanza del 23 dicembre 2008**

**Comitato di indirizzo coordinamento e controllo**

(art. 4, legge 29 novembre 1984, n. 798)

# leggi di finanziamento

legge 5 febbraio 1992 n. 139, legge 20 dicembre 1995 n. 539,  
 legge 4 ottobre 1996 n. 515, legge 2 ottobre 1997 n. 345, legge 3 agosto 1998 n. 295,  
 legge 28 dicembre 1998 n. 448, legge 23 dicembre 1999 n. 488,  
 legge 23 dicembre 2000 n. 388, legge 28 dicembre 2001 n. 448  
 delibera Cipe per il triennio 2002-2004 art. 80, comma 28, l. 166/2002 (art. 6, lett.a) - b) - c), l. 798/84)  
 legge finanziaria n. 296/2006 art. 1 comma 944  
 legge finanziaria n. 244/2007 art. 2 comma 291

Gli importi sono al netto dei trasferimenti che gravano sul Comune di Venezia a favore dei Comuni di Chioggia e Cavallino-Treporti.

importi in milioni di euro

mutuo a decorrere dall'anno	programmato	impegnato al 30/11/2008	speso al 30/11/2008	
1993	151.340	151.218	150.539	
1994	69.150	69.149	68.458	
1995	45.135	45.091	44.743	
1996	75.080	74.794	72.240	
1997	268.909	266.450	248.976	
1998	225.939	222.175	183.946	
1999	233.178	231.107	222.854	
2000	50.731	50.609	39.754	
2001	141.144	134.883	111.726	
2002	171.108	165.454	136.614	
2003	136.604	131.847	94.207	
2004	124.976	112.476	77.831	
2005	51.527	47.833	32.658	
2006	-	-	-	
2007	28.262	19.073	5.534	
2008*	21.480	2.420	-	
<b>totale</b>	<b>1.794.563</b>	<b>1.724.579</b>	<b>1.490.080</b>	

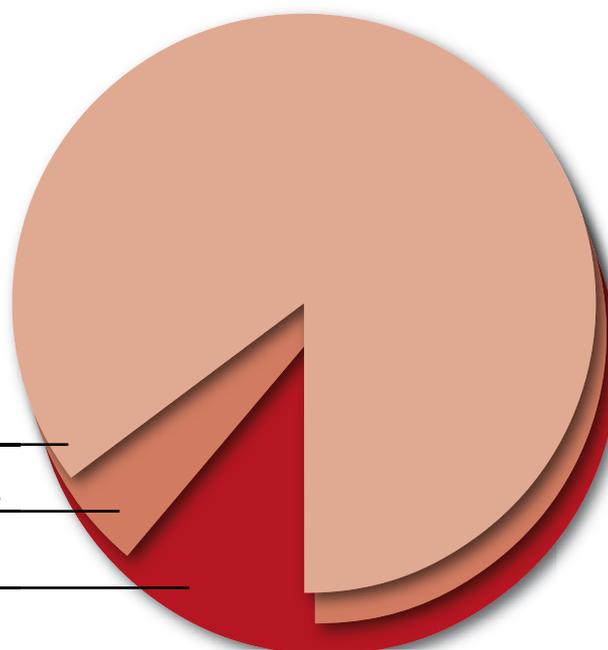
\* Il dato programmato per l'annualità 2008 deve intendersi prudenzialmente stimato non essendosi, alla data di stampa della presente pubblicazione, ancora convocato il Comitato misto per la ripartizione del contributo quindicennale di cui all'art. 2, comma 291 della legge 24.12.2007, n. 244.

**totale**

**speso sul programmato 83%**

**impegnato sul programmato 96%**

**programmato**



## elenco di massima degli interventi da finanziare

importi in euro

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	
progetto integrato rii <sup>1</sup>	28.900.000,00	34.900.000,00	31.500.000,00	p. 4
contributi al patrimonio immobiliare privato	20.000.000,00	19.000.000,00	19.000.000,00	p. 9
rivitalizzazione socioeconomica del centro storico e delle isole della laguna	28.754.000,00	18.853.000,00	18.806.000,00	p. 13
opere di infrastrutturazione per la razionalizzazione del traffico acqueo	7.950.000,00	7.050.000,00	7.000.000,00	p. 18
manutenzione straordinaria del centro storico e delle isole della laguna	15.800.000,00	19.800.000,00	20.400.000,00	p. 26
accordi di programma <sup>2</sup>	11.142.000,00	16.040.000,00	10.146.000,00	p. 32
<b>totale</b>	<b>112.546.000,00</b>	<b>115.643.000,00</b>	<b>106.852.000,00</b>	

<sup>1</sup> Gli importi del Progetto integrato rii devono essere integrati della quota a carico della Regione Veneto.

<sup>2</sup> Gli importi degli Accordi di programma devono essere integrati della quota di competenza della Regione Veneto e dello Stato.

## dati fisici

	lavori conclusi	lavori in corso	valore obiettivo
<b>salvaguardia fisica, difesa locale dalle acque medio-alte</b>			
* pavimentazione rialzata a quota < 120 cm			
	71.500 mq	5.000 mq	102.200 mq
* pavimentazione rialzata a quota >= 120 cm			
	102.627 mq	8.000 mq	408.800 mq
<b>salvaguardia patrimonio storico, artistico e architettonico, immobili storici (numero unità edilizie)</b>			
immobili storici ad uso pubblico oggetto di intervento			
	53 unità edilizie	7 unità edilizie	60 unità edilizie
interventi su immobili storici ad uso pubblico 539 unità edilizie			
<b>sviluppo socio-economico</b>			
<i>infrastrutture, urbanizzazione e manutenzione urbana</i>			
rive e fondamenta consolidate e/o ristrutturate			
	58,3 km	1 km	96,1 km
ponti restaurati e/o consolidati e/o realizzati			
	207 ponti	7 ponti	364 ponti
canali oggetto di scavo e manutenzione			
	32,2 km	1,5 km	42,5 km
sedimenti rimossi dai canali			
	338.000 mc	–	338.000 mc
* aree oggetto di urbanizzazione (viabilità, arredo urbano, manutenzione verde pubblico)			
	174.127 mq	13.000 mq	511.000 mq
aree verdi di nuova realizzazione (parchi, parchetti, verde pubblico attrezzato) 13 aree per un totale di 187.500 mq			
* percorsi pubblici oggetto di risanamento/adeguamento/sistemazione sottoservizi			
	174.127 mq	13.000 mq	511.000 mq
<i>immobili pubblici</i>			
immobili pubblici con destinazione d'uso oggetto di intervento 162 unità immobiliari			
interventi su immobili pubblici con destinazione d'uso 1.649 unità edilizie			
<i>immobili privati</i>			
domande per l'acquisto prima casa finanziate			
	1.262	35	1.297
immobili acquistati dai privati con il contributo pubblico 1.262 immobili per un totale di 85.650 mq			
domande per il restauro e/o risanamento finanziate			
	6221	1.866	8.087
immobili privati restaurati e/o risanati con il contributo pubblico			
unità edilizie	2.850	855	3.705
unità immobiliari	11.115	3.335	14.450
	817.350 mq		
insediamenti produttivi aree acquisite e/o urbanizzate			
	21	15	36
	** 341.952 mq	** 119.535 mq	** 461.487 mq
immobili recuperati e risistemati			
	5	1	6
	** 11.180 mq	** 4.500 mq	** 15.680 mq

\*  
La rappresentazione numerica è coincidente in quanto alla attività di rialzo pavimentazione è connesso il ripristino della viabilità e il rifacimento della rete dei sottoservizi. Il dato chilometrico non è disponibile perchè mai rilevato in quanto considerato non utile ai fini della programmazione. L'unico dato chilometrico disponibile è quello relativo allo sviluppo della rete fognaria pari a 38,26 km.

\*\*  
dati parziali

# Progetto integrato ri

# Progetto integrato rii

- scavo dei rii a secco e a umido
- restauro statico di rive, sponde e fondazioni di edifici prospicienti i rii
- restauro e nuova realizzazione ponti
- restauro e rialzo della pavimentazione pubblica
- manutenzione e rinnovo del sistema fognario
- riattivazione idraulica e strutturale di rii coperti
- razionalizzazione nel sottosuolo dei sottoservizi a rete

**investimento** 1.102,3 milioni di euro

**finanziato** 314,3 milioni di euro

**residuo da finanziare** 788 milioni di euro

**da finanziare nel 2009-2011** **135,4** milioni di euro (comprensivi quota Regione Veneto)

**inizio – fine lavori** 1994-2030

finanziamento quota Comune di Venezia

2009 **28.900.000** euro

2010 **34.900.000** euro

2011 **31.500.000** euro

Il piano di manutenzione di Venezia rappresenta il più grande intervento di risanamento urbano oggi in atto in Italia.

Avviato nel 1994 e con una durata trentennale, il piano di manutenzione rende operativi gli interventi previsti dal “progetto integrato rii”, nome con il quale viene brevemente denominato il Piano programma degli interventi integrati per il risanamento igienico ed edilizio, avendo come obiettivo prioritario il ripristino idraulico dei rii e delle loro sponde.

Dei complessivi 1.102,3 milioni di euro (stimati a costi 1999), ad oggi sono stati finanziati 314,3 milioni di euro. Per garantire la sopravvivenza fisica della città, saranno necessari 20 anni e un finanziamento medio annuo di 40 milioni di euro.

Molteplici sono i dissesti e i disagi accumulatisi a Venezia a causa di trent'anni di mancati interventi, dovuti alla concentrazione di tutte le risorse finanziarie – dopo l'alluvione del 1966 – sulla difesa dei litorali. Proprio per risolvere i problemi creati da anni di incuria è oggi in corso un diffuso e incisivo complesso di opere: l'asportazione dei fanghi depositatisi nei rii per consentire la navigabilità; il risanamento dei muri di sponda per garantire la stabilità delle rive e degli edifici; il mantenimento in funzione del sistema fognario storico per assicurare condizioni igienico-sanitarie ottimali; il restauro dei ponti e il rialzo delle pavimentazioni per permettere la percorribilità pedonale anche in condizioni di marea elevata; il rinnovo dei sottoservizi (acqua, energia elettrica, gas e telefonia) e il completamento con nuove reti (cablaggio e antincendio).



Venezia è continuamente soggetta all'aggressività dell'ambiente marino, che ne provoca il degrado. Senza manutenzione, le conseguenze possono essere gravi.

La complessità della struttura di Venezia, che presenta delle caratteristiche uniche al mondo, richiede un'alta specializzazione dei soggetti coinvolti tanto nella progettazione e nel coordinamento degli interventi, quanto nell'esecuzione materiale. Un principio, quello del processo integrato di gestione della manutenzione, che risulta strategico applicare all'intera dimensione urbana sia per questioni tecniche e di sicurezza che per ragioni di gestione logistica ed economica.

Da qui la proposta, a partire dal 2005, di "gestione complessiva" che prevede la programmazione della "manutenzione preventiva", fondata sulla conoscenza puntuale di tutte le sue infrastrutture e del loro ciclo di vita, che permetterà di mantenere in efficienza quanto già recuperato nei primi undici anni di lavori.

E ciò a maggior ragione per evitare che tra vent'anni, completata l'attuazione del programma di risanamento, la città sia ancora una volta in condizioni di degrado tali da richiedere un nuovo intervento straordinario di tale portata. L'investimento per tali attività, dell'ordine di 5 milioni euro l'anno, non è considerato nel presente documento.

Salvaguardare Venezia significa tutelare una città che appartiene a tutto il mondo, un centro storico unico il cui futuro dipende dal completamento del piano di manutenzione in atto. Un futuro che si può garantire solo con la continuità dei finanziamenti: 788 milioni di euro da finanziare nei prossimi vent'anni.



Il rio della Salute, dove sono stati restaurati i muri di sponda, rialzata la pavimentazione, risanato il sistema fognario, sostituite tutte le infrastrutture a rete (acqua, gas, energia elettrica, telefonia).

### L'avanzamento dei lavori

Grazie ai finanziamenti erogati fino ad oggi, dopo undici anni di lavori, sono stati asportati i fanghi in esubero (stimati nel 1993 in 338.000 mc) e tutti i rii del centro storico sono stati riportati a livelli batimetrici compatibili con la navigazione, mediante scavi a umido o a secco.

Il risanamento del 60,7% delle sponde e il 56,9% dei ponti è il dato indicativo dell'avanzamento dell'attività di ripristino della piena funzionalità idraulica, strutturale e igienica dei rii e delle loro sponde, che risulta essere in linea con lo sviluppo indicato dal Progetto integrato rii.

Per quanto riguarda il recupero e rialzo della pavimentazione è stato completato il 35% dell'intervento previsto. Procede anche l'attività che riguarda il radicale ripristino e adeguamento del sistema di collettamento e smaltimento fognario; attualmente sono stati completati 16 km di rete (13,3% dell'intervento complessivo) e 3,8 km sono in corso di realizzazione (3,2%).

Purtroppo, sono ormai tre anni che la legge finanziaria non stanziava fondi per gli interventi previsti dalla legge speciale per Venezia.

Ciò con ripercussioni significative: in forse l'avvio dei lavori per il ripristino della piena funzionalità idraulica, strutturale e igienica dei rii e per il radicale ripristino e adeguamento del sistema fognario nelle isole e nel centro storico di Venezia.

L'impossibilità di mantenere una corretta programmazione degli interventi comporta, inoltre, un ritardo nella progettazione, approvazione e appalto degli interventi da avviare in futuro e, conseguentemente, un rallentamento nella realizzazione delle opere.

Già oggi, purtroppo, è evidente il rallentamento delle attività di manutenzione e i cantieri si sono ridotti da una media di 20, aperti contemporaneamente, agli attuali 8: in mancanza di finanziamenti, tale numero si ridurrà ulteriormente.

La conseguenza immediata è l'allungamento dei tempi di completamento dell'intervento complessivo di risanamento della città, compromettendo così – visti i tempi accelerati di degrado propri di Venezia – l'efficacia degli interventi di recupero fino ad oggi eseguiti.



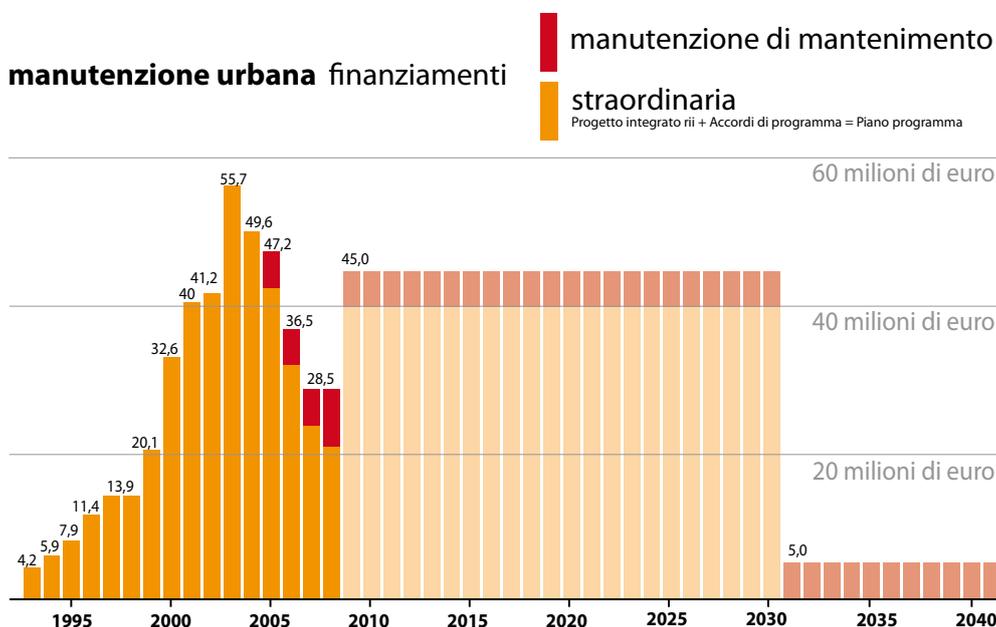
L'intervento di risanamento igienico sanitario ai Tolentini: sopra, lo stato delle fognature nella città storica; sotto, il cantiere per la ricostruzione e l'adeguamento dei collettori.

## Piano programma e manutenzione ordinaria

Avviato nel 1993, il Piano Programma è un articolato progetto di manutenzione straordinaria il cui scopo è azzerare il degrado accumulatosi in quarant'anni di mancati interventi, riportando le infrastrutture in condizioni tali da resistere al particolare ambiente veneziano: 365 giorni l'anno, 24 ore al giorno (qualsiasi sia il livello di marea) l'acqua progressivamente aggredisce i muri di sponda dei canali, disgrega i materiali che li compongono rendendoli permeabili, si filtra nel terreno retrostante asportandolo, innesca movimenti nelle strutture che possono portare all'instabilità.

L'esigenza di rendere gestibile e tollerabile un programma di così forte impatto sulla città di Venezia ha comportato la suddivisione del piano complessivo degli interventi in due fasi principali: una prima fase relativa alle opere per il ripristino della piena funzionalità idraulica, strutturale e igienica dei rii e delle loro sponde; una seconda fase riguardante il radicale ripristino e adeguamento del sistema fognario, oltre al risanamento della pavimentazione e al suo rialzo in funzione dell'abbattimento dei disagi alla viabilità dovuti alle maree medio-alte. A queste si aggiunge il risanamento igienico-sanitario delle isole di Pellestrina, Burano e Murano.

Dopo i primi 10 anni di lavori, e dopo aver azzerato il degrado delle infrastrutture in molte aree di Venezia e delle isole della laguna, diventa essenziale mettere in atto azioni preventive che limitino il degrado futuro. A tale scopo, dal 2005, il Comune di Venezia ha attivato attraverso Insula spa un programma di mantenimento che coinvolge rii, calli e reti fognarie pubbliche. Solo questi interventi di mantenimento potranno evitare in futuro quegli interventi straordinari così invasivi per il delicato tessuto cittadino e così costosi da mettere in pratica. Dei complessivi 1.213,5 milioni di euro (stimati al 1999), ad oggi sono stati finanziati 440 milioni di euro. Restano da finanziare 773,5 milioni di euro (valutati a prezzi 1999 e perciò da attualizzare secondo gli indici Istat). A causa del mancato rifinanziamento della Legge speciale, negli ultimi tre anni si è verificato un drastico rallentamento dei lavori. Ciò comporta che oggi, garantendo un flusso annuale di 40 milioni di euro all'anno, sarebbe possibile ultimare l'intero programma di manutenzione solo nel 2030, cinque anni in ritardo rispetto al termine previsto dal Piano programma. Se i costi di mantenimento del triennio 2005-2007 erano di circa 5 milioni di euro l'anno, nel 2008 (e anche nel prossimo biennio) sono saliti a circa 9 milioni di euro, in quanto comprendono le anticipazioni di interventi puntuali di manutenzione straordinaria non più procrastinabili nel tempo per lo stato di degrado delle strutture. La riduzione e l'incertezza della continuità dei finanziamenti da parte dello Stato ha obbligato ad articolare l'attività di mantenimento anticipando la soluzione delle situazioni di degrado più gravi, che quindi hanno richiesto interventi straordinari. Se lo Stato provvederà al rifinanziamento dell'attività straordinaria attraverso la Legge speciale, allora gli stanziamenti per l'attività di mantenimento potranno essere riportati fin dal 2009 a circa 5 milioni di euro l'anno.



# **Contributi al patrimonio immobiliare privato**

# Contributi al patrimonio immobiliare privato

finanziamento bandi	
2009	<b>20.000.000</b> euro
2010	<b>19.000.000</b> euro
2011	<b>19.000.000</b> euro

Lo studio effettuato nell'anno 2000 dalla società Edilveneziaspa, società controllata dal Comune di Venezia, relativo alla stima dei costi di restauro e risanamento delle unità edilizie ubicate nel centro storico e nelle isole di Venezia, quantificava il fabbisogno per la continuazione dell'opera di manutenzione della città pari a 1.966.130 milioni di lire. Il dato in questione va aggiornato del 29,4% (percentuale di incremento Istat per i costi di costruzione di un fabbricato civile negli anni 2000-2007) per ricavare l'ammontare attuale del fabbisogno che è pari a circa 1.332 milioni di euro. Affiancando ai valori finanziari il dato fisico relativo al numero delle unità edilizie che necessitano di interventi di restauro si ottiene un quadro complessivo circa il lavoro che si deve fare per il mantenimento del patrimonio immobiliare privato: partendo dalle 9.527 unità edilizie risultanti dalla stima in narrazione e sulla scorta dei risultati dei bandi per l'erogazione dei contributi per il restauro degli anni 2000-2007 si può, infine, valutare in 8.399 il numero delle unità edilizie destinate alla residenza che necessitano di interventi di risanamento e restauro conservativo. Alla luce dei dati esposti nelle tabelle riassuntive, con il finanziamento medio di 16 milioni di euro per ogni bando si è consentito il recupero di circa 178 unità edilizie all'anno; su questi valori, conseguentemente, è stato calcolato il fabbisogno per i contributi di restauro per il patrimonio immobiliare privato anni 2009-2011. In dettaglio, questa particolare tipologia di azione assume particolare rilievo se si tiene conto che si sta ragionando su quota parte di un investimento complessivo, dato che il contributo erogato al beneficiario incide sul costo reale dei lavori per il 60%, cosicché i 16 milioni di euro in parola movimentano una massa di denaro pari ad almeno 25 milioni di euro. Al fine di garantire la continuazione dell'erogazione di contributi volti al restauro e risanamento del patrimonio immobiliare privato, a tutela del mantenimento della residenza nel centro storico e nelle isole del Comune di Venezia, per il triennio 2009-2010-2011 si ipotizza un fabbisogno rispettivamente di 20 milioni di euro, 19 milioni di euro e 19 milioni di euro.



## Fabbisogno per ulteriori finanziamenti del patrimonio immobiliare per i contributi in conto capitale

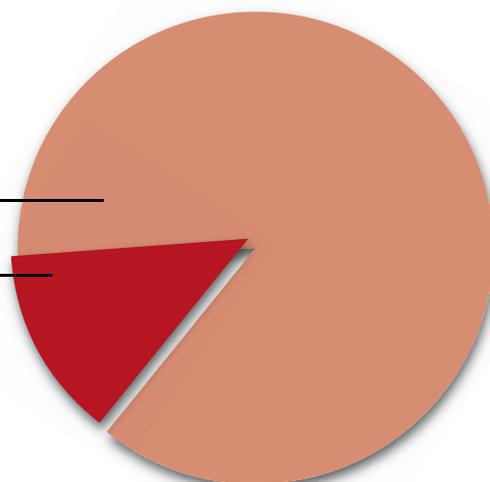
derivante dalla media delle richieste, degli stanziamenti e delle pratiche finanziate degli ultimi 8 anni e più precisamente bando permanente anni 2000-2008.

	domande presentate (u.e.)	n. pratiche finanziate	corrispondenza a unità immobiliari
<b>bando 11°</b>			
c. capitale	640	171	<b>695</b>
c.c. enti	17	5	<b>21</b>
interventi speciali	4	4	<b>4</b>
<b>bando 12°</b>			
c.capitale	499	192	<b>720</b>
c.c.enti	16	7	<b>32</b>
interventi speciali	3	3	<b>3</b>
<b>bando 13°</b>			
c.capitale	388	165	<b>602</b>
c.c.enti	19	6	<b>39</b>
interventi speciali	-	-	-
<b>bando 14°</b>			
c. capitale	382	149	<b>506</b>
c.c. enti	21	10	<b>63</b>
interventi speciali	3	3	<b>3</b>
<b>bando 15°</b>			
c.capitale	593	67	<b>229</b>
c.c.enti	34	9	<b>53</b>
interventi speciali	7	7	<b>7</b>
<b>bando 16°</b>			
c. capitale	519	183	<b>629</b>
c.c. enti	36	9	<b>51</b>
interventi speciali	4	4	<b>4</b>
<b>bando 17°</b>			
c. capitale	619	125	<b>582</b>
c.c. enti	31	9	<b>83</b>
interventi speciali	-	-	-
<b>bando 18°</b>			
c. capitale	601	120	<b>533</b>
c.c. enti	21	17	<b>92</b>
interventi speciali	-	-	-
<b>totale</b>	<b>4.457</b>	<b>1.265</b>	<b>4.951</b>

**9.527 unità edilizie**  
totale stimato nel 2000 (fonte Edilveneziana)

**8.272 unità edilizie da restaurare**

**1.255 unità edilizie restaurate**  
nel periodo 2000-2008



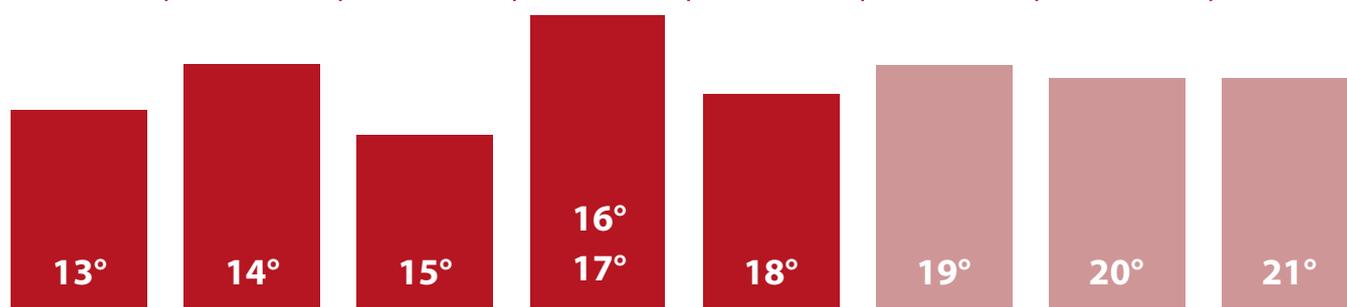
## Andamento degli stanziamenti 2002-2008 e fabbisogno triennale 2009-2011

Il fabbisogno utile al fine dell'erogazione dei contributi per il restauro del patrimonio immobiliare privato si desume dalla media degli stanziamenti degli ultimi cinque anni del bando permanente maggiorato dai contributi relativi al bando servoscala/ascensori, a quello dei piani terra e ai contributi collegati agli interventi speciali.

La dotazione sotto indicata garantirebbe l'erogazione dei contributi per il restauro e risanamento del patrimonio immobiliare privato con lo scopo di mantenere la residenza nel centro storico ed isole del Comune di Venezia. Si ritiene opportuno evidenziare che il bando 2008 (18°), che si è chiuso il 28 febbraio 2008, risulta essere ancora in corso pertanto i dati riportati non sono ancora definitivi.

Nel corso del 2009 si continuerà la ricognizione delle pratiche giacenti al fine di recuperare le economie derivanti da rinunce e decadenze permettendo la gestione dei bandi ancora in essere e lo stanziamento utile per il nuovo bando anno 2009 che scadrà il 30 ottobre 2009.

anno 2002 bando 13°	anno 2003 bando 14°	anno 2004 bando 15°	anni 2005-2006 bandi 16° e 17°	anno 2008 bando 18°	fabbisogno 2009 bando 19°	fabbisogno 2010 bando 20°	fabbisogno 2011 bando 21°
<b>stanziamenti complessivi per bando restauri</b>							
16.383.706,92	15.751.264,00	10.335.696,98	18.963.432,73	17.145.254,88	16.000.000,00	16.000.000,00	16.000.000,00
<b>conto capitale</b>							
13.226.965,55	12.483.000,00	8.331.000,00	14.981.111,85	13.955.254,88	13.250.000,00	13.250.000,00	13.250.000,00
<b>conto interessi</b>							
1.716.741,42	1.580.000,00	634.000,00	1.611.891,78	1.890.000,00	1.500.000,00	1.500.000,00	1.500.000,00
<b>conto capitale enti</b>							
950.000,00	1.264.000,00	1.095.000,00	1.611.891,78	1.300.000,00	1.250.000,00	1.250.000,00	1.250.000,00
<b>stanziamento servoscala/ascensori</b>							
490.000,00	424.264,00	225.696,98	658.537,32	500.000,00	500.000,00	500.000,00	500.000,00
<b>piani terra</b>							
-	-	1.000.000,00	-	-	1.000.000,00	-	-
<b>interventi speciali</b>							
-	4.406.000,00	3.172.284,50	5.090.000,00	-	2.500.000,00	2.500.000,00	2.500.000,00
<b>totale</b>							
16.383.706,92	20.157.264,00	14.507.981,48	24.053.432,73	17.645.254,88	20.000.000,00	19.000.000,00	19.000.000,00



**rivitalizzazione  
socioeconomica  
del centro storico  
e delle isole  
della laguna**

# Marchio del vetro artistico di Murano

finanziamento	
2009	<b>500.000</b> euro

Tra le varie attività produttive che caratterizzano l'economia cittadina figura quella specifica di secolare tradizione dell'isola di Murano legata alla produzione di vetro artistico. La continuità e lo sviluppo di questa produzione stanno attraversando periodi di congiuntura sfavorevole legata soprattutto a fenomeni di recessione internazionale e a una concorrenza che ormai travalica i confini nazionali ed europei (la crisi di comparto del vetro ha comportato nell'ultimo triennio la perdita di posti di lavoro del 15%) rendendo di fatto obbligatoria l'adozione di ulteriori iniziative volte a contrastare il fenomeno negativo.



Un'iniziativa che vede coinvolti tutti gli operatori del settore e che sta assumendo particolare importanza riguarda la gestione del marchio del vetro artistico di Murano, marchio creato dalla Regione Veneto non solo per tutelare i consumatori ma anche per proteggere il lavoro dei produttori da fenomeni di concorrenza sleale perpetrata da altri paesi, soprattutto asiatici. La difesa e promozione della produzione del vetro artistico è uno dei tasselli fondamentale del patto per il vetro artistico di Murano recentemente firmato dalle istituzioni locali e dagli operatori economici muranesi.

La Regione Veneto, nel più ampio contesto della tutela e valorizzazione della produzione e commercializzazione dei prodotti tipici e tradizionali veneti, tutela e promuove la denominazione d'origine dei manufatti artistici in vetro realizzati nell'isola di Murano. Con legge regionale n. 70 del 23.12.1994 è stato istituito il Marchio del vetro artistico di Murano cui ha seguito alla fine del 2001 il regolamento d'attuazione e la firma della convenzione tra Regione e il soggetto gestore, il consorzio Promovetro, che ha previsto un programma per la promozione e gestione del Marchio del vetro artistico di Murano che punta a fornire al consumatore la garanzia che il prodotto, sia per il materiale usato che per le particolari tecniche utilizzate, appartiene all'originale tradizione del vetro prodotto in isola. Si ritiene che la diffusione del Marchio rappresenti una leva commerciale di fondamentale importanza per una politica di rilancio dello sviluppo produttivo del vetro il cui obiettivo è di bloccare fenomeni di concorrenza sleale che sfruttano il nome Murano senza diritto. Grazie al sostegno di enti e istituzioni locali, il consorzio Promovetro, quale portavoce delle aziende concessionarie, ha potuto intraprendere una serie di azioni i cui obiettivi, nel medio periodo, consistono in una forte riduzione dell'immissione nel mercato di prodotti di origine dubbia ma venduti come produzione muranese, prefiggendosi di far divenire il marchio un supporto identificativo e di fidelity commerciale a favore dei produttori nonché un concreto elemento di tutela del consumatore.

L'intervento del Comune di Venezia si concretizza in un contributo per l'attività di studio e ricerca, per le azioni promozionali e di tutela del marchio a fronte di specifici progetti operativi il cui costo annuo nel triennio 2007-2009 è stato quantificato in 1.500.000 euro (1.000.000 euro già finanziato e 500.000 euro per annualità 2009).

# Modulo Fotovoltaico/Interscambio

## finanziamento

2009	<b>500.000</b> euro
2010	<b>200.000</b> euro
2011	<b>200.000</b> euro

Realizzazione di un impianto fotovoltaico, per la conversione dell'energia solare in energia elettrica. L'intervento verrà realizzato per l'edificio "interscambio merci" all'isola nuova del Tronchetto. Si tratta di un primo intervento connesso a un edificio che – per dimensioni, attività svolte e volumi di merci trattate – rappresenterà un banco di prova per ulteriori installazioni di moduli fotovoltaici in città.



# Sacca Fisola

## finanziamento

2009	<b>4.190.000</b> euro
2010	<b>1.000.000</b> euro
2011	<b>1.000.000</b> euro

L'intervento è rivolto a un ambito urbano ben determinato: l'isola di Sacca Fisola interamente occupata da volumi residenziali, con 285 appartamenti di edilizia residenziale pubblica. Le opere prevedono importanti lavori di manutenzione agli edifici con sistemazione e restauro degli esterni e dei vani comuni, interni. Altro intervento particolarmente significativo è quello relativo alla manutenzione e/o sostituzione di tratti della rete di fognatura in depressione e dell'impianto di depurazione. Alla fine è prevista la sistemazione delle aree verdi già esistenti.



## finanziamento

2009	<b>9.300.000</b> euro
2010	<b>2.200.000</b> euro
2011	<b>2.200.000</b> euro

Il piano particolareggiato del traffico di Marghera, articolato su vasto spettro, tende all'espulsione dei traffici di attraversamento dalla viabilità del quartiere, che è radicata sulle direttrici stradali. Il piano ha individuato specifici interventi sulla viabilità di interesse urbano e, tra di essi, la risoluzione di via dell'Elettricità, il cui progetto ha lo scopo di alleggerire via Fratelli Bandiera dal traffico indotto dalle attività industriali e portuali, che si snoda lungo le direttrici della strada Romea e autostrada Venezia-Padova.



L'Autorità portuale ha già realizzato il ponte - inaugurato a gennaio 2007 - di attraversamento del canale industriale e del parco ferroviario, per permettere il collegamento con la nuova via dell'Elettricità.

Edilvenezias.p.A., concessionaria del Comune, ha in corso di realizzazione un primo lotto, con costo dei lavori pari a circa 9,3 milioni di euro. Il primo tratto, collegato alla nuova viabilità portuale, è ormai concluso; esso ha ricompreso il rifacimento dell'acquedotto industriale, il rinnovo dell'illuminazione, il sistema di raccolta delle acque meteoriche.

Il secondo tratto del primo lotto, per 4,4 milioni di euro, comporterà lavori di riassetto da via dell'Elettricità fino a via Cruto e di nuova viabilità di collegamento con la strada regionale 1.1.

**opere di  
infrastrutturazione  
per la  
razionalizzazione  
del traffico  
acqueo**

finanziamento		
<b>2009</b>	darsena Tronchetto	3.000.000 euro
	adeguamento impianto fotovoltaico darsena Tronchetto	500.000 euro
	microportualità (nuove stazioni taxi, pontili, attrezzature...)	1.800.000 euro
	San Pietro di Castello	200.000 euro
	Argos	450.000 euro
	strutture ormeggio organizzate (darsene)	1.000.000 euro
	personale di vigilanza	1.000.000 euro
		<b>7.950.000 euro</b>
<b>2010</b>	darsena Tronchetto spostamento sottoservizi	1.500.000 euro
	strutture ormeggio organizzate (darsene)	2.000.000 euro
	microportualità (nuove stazioni taxi, pontili, attrezzature...)	1.100.000 euro
	San Pietro di Castello	1.000.000 euro
	personale di vigilanza	1.000.000 euro
	Argos	450.000 euro
		<b>7.050.000 euro</b>
<b>2011</b>		<b>7.000.000 euro</b>

Con lo scopo di proseguire quella serie di opere necessarie a riordinare il traffico acqueo nella laguna di Venezia, sono stati programmati una serie di interventi di infrastrutturazione diffusa che interessano il servizio di trasporto pubblico di linea, non di linea, il diporto, ed il personale di vigilanza che comportano una spesa complessiva di 22 milioni di euro, che riguardano tra l'altro gli interventi di seguito elencati.

## Isola del Tronchetto

- darsena per 400 barche da lavoro
- progetto preliminare e definitivo approvato
- costo dell'opera **9.000.000** euro
- costo 1° lotto funzionale: **3.500.000** euro (2007) e **500.000** (2008)
- costo 2° lotto funzionale: **3.500.000** euro (2009) e **1.500.000** (2010)
- realizzazione dell'opera affidata a Insula spa (cantierata)

Trattasi di intervento complementare alla realizzazione del costruendo interscambio merci. Posta in prossimità ad esso, la darsena avrà lo scopo di ospitare barche da lavoro che verranno tolte dai rii interni, oggi particolarmente intasati.



## Bacino di San Marco

- riorganizzazione approdi del servizio pubblico di linea e non
- costo a carico del Comune di Venezia pari a **1.000.000** euro  
il resto a carico di Actv spa

Trattasi di opera necessaria per mitigare l'annoso problema dell'intersecazione delle rotte tra i gondolieri che spingono le loro imbarcazioni a forza di braccia e i mezzi a motore del servizio pubblico di linea e non.



## Estensione centrale operativa di gestione del traffico acqueo e sistema Argos

- installazione di ulteriori dispositivi di controllo
- costo delle opere
 

2009	<b>450.000</b> euro
2010	<b>450.000</b> euro
2011	<b>500.000</b> euro

L'innovativo sistema del Comune di Venezia per il controllo e la gestione della mobilità acquea e navigazione in Venezia, oggi in funzione, denominato Argos (Automatic & Remote Grand Canal Observation System), consente di controllare il traffico di imbarcazioni lungo tutto il Canal Grande ed è strutturato modularmente per essere ampliabile ad altre aree nevralgiche della città, consentendo anche la conoscenza e l'organizzazione del traffico acqueo nel suo complesso. Visto il successo di questo sistema,



l'obiettivo è di ampliare questo valido sup-porto al monitoraggio automatico della mobilità e della navigazione delle unità che transitano, estendendo la rete sensoristica oltre che nel Canal Grande, anche nelle acque perimetrali e interne alla città di Venezia integrando Argos con ulteriori due postazioni situate nelle seguenti aree: 1) Tronchetto area terminal di arrivo e di ripartenza dei grossi flussi turistici con bus per e dalla città lagunare tramite grosse imbarcazioni denominate "gran turismo" e transito di innumerevoli altre tipologie di unità; 2) riva degli Schiavoni – caserma Cornoldi, area di sbarco e imbarco delle unità "gran turismo" provenienti dal Tronchetto, dalla Marittima, da Fusina e da Punta Sabbioni e transito di innumerevoli altre tipologie di unità, situata nella parte sud della città, nelle vicinanze di piazza San Marco; 3) rio Nuovo; 4) rio di Noale; 5) fondamente Nuove e cimitero San Michele.

## San Pietro di Castello

- zona Olivolo, realizzazione di nuova struttura di ormeggio
- costo delle opere
 

2009	<b>200.000</b>	euro
2010	<b>1000.000</b>	euro
- opera in fase di analisi progettuale

Sempre nell'ambito della riorganizzazione degli approdi e degli spazi acquei appare necessario realizzare una ulteriore struttura di ormeggio nella parte più a est della città. Tale struttura consentirà l'ormeggio di unità "gran turismo" con lo scopo di rivitalizzare la zona e dar riparo a circa 80 barche che verranno rimosse dai rii interni oggi intasati.



## Strutture di ormeggio

- costo delle opere
 

2009	<b>1000.000</b>	euro
2010	<b>2000.000</b>	euro
2011	<b>1000.000</b>	euro

Trattasi di manutenzione straordinaria nonché della progettazione di eventuali ampliamenti delle strutture di ormeggio organizzate (darsene) a servizio del programma di manutenzione integrata rii.



## Manutenzione microportualità urbana

- costo delle opere
 

2009	<b>1.800.000</b>	euro
2010	<b>1.100.000</b>	euro
2011	<b>1.100.000</b>	euro

Trattasi della manutenzione straordinaria delle stazioni comunali taxi acqueo, delle strutture di approdo e di ormeggio, dei pontili, e delle barriere lignee di pertinenza e competenza comunale nel Centro Storico e nelle isole di Venezia, funzionali allo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico non di linea.



finanziamento	
2009	<b>1.000.000</b> euro
2010	<b>1.000.000</b> euro
2011	<b>1.000.000</b> euro

Sulla base dell'ordinanza governativa di protezione civile n. 3170 del 27 dicembre 2001 (Disposizioni urgenti per fronteggiare l'emergenza in atto nel territorio del comune di Venezia, pubblicata nella Gazzetta ufficiale italiana n. 1 del 2 gennaio 2002) coordinata con l'ordinanza n. 3196 del 12 aprile 2002 (Disposizioni urgenti in materia di protezione civile, pubblica-



ta nella Gazzetta ufficiale italiana n. 92 del 19 aprile 2002, della Presidenza del Consiglio dei ministri) dipartimento della Protezione civile, per lo svolgimento di tutte le iniziative volte al superamento della situazione di emergenza, il sindaco di Venezia, in ragione dei maggiori compiti derivanti dall'attuazione delle predette ordinanze, è stato autorizzato a integrare di venti unità la dotazione organica del Corpo della Polizia municipale, nel limite delle risorse finanziarie disponibili di cui all'art. 6 della legge n. 798 del 29 novembre 1994, con contratti di lavoro a tempo pieno e determinato correlati alla vigenza dello stato d'emergenza.

Dal 2002 a oggi, la Polizia municipale di Venezia, col servizio navigazione, sezioni traffico acqueo e moto ondoso, presso cui è stato assegnato il predetto personale assunto a tempo determinato, ha effettuato attività di vigilanza e controllo del traffico acqueo e di contrasto del fenomeno del moto ondoso, acquisendo specifica professionalità e competenza nella complessa materia della navigazione lagunare, caratterizzata dalla frammentazione delle competenze amministrative.

Col contributo del predetto personale, la Polizia municipale di Venezia ha fatto registrare un progressivo e significativo incremento dell'attività di vigilanza preventiva e repressiva nell'ambito lagunare, come meglio si evidenzia nella tabella e nei grafici sotto riportati.

Con la cessazione della dichiarazione di emergenza di cui alla citata ordinanza governativa di protezione civile n. 3170 del 2001, e la conseguente decadenza della sanzione del fermo amministrativo delle imbarcazioni da 7 a 30 giorni in caso di superamento dei limiti massimi di velocità (sanzione che ha costituito un efficace strumento per il contenimento del moto ondoso), si rende ancor più necessario di autorizzare il Comune di Venezia a rinnovare e/o a stipulare per l'anno 2008 i contratti di lavoro a tempo determinato del personale di Polizia municipale in argomento, nel numero complessivo di venti unità, con oneri a carico della legge Speciale per Venezia n. 798/84.

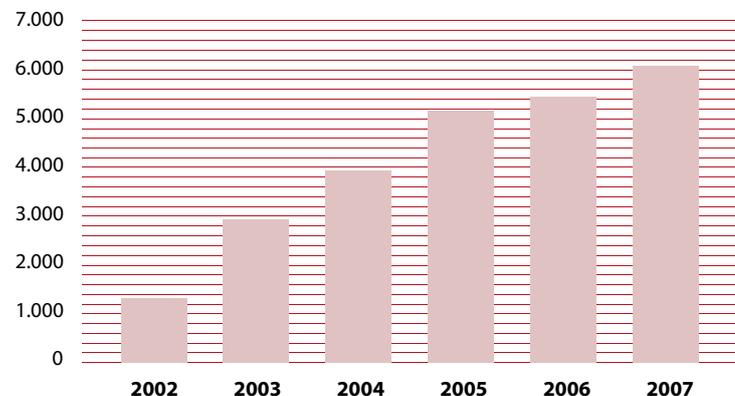
Si fa presente che, gli oneri complessivi, tenuto conto dell'applicazione del Contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto Regioni e autonomie locali per il quadriennio normativo 2006-2009 e il biennio economico 2006-2007, ammontano a presunti un milione di euro.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	totale
<b>unità controllate col telelaser</b>							
trasporto persone	53.114	61.909	39.691	157.194	133.329	125.902	571.139
trasporto merci	25.279	30.435	20.725	88.646	97.912	103.885	366.882
diporto	27.855	49.623	25.499	69.806	85.989	109.797	368.569
<b>totale</b>	<b>106.248</b>	<b>141.967</b>	<b>85.915</b>	<b>315.646</b>	<b>317.230</b>	<b>339.584</b>	<b>1.306.590</b>

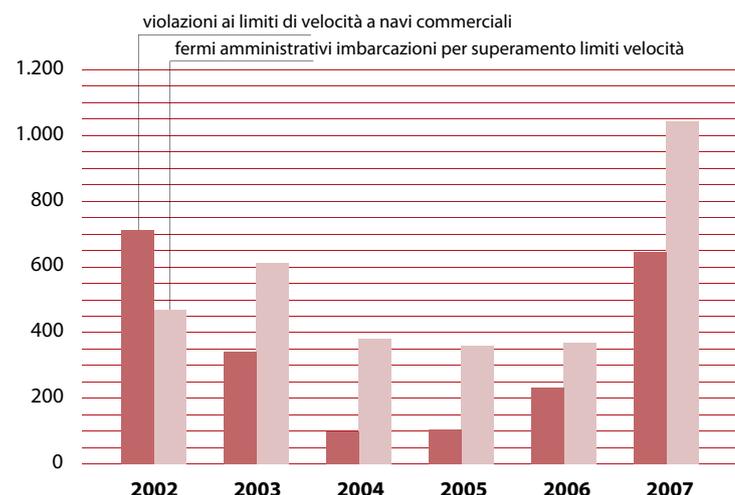
<b>unità controllate per verifica documenti, titoli, abilitazioni e dispositivi di equipaggiamento</b>							
trasporto persone	dati non disp.	dati non disp.	12.174	19.177	14.871	13.550	59.772
trasporto merci	dati non disp.	dati non disp.	11.087	14.551	11.792	11.672	49.102
diporto	dati non disp.	dati non disp.	13.186	13.497	9.819	11.284	47.786
<b>totale</b>	<b>12.625</b>	<b>42.658</b>	<b>36.447</b>	<b>47.225</b>	<b>36.482</b>	<b>36.506</b>	<b>211.943</b>

<b>violazioni accertate</b>							
violazioni ai limiti di velocità a navi commerciali	724	348	101	105	236	655	2.169
violazioni amministrative	1.322	2.936	3.941	5.179	5.463	6.100	24.941
fermi amministrativi imbarcazioni per superamento limiti velocità	475	622	386	366	376	1.058	3.283
sequestri imbarcazioni per assicurazione	2	129	96	29	10	32	298
sequestri imbarcazioni senza licenza o autorizzazione	3	5	11	12	5	21	57

### violazioni amministrative accertate



### violazioni amministrative e penali ai limiti di velocità



# Rottamazione natanti a motore

## finanziamento

2009	<b>3.000.000</b> euro
2010	<b>3.000.000</b> euro
2011	<b>3.000.000</b> euro

Per fronteggiare la situazione di emergenza determinatasi a causa del moto ondoso provocato dalle imbarcazioni a motore circolanti nella città di Venezia e nella sua laguna compresi i canali marittimi, che pone in serio pericolo la staticità degli edifici del centro storico, tra gli immediati interventi straordinari dovrà trovare collocazione l'incentivazione alla sostituzione delle carene e dei motori marini mediante contributi finalizzati a favorire l'acquisto di imbarcazioni e motorizzazioni che soddisfino requisiti eco-ambientali, fabbricati secondo regole di qualità con materie prime certificate. Le ricerche sulle licenze del Comune di Venezia indirizzate alla conoscenza della situazione del parco mezzi acquei possono sintetizzarsi nei seguenti dati.

## licenze/autorizzazioni comunali e barche in genere

La flotta delle unità da lavoro a motore per il trasporto cose e persone autorizzate dal Comune di Venezia è così composta:

- 382 licenze al trasporto cose in conto terzi (1 motore)  
costo medio delle unità nuove da 15.000 a 150.000 euro
- 218 licenze servizio taxi (1 motore)
- 35 autorizzazioni noleggio con conducente (1 motore)
- 5 autorizzazioni noleggio con conducente per il trasporto disabili (1 motore)  
costo medio delle unità nuove da 120.000 a 250.000 euro
- 55 autorizzazioni gran turismo (1-2 motori)  
costo medio delle unità nuove da 150.000 a 450.000 euro
- 45 autorizzazioni di noleggio senza conducente  
costo medio delle unità nuove da 9.000 a 150.000 euro (1 motore)
- inoltre sussistono ulteriori circa 1300 unità in conto proprio/uso privato  
costo medio delle unità nuove da 15.000 a 180.000 euro (1 motore)

Le unità da diporto a motore (contrassegno LV) che potenzialmente possono circolare nella laguna di Venezia sono stimabili intorno alle 35-37 mila unità di cui circa 14 mila in Venezia e isole.



## motori

Sono in commercio nuovi motori entro-bordo diesel common rail di nuova generazione conformi alle normative europee (ECO 4-5) in materia di inquinamento acustico e chimico. Alcune importanti case costruttrici si stanno avvicinando ai motori marini ibridi ECO 4-5 con motore diesel ed elettrico incorporato che può spingere le unità fino ad un massimo di 7-8 km/ora. Sono presenti inoltre nel mercato anche motori elettrici fuoribordo. La rottamazione potrebbe co-finanziare l'acquisto di motori elettrici e motori ibridi. Vi sono anche esperienze con GPL e vi sono avanzati progetti per realizzare dei distributori. Visto il numero di ore d'impiego delle barche da lavoro (media 3000) rispetto al diporto (100). Appare opportuno che i contributi per rottamazione debbano essere elargiti per sostituire i motori delle barche da lavoro.



## carene

Le imbarcazioni di tipo tradizionale non richiedono particolari modifiche alla carena, e le potenze installate sono equilibrate. Non così per le nuove unità in vetroresina che opportunamente rinforzate con motori eccessivamente potenti le possono spingere a pieno carico molto oltre al limite massimo consentito. Dovrebbero essere vietate le barche in ferro e di queste chiederne la rottamazione. Inoltre per i mezzi in vetroresina dovrebbe essere fissata una sorta di tassa per il futuro smaltimento a fine attività o dismissione.



**manutenzione  
straordinaria  
del centro storico  
e delle isole  
della laguna**

- ampliamento del cimitero, 2 lotti

**investimento** 82,8 milioni di euro

1° lotto costruzioni cimiteriali 29,3 milioni di euro

2° lotto sacca 15,5 milioni di euro – costruzioni cimiteriali 38 milioni di euro

**finanziato** 20,1 milioni di euro

1° lotto costruzioni cimiteriali 19,4 milioni di euro

2° lotto sacca 0,7 milioni di euro

**residuo da finanziare** 62,7 milioni di euro

1° lotto costruzioni cimiteriali 9,9 milioni di euro

2° lotto sacca 14,8 milioni di euro – costruzioni cimiteriali 38 milioni di euro

**da finanziare nel 2009-2011** 41 milioni di euro

1° lotto costruzioni cimiteriali 9,9 milioni di euro

2° lotto sacca 14,8 milioni di euro – costr. cimiteriali 16,3 milioni di euro

**inizio – fine lavori** 2003-2018

finanziamento quota Comune di Venezia

2009 **10.000.000** euro

2010 **12.000.000** euro

2011 **19.000.000** euro

Il progetto di ampliamento del cimitero nasce per risolvere la saturazione degli spazi esistenti nell'isola di San Michele. Sul cimitero gravita una mortalità di 1250-1300 salme/anno e le particolari condizioni ambientali comportano un prolungamento del processo di inumazione-esumazione. Nel contempo, il protocollo d'intesa del 1993 tra Ministero dell'Ambiente e Comune di Venezia indica come luogo di deposito dei fanghi, provenienti dallo scavo dei canali del centro storico, l'area per l'ampliamento del cimitero, situata a est dell'isola esistente. L'ampliamento progettato è articolato in due lotti.

Nel 1998 l'Amministrazione comunale bandisce un concorso internazionale di progettazione. Il progetto vincitore dell'architetto David Chipperfield comporta:

- il completamento del 1° lotto, ovvero della sacca realizzata tra il 1995 e il 1998, con la costruzione, in tre stralci esecutivi, di corti per loculi, dell'ossario e del cinerario comuni, della cappella per le cerimonie funebri civili, del crematorio, dei servizi per operatori e visitatori.

- la realizzazione del 2° lotto ovvero di una nuova isola. Tale ampliamento si svilupperà su terrazamenti, con campi inumatori e giardini-paesaggio che scendono a filo d'acqua sul fronte di Venezia. Verso Murano verranno collocati i grandi edifici tomba.



La realizzazione della sacca del 1° lotto (completata nel 1998), che consente il conferimento di 25.000 mc di fanghi scavati dai rii del centro storico, e la localizzazione planimetrica dei due lotti d'intervento.

### Tipologia di intervento

L'ampliamento del cimitero procede per lotti e stralci esecutivi in funzione delle risorse finanziarie e delle emergenze cimiteriali (la saturazione progressiva del cimitero esistente) e operative (la necessità di individuare luoghi di ricovero per i fanghi di escavo).

**1° lotto** – Interessa una superficie di 17.000 mq e prevede circa 3700 sepolture complessive (tumulazioni e inumazioni). Sono previsti tre stralci esecutivi al fine di garantire un'offerta progressiva nel tempo per far fronte all'emergenza nella ricettività del cimitero. È in corso di esecuzione il primo stralcio esecutivo per 1400 posti salma, con il confinamento dei fanghi per circa 25.000 mc.

**2° lotto** – Interessa una superficie di 5 ettari e prevede 16.040 sepolture complessive, articolate nelle diverse tipologie di sepoltura (tumulazione, inumazione, tombe private).

L'attuazione dell'intervento prevede diverse fasi:

- la progettazione dell'ampliamento, sia per le opere di marginamento della nuova isola, la cui progettazione è diretta da Insula con la consulenza di David Chipperfield, che per le opere cimiteriali;
- la realizzazione del marginamento della nuova isola;
- la messa a dimora dei fanghi, risultato delle operazioni di manutenzione programmata della città storica, diretta da Insula spa;
- la realizzazione per stralci delle opere relative alle costruzioni cimiteriali, secondo il progetto di David Chipperfield.

### Benefici ambientali e socio-economici derivanti

L'ampliamento del cimitero fa fronte alle necessità di:

- conferimento di 170.000 mc circa di fanghi provenienti dall'escavo dei rii di Venezia (25.000 mc per il 1° lotto e 145.000 mc per il 2° lotto), con una economia pari al 50% del costo altrimenti necessario per sostenere il conferimento in altri siti;
- creare nuovi spazi per la sepoltura a servizio della città di Venezia.

### Tempi di realizzazione del progetto

**1° lotto** – Entro il 2008 saranno ultimati i lavori del 1° stralcio. Nel 2008 è previsto l'avvio dei lavori del 2° stralcio, già finanziato, e successivamente del 3° stralcio, in parte da finanziare (circa 9,9 milioni di euro). La realizzazione del 2° e del 3° stralcio è prevista in circa 5 anni (2008-2012).

**2° lotto** – Nel corso del 2006 è stata completata la progettazione esecutiva dell'ampliamento (marginamento della nuova isola e conferimento fanghi). Se finanziato, la procedura d'appalto potrebbe essere avviata già nel 2008. In questa ipotesi, i lavori potrebbero essere avviati entro il 2009 mentre il conferimento dei fanghi verrebbe attuato nel 2010.

Successivamente alla fase di assestamento dei fanghi riportati (che si svilupperebbe nel 2011), si potrebbe avviare la realizzazione per stralci funzionali delle strutture cimiteriali.

### Tempi per l'entrata in funzione delle opere

**1° lotto** – costruzione degli spazi cimiteriali    entrata in funzione (1° stralcio)    2008    a pieno regime    2012

**2° lotto** – realizzazione della sacca    entrata in funzione    2010

costruzione degli spazi cimiteriali    entrata in funzione (1° stralcio)    2015    a pieno regime    2018

Complessivamente, si prevedono due anni in ritardo rispetto alla data stimata in relazione al mancato trasferimento delle risorse necessarie attraverso legge dello Stato.

### Costo dell'intervento

**1° lotto** – La costruzione delle opere cimiteriali comporta una spesa di circa 29,3 milioni di euro, di cui circa 19,4 milioni di euro già finanziati con legge Speciale (1°, 2° e parte del 3° stralcio esecutivo). Restano da finanziare circa 9,9 milioni di euro (gran parte del 3° stralcio esecutivo).

**2° lotto** – La realizzazione della nuova isola comporta una spesa di 15,5 milioni di euro, di cui 0,7 milioni di euro già finanziati per la redazione del progetto esecutivo del marginamento dalla legge Speciale. La costruzione degli spazi cimiteriali comporta una spesa di circa 38 milioni di euro (da finanziare 16,3 milioni di euro nel triennio 2009-2011).

# Palazzo Fortuny

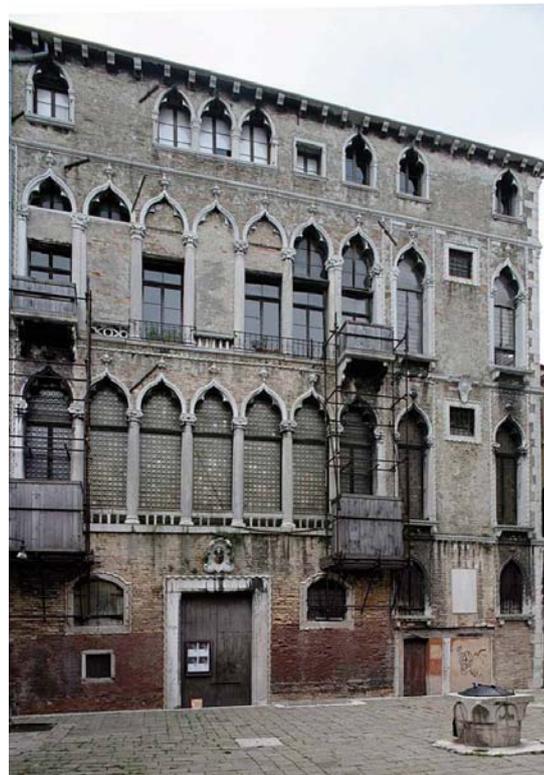
## finanziamento

2009	<b>4.500.000</b> euro
2010	<b>6.500.000</b> euro
2011	<b>0</b> euro

Edificio gotico sede di Palazzo Fortuny: polo della fotografia storica delle collezioni civiche, sede di attività espositive anche internazionali.

Lo stato di conservazione dell'edificio è, sotto ogni punto di vista, pessimo con elementi di forte preoccupazione anche per l'incolumità dell'area. Un progetto generale di restauro, ristrutturazione e riallestimento ha superato negli anni scorsi tutti i gradi di approvazione. È convinzione diffusa, tuttavia, che sia più opportuno procedere per stralci funzionali (che potrebbero nondimeno avvalersi di parti del progetto approvato) e ciò sia per ridurre l'entità finanziaria dell'impegno iniziale, sia per evitare la chiusura del palazzo, sia, infine, per consentire una metodologia d'intervento più morbida ed elastica, in presenza di un manufatto di particolare delicatezza del quale conservare caratteri, natura e atmosfera storica.

A fronte di un impegno complessivo stimato attorno agli 11 milioni di euro, si potrebbe procedere con un primo stralcio di circa 4,5 milioni di euro per la messa in sicurezza, per l'impiantistica, per interventi al coperto e alle fronti.



## finanziamento

2009	<b>800.000</b> euro
2010	<b>800.000</b> euro
2011	<b>900.000</b> euro

Il palazzo Ca' Giustinian, è sito a San Marco 1364. Si tratta di un edificio realizzato nel periodo gotico veneziano che ha subito negli anni successivi alcuni interventi di ampliamento e adeguamento funzionale, di cui i più importanti nel periodo post rinascimentale e alla fine degli anni trenta del Novecento. Il palazzo, di rilevante importanza storico monumentale, è vincolato ai sensi della normativa dei beni culturali. È stato destinato quale sede istituzionale della Fondazione La Biennale di Venezia. La Biennale – divenuta Fondazione con Dlgs del 18 gennaio 2004 – conserva infatti i diritti e le attribuzioni e le situazioni giuridiche dei quali l'ente originario "La Biennale di Venezia" tra cui quello di utilizzare, al medesimo titolo dell'ente originario, i locali di proprietà comunale, o comunque utilizzati alla data in vigore dello stesso decreto legislativo.



La Biennale di Venezia occupava infatti circa tre piani del palazzo Ca' Giustinian mentre il primo piano e parte del quarto erano occupati da uffici comunali.

Per ovviare allo stato precario dell'edificio che presentava rilevanti problematiche strutturali, impiantistiche e di sicurezza, sono stati avviati lavori di restauro e risanamento conservativo eseguiti in due stralci esecutivi di cui l'ultimo è ancora in corso. Il progetto d'intervento ha tenuto conto sia degli aspetti della conservazione e restauro sia di quelli della funzionalità degli spazi per l'uso a cui è destinato e cioè di sede di rappresentanza con uffici e servizi.

Gli interventi ancora in corso di completamento non sono però sufficienti a dichiarare l'edificio completamente recuperato in tutte le sue parti. Rimarrebbero da completare circa 900 m del palazzo, costituiti dalla sala delle Colonne e da dei locali siti nella parte sottostante, oltre a opere di finitura.

Il recupero della sala delle Colonne significherebbe riaprire alla città uno spazio dimenticato con caratteristiche d'uso polivalenti (mostre, seminari, convegni ecc.). Ciò consentirebbe alla Biennale di Venezia e al Comune stesso di utilizzarla per tutto l'anno programmando attività interdisciplinari e istituzionali aperte al pubblico veneziano e internazionale.

È prevista altresì la realizzazione di una passerella in legno sul fronte canale del palazzo, adiacente alla terrazza acqueea, con il duplice scopo di creare un nuovo collegamento pedonale tra le calli di contorno e creare un filtro tra la terrazza acqueea e le banchine di scarico delle merci.

# Restauro e riqualificazione del padiglione Italia

## Giardini della Biennale

### finanziamento

2009	<b>500.000</b> euro
2010	<b>500.000</b> euro
2011	<b>500.000</b> euro

Il padiglione Italia, sito nell'area dei Giardini della Biennale, è la storica sede espositiva dell'Esposizione internazionale d'arte contemporanea della Biennale.

L'edificio risale, nelle parti originarie, alla fine dell'Ottocento ed è stato oggetto di una serie di ampliamenti e modifiche che hanno portato la sua superficie a circa 5500 mq, compresa la parte denominata ala Pastor.

Il padiglione è stato oggetto di vari interventi di manutenzione nel corso degli anni; l'ultimo risale al biennio 2006-2007 ed è stato finalizzato al recupero delle funzionalità a uso permanente delle strutture. L'edificio ha ancora necessità di importanti interventi strutturali, impiantistici e funzionali nelle parti interne ed esterne. Sono infatti sempre rimaste escluse dagli interventi il riordino delle facciate di cui quella sul lato canale, in grave degrado, le aree esterne di pertinenza e il blocco dell'ala Pastor .

L'ala Pastor è un importante edificio ristrutturato parzialmente al grezzo negli anni settanta del Novecento, collegato al padiglione Italia tramite il giardino di Carlo Scarpa, oggetto di un recente restauro filologico. L'ala Pastor è oggi sotto utilizzata in quanto mai completata nelle strutture e negli impianti. Il suo recupero riveste particolare importanza nella prospettiva dell'utilizzo continuativo del padiglione Italia .

La Fondazione Biennale di Venezia ha l'esigenza di poter contare su uno spazio altamente qualificato da utilizzarsi per attività culturali in tutto l'arco dell'anno. È infatti interesse della Fondazione e del Comune stesso rivitalizzare l'area dei Giardini di Castello e favorire così l'apertura degli altri padiglioni esteri, riluttanti oggi a programmare attività al di fuori di quelle espositive tradizionali.



# accordi di programma

- costruzione di una nuova rete fognaria
- rifacimento opere di urbanizzazione
- realizzazione difese perimetrali
- costruzione di chiusure mobili
- restauro muri di sponda
- rialzo della pavimentazione pubblica

**investimento** 74,8 milioni di euro

**finanziato** 42,4 milioni di euro

**residuo da finanziare** 32,4 milioni di euro

**da finanziare nel 2009-2011** **16,6** milioni di euro (comprensivi quota Stato-Regione)

**inizio – fine lavori** 2001-2014

finanziamento quota Comune di Venezia

2009 **1.794.000** euro

2010 **4.300.000** euro

2011 **4.184.000** euro

Il “progetto Burano” prevede un complesso di opere che mirano a dotare l’intera isola di infrastrutture adeguate alla vita contemporanea, ponendo così le premesse per affrontare temi come la mobilità e la vitalità socio-economica. È finalizzato:

- all’adeguamento alle normative relative agli scarichi di tipo civile in laguna, attraverso il totale rifacimento del sistema fognario, realizzando una rete di raccolta di tipo separato e recapito dei reflui al depuratore;
- 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, proteggendo l’intero perimetro dell’isola di Burano a quota +135 cm. La difesa tramite chiusure mobili è resa possibile dall’eliminazione degli scarichi bianchi e neri presenti sul lato laguna e degli scarichi neri riversanti nei rii.

Vengono inoltre realizzati una serie di altri interventi per l’ammodernamento dei servizi a rete (acqua, energia elettrica, gas e telefonia), il recupero funzionale dei marginamenti esterni e dei muri di sponda interni, la realizzazione di strutture di ormeggio integrative, la ricostruzione di ponti, pavimentazione e verde urbano.



I lavori del lotto 0 e del lotto 1 (conclusi nel 2003 e nel 2005, importo delle opere 2,8 milioni di euro).

### Tipologia di intervento

- risanamento igienico sanitario, attraverso il totale rifacimento del sistema fognario e la realizzazione di una rete di raccolta di tipo separato con recapito dei reflui al depuratore di Sant'Erasmus
- protezione dalle maree medio-alte (a quota +135 cm sullo zero mareografico di Punta della Salute), attraverso la costruzione di opere di chiusura dell'imbocco dei rii, il recupero dei marginamenti esterni e il rialzo della pavimentazione
- recupero funzionale dei muri di sponda interni
- sistemazione e potenziamento dei sottoservizi
- realizzazione di strutture di ormeggio integrative
- ricostruzione di ponti
- risanamento della pavimentazione

### Benefici ambientali e socio-economici derivanti

- difesa gli abitati dall'influenza delle maree, attraverso i rialzi della pavimentazione e l'entrata in funzione di opere di chiusura dell'imbocco dei rii per maree superiori a +110 cm
- miglioramento della qualità delle acque della laguna, ottenuto convogliando e avviando le acque reflue a depurazione

### Soggetti destinatari

- la cittadinanza di Burano

### Tempi di realizzazione del progetto

La natura e la consistenza delle opere progettate ha suggerito di suddividere l'esecuzione in dieci lotti funzionali, la cui programmazione è determinata principalmente dalla logica di progressivo ampliamento del nuovo sistema fognario.

La difficoltà a reperire le risorse finanziarie necessarie al completamento del "progetto Burano" ha comportato, a partire dal lotto 4, l'ulteriore suddivisione in stralci operativi.

Oltre alla costruzione del sistema fognario, nei diversi lotti vengono realizzati il recupero funzionale dei marginamenti esterni e dei muri di sponda interni, il rinnovo delle reti tecnologiche dei sottoservizi, il rialzo della pavimentazione e tutte le opere complementari.

Avviato nel 2001, l'intervento di risanamento dell'isola verrà ultimato nel 2014, data stimata in relazione alla continuità dei trasferimenti. Dall'avvio del progetto è stato completato

il rifacimento di 9,8 km di rete fognaria (31% del complessivo) e attualmente sono in corso lavori per 2,3 km di rete (7,3% del complessivo).

### Tempi per l'entrata

#### in funzione delle opere

avvio dei primi interventi

anno 2001

entrata in funzione a pieno regime

anno 2014

### Costo dell'intervento

	importo	stato attuazione
progetto definitivo	1.300.000	concluso
lotto 0 opere preliminari	3.385.000	concluso
lotto 1 intervento integrato	2.884.000	concluso
lotti 2 e 3 intervento integrato	11.685.000	concluso
lotto 4 stralcio 1 intervento integrato	4.272.000	concluso
lotto 4 stralcio 2 intervento integrato	5.991.000	in corso
lotto 5 stralcio 1 intervento integrato	5.218.000	in appalto
lotto 5 stralcio 2 intervento integrato	3.015.000	in progetto
lotti 6-9 intervento integrato	25.608.000*	in programma
lotto 10 chiusure mobili	4.093.000*	in programma
ponti Pontinello e San Mauro	702.000	concluso
ponte dei Tre Ponti	959.000	concluso
scalo	457.000	concluso
cabina	535.000	concluso
ormeggi	3.247.000	concluso
riva pontile Actv	1.440.000	concluso
<b>totale</b>	<b>74.791.000</b>	

\* I valori sono esposti sulla base degli importi stimati in progettazione definitiva. Il costo delle opere verrà quantificato in maniera dettagliata in sede di progettazione esecutiva, in relazione alla suddivisione per stralci operativi.

- restauro muri di sponda
- rifacimento opere di urbanizzazione

**investimento** 22,6 milioni di euro

1° lotto 11,9 milioni di euro

2° lotto 1° stralcio 5 milioni di euro

2° lotto 2° stralcio 5,7 milioni di euro

**finanziato** 12,1 milioni di euro

1° lotto 11,9 milioni di euro

2° lotto 1° stralcio 0,2 milioni di euro

**residuo da finanziare nel 2009-2011** 10,7 milioni di euro (2° lotto 1° e 2° stralcio)

**inizio - fine lavori** 2005-2011

finanziamento quota Comune di Venezia

2009 **5.000.000** euro

2010 **5.707.000** euro

2011 **0** euro

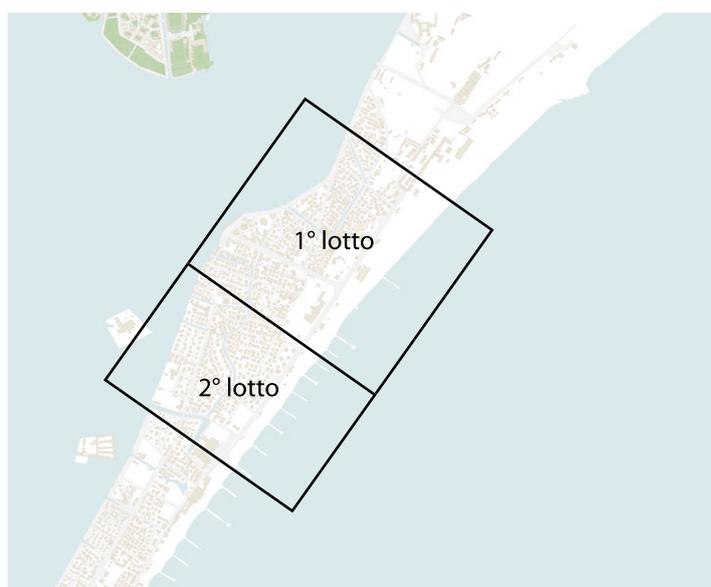
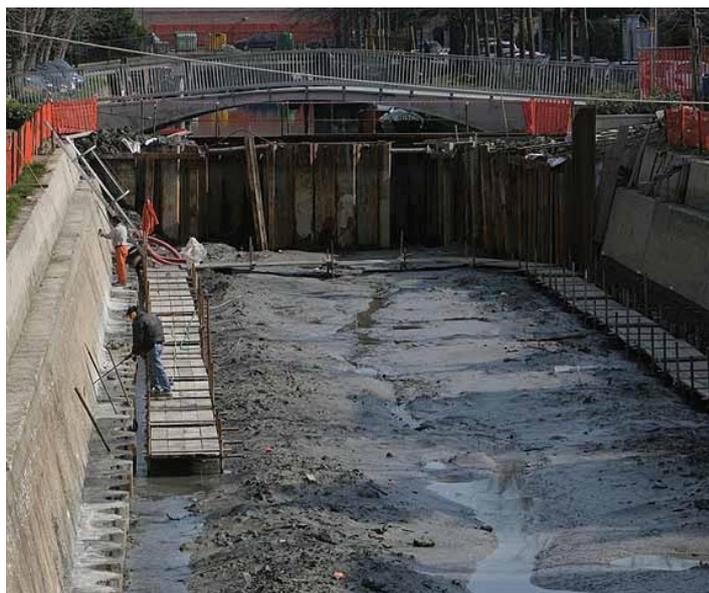
Dopo anni di incuria che li aveva trasformati in strette vie d'acqua a volte impraticabili, nel corso del 2005 è stato avviato il risanamento dei muri di sponda dei canali interni del Lido.

In considerazione dell'estensione delle vie d'acqua da cantierare, l'intervento è stato diviso in due lotti.

Nel 1° lotto, i muri di sponda dei canali verranno restaurati mantenendo le strutture esistenti (per salvaguardare la storicità dei manufatti) e rinforzati per sopportare lo stress causato dal passaggio delle barche a motore. La variazione di carichi, dovuta all'uso odierno dei canali, infatti, ha portato a progettare adeguamenti strutturali a cui si è fatto fronte di concerto con la Soprintendenza. Inoltre, verrà realizzata una banchina di servizio, parallela alla riva, provvedendo alla ridefinizione geometrica di alcune sponde.

Il 2° lotto, già progettato e approvato dagli enti competenti, seguirà le linee del 1°. Se verrà garantita la copertura finanziaria, l'avvio dei lavori potrebbe avvenire già nel corso del 2008 attraverso un primo stralcio di lavori, per poi procedere al completamento del risanamento dei canali interni avviando nel 2010 il 2° e ultimo stralcio di lavori.

Il lavori di restauro delle sponde del Lido del 1° lotto (avviato nel 2005) e la localizzazione planimetrica dei due lotti d'intervento.



**Tipologia di intervento**

- completamento dello scavo dei canali
- restauro e consolidamento dei muri di sponda

Si tratta del recupero funzionale dei canali interni del Lido, da eseguirsi attraverso il completamento degli interventi di scavo dei canali e la manutenzione dei muri di sponda.

Il progetto preliminare prevedeva interventi di manutenzione corrente, ipotizzando che le strutture fondazionali dei manufatti fossero in condizioni tali da supportare i carichi dei manufatti stessi e della strada carrabile.

Dall'esecuzione dei sondaggi, è risultato un quadro del degrado fondazionale e dei sedimenti retrostanti tale da far cambiare radicalmente l'approccio progettuale, che pur salvaguardando il più possibile la struttura nel suo complesso, è stato rivolto anche al recupero dell'area fondazionale e della funzione di trattenimento dei materiali spondali.

**Benefici ambientali e socio-economici derivanti**

- miglioramento della qualità delle acque
- navigabilità dei canali
- stabilità dei manufatti prospicienti le sponde

**Soggetti destinatari**

- la cittadinanza del Lido di Venezia

**Tempi di realizzazione del progetto**

L'intervento verrà attuato in due lotti.

Il 1° lotto, è stato completato nel corso del 2008.

Il 2° lotto, suddiviso in due stralci, verrà avviato nel corso del 2009 e completato nel 2011, due anni in ritardo rispetto alla data stimata in relazione al mancato trasferimento delle risorse necessarie.

**Tempi per l'entrata in funzione dell'opera**

1° lotto	anno 2008
2° lotto 1° stralcio	anno 2010
2° lotto 2° stralcio	anno 2011

**Costo dell'intervento**

1° lotto	11,9 milioni di euro
2° lotto 1° e 2° stralcio	10,7 milioni di euro

- costruzione di una nuova rete fognaria ad uso civile
- costruzione di una rete fognaria industriale per le vetrerie
- rifacimento opere di urbanizzazione
- rete di ossicombustione industriale per le vetrerie

**investimento** 103,2 milioni di euro

1° stralcio 51,9 milioni di euro

2° stralcio 51,3 milioni di euro

**finanziato** 8 milioni di euro

1° stralcio 8 milioni di euro

2° stralcio nessun finanziamento

**residuo da finanziare** 95,2 milioni di euro

1° stralcio 43,9 milioni di euro

2° stralcio 51,3 milioni di euro

**da finanziare 2009-2011** 20,9 milioni di euro (comprensivi quota Stato-Regione)

**inizio – fine lavori** 2009–2021

finanziamento quota Comune di Venezia

2009 **2.257.000** euro

2010 **4.133.000** euro

2011 **4.133.000** euro

Ultimate nel corso del 2005 le opere per il ripristino della piena funzionalità idraulica, strutturale e igienica dei rii e delle loro sponde, diventa prioritario per Murano, così come per Venezia, avviare il radicale ripristino e adeguamento del sistema di collettamento e smaltimento fognario ad uso civile, anticipato nel corso del 2003 con il risanamento di un'area particolarmente degradata.

Si tratta di un'occasione per dotare quest'isola delle infrastrutture necessarie alla vita moderna e per affrontare uno degli aspetti critici per il mantenimento e lo sviluppo dell'industria del vetro di Murano: il controllo del carico inquinante rispetto ai limiti restrittivi di qualità necessario sia per quanto riguarda le emissioni nell'aria che in acqua.

Accanto alla fognatura ad uso civile, le soluzioni proposte prevedono di costruire: per i reflui industriali, lo sviluppo delle rete fognaria dedicata con trattamento finale in un depuratore; per i fumi, la costruzione di un ossigenodotto che permetterà la sostituzione dell'aria per la combustione con l'ossigeno liquido, abbattendo così consumi ed emissioni inquinanti.

Il risanamento igienico sanitario e il rifacimento delle opere di urbanizzazione di un'area degradata di Murano, intervento anticipato rispetto al progetto complessivo per motivi d'urgenza. Comprende il rifacimento della fognatura con realizzazione di una rete dinamica a gravità di tipo separativo con condotte a tubo. Importo: 3,3 milioni di euro.



### Tipologia di intervento

- risanamento igienico sanitario, attraverso la costruzione di una nuova rete fognaria e il suo collegamento al depuratore di Sacca Serenella
- restauro e rialzo della pavimentazione
- sistemazione e potenziamento dei sottoservizi
- potenziamento e adeguamento della piattaforma ecologica

Per sfruttare le economie di scala, si prevede inoltre la realizzazione di una rete per il trasporto di ossigeno per l'applicazione della tecnologia dell'ossicombustione alle vetrerie (ad estensione del progetto di sperimentazione denominato MuranO2) e di una rete di fognatura industriale per il collettamento dei reflui di lavorazione delle vetrerie e loro conferimento all'esistente impianto di depurazione di Sacca Serenella.

### Benefici ambientali e socio-economici derivanti

- miglioramento della qualità delle acque dovuto a una drastica riduzione del carico inquinante scaricato nelle acque lagunari;
- miglioramento della qualità dell'aria dovuto a una significativa riduzione del carico inquinante scaricato in atmosfera, grazie all'impiego dell'ossicombustione;
- risparmio energetico grazie alla maggiore efficienza conseguente all'ossicombustione;
- sostegno socio-economico all'industria vetreria tradizionale insediata a Murano e la cui sopravvivenza è compromessa dalle difficoltà di tipo logistico e ambientale.

### Soggetti destinatari

- la cittadinanza di Murano
- la categoria dei vetrai

Per la fognatura industriale vi è un'attesa da parte delle associazioni di categoria, che rappresentano le vetrerie di Murano. Infatti questa infrastruttura risolverebbe le difficoltà di adeguamento ambientale e le controversie emerse tra le ditte e l'Amministrazione comunale nel presidio della qualità delle acque e tutela dell'ecosistema lagunare. Per l'ossicombustione vi è un'analoga attesa, in quanto tale comburente diminuirebbe fortemente l'inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni dei forni, ponendo le basi per un abbattimento delle sostanze inquinanti entro i limiti previsti dalle attuali normative.

### Tempi di realizzazione del progetto

L'intervento verrà attuato in due stralci, sulla base della progettazione definitiva completata nel corso del 2008. Si provvederà con la progettazione esecutiva dei diversi settori di cui il primo verrà appaltato nel 2009. Si prevede di terminare gli interventi nel 2021, due anni in ritardo rispetto alla data stimata in relazione al mancato trasferimento delle risorse necessarie attraverso legge dello Stato. L'entrata in funzione del primo settore è prevista per il 2012.

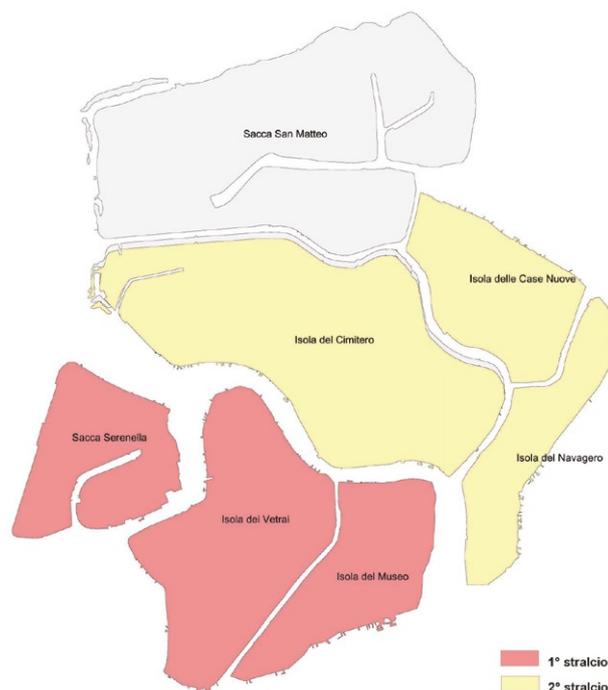
### Costo dell'intervento

**1° stralcio** – 51.931.000 euro di cui 8.009.000 euro già finanziati dalla legge Speciale per Venezia.

**2° stralcio** – 51.294.000 euro, non finanziati.

### Tempi per l'entrata in funzione dell'opera

entrata in funzione    anno 2012  
a pieno regime        anno 2021



	importo	settori d'intervento
2006	8.009.000	Sacca Serenella
2009	8.684.000	Vetrai e Sacca Serenella
2010	11.226.000	Vetrai, Sacca Serenella e Museo
2011	15.746.000	Vetrai, Sacca Serenella e Museo
2012	8.266.000	Vetrai e Museo
	<b>51.931.000</b>	<b>totale 1° stralcio</b>
2013	8.534.000	Sacca Serenella e Cimitero
2014	11.034.000	Sacca Serenella, Cimitero e Navagero
2015	11.734.000	Sacca Serenella, Cimitero e Navagero
2016	6.829.000	Sacca Serenella, Cimitero e Navagero
2017	9.366.000	Navagero e Case Nuove
2018	3.797.000	Case Nuove
	<b>51.294.000</b>	<b>totale 2° stralcio</b>
	<b>103.225.000</b>	<b>totale intervento</b>

# Pellestrina

Accordo di programma agosto 1993 modificato nel 1999

- costruzione di una nuova rete fognaria
- rifacimento opere di urbanizzazione

**investimento** 49 milioni di euro

**finanziato** 29,6 milioni di euro

**residuo da finanziare** 19,4 milioni di euro

**da finanziare nel 2009-2011** **19,4** milioni di euro (comprensivi quota Regione Veneto)

**inizio - fine lavori** 1998-2013

finanziamento quota Comune di Venezia

2009 **2.091.000** euro

2010 **1.900.000** euro

2011 **1.829.000** euro

Il "progetto Pellestrina" si prefigge di proteggere l'isola dalle "aggressioni" del mare e dalle "invasioni" della laguna. Per rispondere a tali necessità, sono stati realizzati a cura del Magistrato alle Acque 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.

Gli interventi sui marginamenti, in effetti, comportano la creazione di una sorta di "catino": in una situazione di depressione, ciò che viene accumulato nel "contenitore" attraverso i collettori fognari - che attualmente sono soggetti ai riflussi di marea poiché collegati alla laguna - dovrà essere trasferito all'esterno.

Ne consegue la necessità di realizzare una fognatura "ermetica", eliminando la comunicazione con la laguna e convogliando le acque reflue al depuratore del Lido una volta completata la rete.

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.

Contemporaneamente si procede alla realizzazione dei servizi a rete, al miglioramento dell'arredo urbano e al riordino della viabilità, con la separazione degli spazi pedonali dalle aree riservate alla circolazione dei veicoli, tutti aspetti che valorizzano la vivibilità e il tessuto urbano, contribuendo al risanamento edilizio.



**Tipologia di intervento**

- risanamento igienico sanitario, attraverso la costruzione di una nuova rete di fognatura mista e il suo collegamento al depuratore del Lido di Venezia
- sistemazione e potenziamento dei sottoservizi
- risanamento della pavimentazione

**Benefici ambientali e socio-economici derivanti**

- difesa gli abitati dall'influenza delle maree, attraverso l'entrata in funzione di una rete di fognatura indipendente dai reflussi di marea
- miglioramento della qualità delle acque, ottenuto convogliando e avviando le acque reflue a depurazione

**Soggetti destinatari**

- la cittadinanza di Pellestrina

**Tempi di realizzazione del progetto**

La programmazione degli interventi è stata sviluppata sulla base di progetti di opere (oggetti) con sottoprogetti di esecuzione (lotti esecutivi). Evidenziando le necessità immediate e correlandole ai tempi di fattibilità, si è proceduto dando una risposta certa per le opere eseguibili a breve termine (con l'avvio della fase esecutiva per le aree disponibili) e programmando gli interventi a medio e lungo termine.

Avviato nel 1998, l'intervento di risanamento dell'isola verrà ultimato nel 2013, tre anni in ritardo rispetto alla data stimata in relazione al mancato trasferimento delle risorse necessarie.

In termini di avanzamento dell'intervento sono stati completati 18,7 km di rete fognaria (46,8 % del complessivo) e 6,1 km sono in fase di realizzazione (15,2 %).

**Tempi per l'entrata in funzione delle opere**

avvio dei primi interventi	anno 1998
entrata in funzione a pieno regime	anno 2013

**Costo dell'intervento**

	importo	stato attuazione
opere di collegamento delle fognature di Pellestrina	4.670.000	concluso
regolamentazione del sistema fognario		
3 lotti a San Pietro in Volta	1.313.000	concluso
opere urgenti di risanamento igienico e recupero pavimentazione		
3 lotti a Pellestrina e San Pietro in Volta	2.188.000	concluso
collettori secondari di collegamento alla rete principale		
lotti 1-3 a Pellestrina	8.872.000	concluso
collettori secondari di collegamento alla rete principale		
lotto 1 a San Pietro in Volta	3.897.000	concluso
nuovo collettore principale a San Pietro in Volta	4.251.000	concluso
adeguamento del collettore principale a Pellestrina	805.000	in corso
collettori secondari di collegamento alla rete principale		
lotto 4 a Pellestrina	3.639.000	in corso
collettori secondari di collegamento alla rete principale		
lotti 5-7 a Pellestrina e lotti 2-4 a San Pietro in Volta	19.348.000*	in progetto
<b>totale</b>	<b>48.983.000</b>	

\*I valori sono esposti sulla base degli importi stimati in progettazione preliminare. Il costo delle opere verrà quantificato in maniera dettagliata in sede di progettazione definitiva ed esecutiva.