



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

adunanza del 3 maggio 2007

Comitato di indirizzo coordinamento e controllo

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

Elenco di massima degli interventi da finanziare

importi in euro

	2007	2008	2009	
progetto integrato rii ¹	12.200.000,00	14.700.000,00	16.000.000,00	pag. 2
contributi al patrimonio immobiliare privato	19.000.000,00	20.000.000,00	19.000.000,00	pag. 6
rivitalizzazione socioeconomica del centro storico e delle isole della laguna	23.690.000,00	46.423.000,00	13.050.000,00	pag. 10
opere di infrastrutturazione per la razionalizzazione del traffico acqueo	5.600.000,00	8.600.000,00	7.800.000,00	pag. 14
manutenzione straordinaria del centro storico e delle isole della laguna	47.500.000,00	50.500.000,00	51.000.000,00	pag. 21
accordi di programma ²	16.805.000,00	15.270.000,00	17.530.000,00	pag. 25
totale	124.795.000,00	155.493.000,00	124.380.000,00	

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

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

progetto integrato rii

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 306,6 milioni di euro

residuo da finanziare 795,7 milioni di euro

da finanziare nel 2007-2009 **71,7** milioni di euro (comprensivi quota Regione Veneto)

inizio – fine lavori 1994-2025

finanziamento quota Comune di Venezia

2007 **12.200.000** euro

2008 **14.700.000** euro

2009 **16.000.000** 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 306,6 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: qui, il muro di sponda di un palazzo è crollato.



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: 795,7 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 56% delle sponde e il 55% 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.

Procede anche l'attività che riguarda il radicale ripristino e adeguamento del sistema di collettamento e smaltimento fognario, come dimostra la percentuale della pavimentazione risanata che consolida un avanzamento del 29%.

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 12: 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.

contributi al patrimonio immobiliare privato

Contributi al patrimonio immobiliare privato

finanziamento bandi

2007	19.000.000 euro
2008	20.000.000 euro
2009	19.000.000 euro

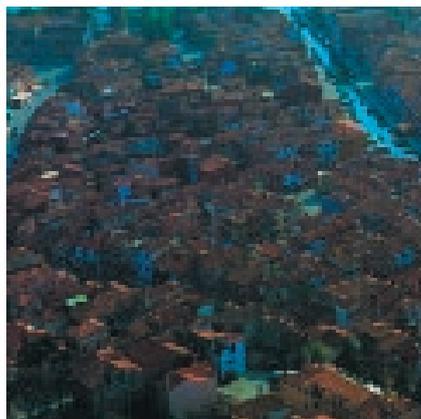
Lo studio effettuato nell'anno 2000 dalla società Edilveneziana spa, società controllata dal Comune di Venezia, relativo alla stima dei costi di restauro e risanamento delle unità edilizie ubicate nel centro storico e nelle isole di Venezia, quantificava il fabbisogno per la continuazione dell'opera di manutenzione della città pari a 1.966.130 milioni di lire.

Il dato in questione va aggiornato del 20% (percentuale di incremento Istat per i costi di costruzione di un fabbricato civile negli anni 2000-2005) per ricavare l'ammontare attuale dei finanziamenti che è pari a circa 1.218 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 2000-2005 si può, infine, valutare in 8.563 il numero delle unità edilizie destinate alla residenza che necessitano di interventi manutentivi.

Alla luce dei dati esposti nelle tabelle riassuntive, con il finanziamento medio di 16 milioni di euro per ogni bando si consente il recupero di circa 178 unità edilizie; su questi valori, conseguentemente, è stato calcolato il fabbisogno per i contributi di restauro per il patrimonio immobiliare privato anni 2007-2009. 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.

Una dotazione di 19 milioni di euro per l'anno 2007, di 20 milioni di euro per l'anno 2008 e di 19 milioni di euro per l'anno 2009 permetterebbe di continuare l'opera di restauro e risanamento del patrimonio immobiliare privato e intervenire con contributi *ad hoc* su immobili privati che hanno una funzione pubblica puntando a mantenere uno standard, sia pur minimale, qualitativo e quantitativo della residenza nel centro storico e nelle isole del Comune di Venezia.



Fabbisogno per ulteriori finanziamenti per i contributi in conto capitale a favore degli enti

derivante dalla media delle richieste, degli stanziamenti e delle pratiche finanziate degli ultimi 6 anni e più precisamente bando permanente anni 2000-2005.

	domande presentate	n. pratiche finanziate	corrispondenza a unità immobiliari
bando 11°	640	171	695
bando aperto	17	5	21
interventi speciali	4	4	4
bando 12°	499	192	720
bando aperto	16	7	32
interventi speciali	3	3	3
bando 13°	388	165	602
bando aperto	19	6	39
interventi speciali	-	-	-
bando 14°	382	149	506
bando aperto	21	10	63
interventi speciali	3	3	3
bando 15°	593	67	229
bando aperto	34	9	53
interventi speciali	7	7	7
bando 16°	519	183	629
bando aperto	36	9	51
interventi speciali	4	4	4
totale	3.185	994	3.661
totale stimato Ue da restaurare nel 2000 (fonte Edilveneziana)		9.527	
restaurate nel periodo 2000-2005		994	
da restaurare		8.533	

Andamento degli stanziamenti 2002-2005 e fabbisogno triennale 2007-2009

importi in euro

Il fabbisogno per i contributi di restauro per il patrimonio immobiliare privato anni 2007-2009 si ricava sia dalla media degli stanziamenti degli ultimi cinque anni del bando permanente dei restauri, maggiorati dai contributi per i servoscala/ascensori, per i piani terra e gli interventi speciali. Tale dotazione permetterebbe di continuare l'opera di restauro e risanamento del patrimonio immobiliare privato ed è il livello minimo per permettere il mantenimento della residenza nel centro storico di Venezia.

Per il bando 2006 (17°) è in corso una ricognizione delle pratiche giacenti al fine di recuperare le economie derivanti da rinunce e decadenze per destinarle al bando in essere.

anno 2002 bando 13°	anno 2003 bando 14°	anno 2004 bando 15°	anno 2005 bando 16°	fabbisogno 2007 bando 18°	fabbisogno 2008 bando 19°	fabbisogno 2009 bando 20°
stanziamenti complessivi per bando restauri						
16.383.706,92	15.751.264,00	10.335.696,98	18.963.432,73	16.000.000,00	16.000.000,00	16.000.000,00
conto capitale						
13.226.965,55	12.483.000,00	8.331.000,00	14.981.111,85	13.250.000,00	13.250.000,00	13.250.000,00
conto interessi						
1.716.741,42	1.580.000,00	634.000,00	1.611.891,78	1.500.000,00	1.500.000,00	1.500.000,00
conto capitale enti						
950.000,00	1.264.000,00	1.095.000,00	1.611.891,78	1.250.000,00	1.250.000,00	1.250.000,00
stanziamento servoscala/ascensori						
490.000,00	424.264,00	225.696,98	658.537,32	500.000,00	500.000,00	500.000,00
piani terra						
-	-	1.000.000,00	-	-	1.000.000,00	-
interventi speciali						
-	4.406.000,00	3.172.284,50	5.090.000,00	2.500.000,00	2.500.000,00	2.500.000,00
totale						
16.383.706,92	20.157.264,00	14.507.981,48	24.053.432,73	19.000.000,00	20.000.000,00	19.000.000,00

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

Marchio del vetro artistico di Murano

finanziamento

2007	500.000 euro
2008	500.000 euro
2009	0 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 fidelità 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 è pari a 500 mila euro.

Interscambio completamente

finanziamento

2007	2.000.000 euro
2008	2.500.000 euro
2009	2.500.000 euro

L'intervento prevede, nell'isola del Tronchetto, la realizzazione di un centro logistico interscambio di circa 150 metri per circa 55 metri, su tre piani: due fuori terra e uno interrato. Il piano interrato avrà una superficie di 6.350 mq di cui 3.600 mq destinati a parcheggio. Il piano terra avrà una superficie di circa 7.600 mq, 6.000 dei quali con altezza di circa 9 metri per lo stoccaggio delle merci. Il primo piano avrà una superficie di circa 4.200 mq così suddivisi: 1.200 destinati a show room, 1.100 per le merci su bancali, 1.800 per uffici e servizi. La banchina di circa 1.000 mq sarà attrezzata con una struttura di ormeggio, capace di ospitare 400 imbarcazioni.



Sacca Fisola

finanziamento

2007	4.190.000 euro
2008	0 euro
2009	0 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.



Nuovo Palazzo del Cinema al Lido

Il Palazzo

La prima edizione della Mostra Internazionale di arte Cinematografica, si svolse il 6 agosto del 1932 all'Hotel Excelsior. La novità e il successo della Mostra, spinsero gli organizzatori alla creazione di una sede propria che vide in Luigi Quagliata, il progettista. Il Palazzo del Cinema venne costruito con estro "modernista" nel giro di due



anni; si componeva di una hall e di una sala. Dopo il periodo bellico i vertici della Biennale incaricarono lo stesso Quagliata, in collaborazione con Angelo Scattolin, all'ampliamento del Palazzo. Il progetto del '52 prevedeva l'ampliamento con un avancorpo sulla piazza antistante, un aumento della sala cinematografica, la così detta "sala grande", altre sale cinematografiche, un'arena scoperta, uffici, servizi. Furono realizzati l'avancorpo, l'arena scoperta e solo in parte si diede corso agli ampliamenti delle sale.

Dopo gli anni della contestazione, la rinata Mostra Cinematografica, si ritrovò con i problemi di sempre: insufficienza di spazi per le rappresentazioni, di uffici, di sale per la critica. Nell'ambito della XX Mostra Internazionale di Architettura del 1991, venne bandito un concorso la progettazione di un nuovo Palazzo del Cinema; vinse il progetto dell'architetto Rafael Moneo, mai realizzato per la mancanza di risorse finanziarie. Alla mancanza di spazi si ovviò con la costruzione di tensostrutture e la dispersione degli eventi connessi con la Mostra.

La neo costituita Fondazione La Biennale, nel 2004, per risolvere definitivamente i problemi della Mostra, bandì un nuovo concorso di progettazione, per il nuovo Palazzo del Cinema. Vincitore è risultato l'architetto Rudy Ricciotti associato con lo Studio "5+1".

L'Ospedale al mare

L'Ospedale al mare, già Ospizio marino, è sorto al Lido nella seconda metà dell'800. Per un lungo periodo, è stato, una struttura sanitaria d'avanguardia, conosciuta anche fuori dai confini nazionali, per la prevenzione e cura della tubercolosi. Con la pratica della profilassi antibiotica e la scomparsa della malattia, l'Ospizio diventa un Ospedale Generale con costi di gestione insostenibili a fronte del numero di degenti ed alle duplicazioni di specialità cliniche, in rapporto agli altri ospedali cittadini. Ferma la necessità di mantenere un presidio sanitario nell'isola del Lido e garantire adeguati servizi alla popolazione, la Regione Veneto, l'Ulss 12 Veneziana e il Comune, hanno concordato la vendita dell'area al Comune e la sua valorizzazione con il concorso di soggetto privato. Il compendio comprende 140.000 mc con una superficie in piano di oltre 42.000 mq.

Il ricavato della vendita del compendio, sarà interamente destinato dall'Ulss 12, per la copertura di parte dei costi di costruzione del nuovo Ospedale di Mestre. La valorizzazione dell'area, conseguente alla variante urbanistica, da parte della Regione, prevede edificazione residenziale, per servizi e, cosa più importante, l'edificazione del nuovo Palazzo del Cinema da parte del soggetto privato valorizzatore.

Il nuovo Palazzo del Cinema dovrebbe essere inaugurato nel 2011.

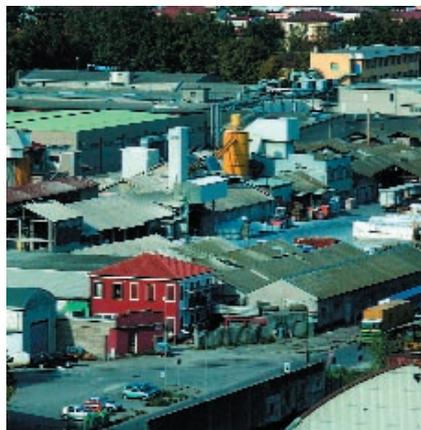
L'Amministrazione comunale, per il momento e prudenzialmente stima in 15.000.000 di euro il costo del compendio immobiliare.

Via dell'Elettricità

finanziamento

2007	2.000.000 euro
2008	8.000.000 euro
2009	7.000.000 euro

L'intervento prevede il totale rifacimento dell'asse viario, lungo circa 7.500 m. L'opera, che comprende interventi collaterali di urbanizzazione e sistemazione a verde, sarà di fondamentale importanza per alleggerire il traffico in entrate e uscita dal porto commerciale di Marghera.



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

finanziamento

2007	3.500.000 euro
2008	4.000.000 euro
2009	4.000.000 euro

Nell'ambito delle attività che erano nelle competenze del Commissario delegato dal Governo al traffico acqueo nella laguna di Venezia, per l'anno 2007 e 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 pubblico di linea, non di linea e il diporto, che comportano una spesa complessiva di 4 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 (ord. comm. n. 47 prot. 909 del 31.12.2003)
- costo dell'opera **3.500.000** euro

Trattasi di intervento complementare alla realizzazione del costruendo interscambio merci. Posta di fronte ad esso, avrà lo scopo di ospitare barche che verranno tolte dai rii interni, oggi particolarmente intasati. Tale intervento potrà essere realizzato al termine dei lavori di realizzazione della vasca di compensazione idrica dell'acquedotto di Venezia, in quanto si intersecano, nell'area destinata alla darsena, due tubi da 80 cm provenienti dalla terraferma e altri sottoservizi. Tali tubi, finita la vasca, saranno intercettati al di fuori dell'area di influenza della darsena.



Bacino di San Marco

- riorganizzazione approdi del servizio pubblico di linea e non
- costo co-finanziato dal Commissario per **1.000.000** euro
il resto a carico dell' Actv (Azienda consorzio trasporti veneziani)

Trattasi di opera necessaria per risolvere l'annoso problema dell'intersecazione delle rotte tra i gondolieri che spingono le loro imbarcazioni a forza di braccia e i mezzi del servizio pubblico di linea e non a motore. Da questo spunto, attraverso la progettazione di un pontile polifunzionale, si condenseranno tutte le funzioni di trasporto dell'area: linea,



gondolieri, merci, stazione taxi, con un contributo anche al disorganizzato commercio ambulante della zona.

Tale progetto sarà oggetto di discussione e di richiesta di approvazione nei prossimi comitati consultivi di cui all'art.1 comma 3 dell'ordinanza del Ministro dell'Interno delegato per il coordinamento della protezione civile 27.12.2001, n. 3170, in data 30.07.2002.

San Pietro di Castello

- zona Olivolo, realizzazione di nuova struttura di ormeggio
- costo dell'opera **870.000** euro

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 da diporto che verranno rimosse dai rii interni oggi intasati. Tale progetto



sarà oggetto di discussione e di richiesta di approvazione nei prossimi comitati consultivi di cui all'art.1 comma 3 dell'ordinanza del Ministro dell'Interno delegato per il coordinamento della protezione civile 27.12.2001, 3170, in data 30.07.2002.

Centrale di gestione del traffico acqueo

- tecnologie GPS-GPRS-MANTA
- co-finanziamento altre 600 unità di bordo
- costo dell'opera **500.000** euro

Con precedenti ordinanze commissariali, sono stati approvati e realizzati sia la centrale operativa per il controllo di imbarcazioni dotate di apposita unità di bordo (55 realizzate e installate) basata su tecnologie satellitari e GPRS che il modello dinamico del traffico acqueo a scala urbana (MANTA).

Con finanziamenti europei, questi due interventi verranno ulteriormente potenziati ed integrati. Al fine di completare l'installazione di tutte le unità di bordo sottoposte ad autorizzazione e licenza comunale è necessario co-finanziare le apparecchiature necessarie. La rimanente quota parte di finanziamento starà a carico degli autorizzati e licenziatari del Comune di Venezia.

Tale progetto sarà oggetto di discussione e di richiesta di approvazione nei prossimi comitati consultivi di cui all'art.1 comma 3 dell'ordinanza del Ministro dell'Interno delegato per il coordinamento della protezione civile 27.12.2001, n. 3170, in data 30.07.2002. È urgente, tuttavia, la realizzazione di una centrale operativa che coordini entrambe gli ambiti, il controllo del traffico e la simulazione del modello, unitamente ai sistemi GIS già in possesso del Comune di Venezia relativi al traffico acqueo.

Cannaregio Sacca della Misericordia

- ampliamento struttura di ormeggio esistente
- progettazione e costruzione di pontile per il collegamento con l'aeroporto
- costo co-finanziato dal Commissario **400.000** euro
il resto a carico alla Società di Gestione degli ormeggi

Attraverso l'aggiunta di alcuni pontili galleggianti si può aumentare la capacità di contenere un numero maggiore di barche all'interno della struttura già realizzata. Tuttavia si propone la realizzazione di un pontile galleggiante, che funga da interscambio persone, da cui partire per l'aeroporto. Tale progetto sarà oggetto di discussione e di richiesta di approvazione nei prossimi comitati consultivi di cui all'art.1 comma 3 dell'ordinanza del Ministro dell'Interno delegato per il coordinamento della protezione civile 27.12.2001, n. 3170, in data 30.07.2002.



finanziamento

2007	800.000 euro
2008	800.000 euro
2009	800.000 euro

Sulla base dell'ordinanza 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 (pubblicata 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 autorizzato, con contratti a tempo determinato correlati alla vigenza dello stato d'emergenza, a integrare la dotazione organica del Corpo dei vigili urbani nel limite delle risorse finanziarie disponibili di cui all'art. 6 della legge n. 798 del 29 novembre 1994.

Dal 2002 a oggi, la Polizia municipale di Venezia, sezioni Traffico acqueo e Moto ondosio, presso cui è stato aggregato il predetto personale assunto a tempo determinato, ha effettuato attività di vigilanza e controllo del traffico acqueo e di contrasto del fenomeno del moto ondosio, dimostrando di avere acquisito professionalità e competenza in materia.

Vi è, pertanto, la necessità di autorizzare il Comune di Venezia a rinnovare e/o a stipulare per l'anno 2007 i contratti di lavoro a tempo determinato del personale di Polizia municipale in argomento, ai sensi dell'art. 5 comma 2 dell'ordinanza di protezione civile n. 3170/2001 citata, 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 ed autonomie locali per il quadriennio normativo 2002-2005 e il biennio economico 2002-2003, siglato dalle parti in data 16 ottobre 2003, ammontano a presunti 800 mila euro.

Rottamazione natanti a motore

finanziamento

2007	0 euro
2008	3.000.000 euro
2009	3.000.000 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 comunali indirizzate alla conoscenza della situazione del parco mezzi acquei possono sintetizzarsi nei seguenti dati.

licenze comunali

■ 320 licenze trasporto cose in conto terzi

Barche di varia stazza e dimensioni. Il costo del mezzo chiavi in mano varia mediamente dai 15 mila euro ai 110 mila euro e oltre. Le motorizzazioni essenzialmente diesel variano dai 10 mila euro ai 25 mila euro. Sono in commercio nuovi motori diesel commonrail di nuova generazione conformi alle normative europee in materia di inquinamento acustico e chimico. Le imbarcazioni di tipo tradizionale non richiedono particolari modifiche alla carena, e le potenze installate sono equilibrate. Non così per le nuove 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.



■ 235 licenze taxi (compresi 12 gondolieri)

■ 35 licenze noleggio

Barche simili. Il costo chiavi in mano varia dagli 85 mila euro in vetroresina ai 250 mila euro in legno. Le motorizzazioni essenzialmente diesel hanno potenze superiori ai 200-220 cv e sono dotate di piede poppiro. Hanno un costo, complete, in-



stallate e cablate che si aggira intorno ai 25 mila euro. La provincia ha fatto redigere opportuni studi nei quali è stata determinata la potenza massima installabile pari a circa 165 cv ($149 \pm 10\%$) e con la proposta di un derating o depotenziamento delle pompe di iniezione entro 6 mesi dall'entrata in vigore della norma e la sostituzione dei motori entro 3 anni dalla data medesima. Il costo complessivo della sostituzione di tutti i motori si aggira intorno ai 7 milioni euro. Il costo complessivo per l'acquisto di nuovi mezzi è mediamente intorno ai 27 milioni di euro. Analogamente, rientri o vendita dell'usato ad altre realtà esterne alla laguna di Venezia dovrebbe essere incentivato. Il costo a unità per il derating è mediamente intorno ai 1.500 euro per i motori nuovi e 3.000 euro per i motori usati, ove è possibile. Il depotenziamento non è cosa facile per i motori usati. A Venezia non esistono aziende od officine in grado di farlo. Esistono solo poche officine in terraferma in grado effettuare l'intervento di modifica che hanno un banco freno. Deve essere presente un tecnico RINA che certifichi il depotenziamento.

- 45 licenze gran turismo
Barche essenzialmente per il trasporto persone in gruppo superiore alle 20 persone e fino a 150.



autorizzazioni di altri enti

Conto proprio. Sono circa 90 mezzi delle imprese edili con grande prevalenza delle barche in legno (topi) con costi medi intorno ai 80 mila euro; esistono poi ulteriori imbarcazioni (circa 2000 di artigiani, aziende, enti ecc.) di svariate fogge, dimensioni, motorizzazioni. Tra questo tipo di autorizzazione rientrano anche le barche tipo taxi degli enti.



studio carene

Si sta elaborando, attraverso raccolta dati, esperienze, modelli, determinazione dei parametri fisici, la progettazione e modelling matematico di almeno due carene (motoscafo e catamarano). Il costo complessivo per la realizzazione dei due prototipi di scafo è di 50 mila euro.

Rispetto a questo tipo di realtà si dovrebbe intervenire con un apposito bando per l'erogazione di contributi per l'acquisto di imbarcazioni e per l'acquisto di motorizzazioni, fissando il costo massimo del mezzo e del motore su cui si calcolerà la percentuale di contributo.

**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 2007-2009 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 2003-2016

finanziamento quota Comune di Venezia

2007 **10.000.000** euro

2008 **12.000.000** euro

2009 **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 2007 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 (2007-2011).

2° lotto – Nel corso del 2006 è stata completata la progettazione esecutiva dell'ampliamento (marginamento della nuova isola e conferimento fanghi) e, se finanziato, verrà avviata la procedura d'appalto. In questa ipotesi, i lavori potrebbero essere avviati entro il 2007 mentre il conferimento dei fanghi verrebbe attuato nel 2008.

Successivamente alla fase di assestamento dei fanghi riportati (che si svilupperebbe nel 2009), 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	2011
2° lotto – realizzazione della sacca	entrata in funzione	2008		
costruzione degli spazi cimiteriali	entrata in funzione (1° stralcio)	2013	a pieno regime	2016

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 2007-2009).

finanziamento

2007	4.500.000 euro
2008	6.500.000 euro
2009	0 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.



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 31,5 milioni di euro

residuo da finanziare 43,3 milioni di euro

da finanziare nel 2007-2009 16 milioni di euro (comprensivi quota Stato-Regione)

inizio - fine lavori 2001-2013

finanziamento quota Comune di Venezia

2008 **5.600.000** euro

2009 **4.200.000** 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 2013, data stimata in relazione alla continuità dei trasferimenti.

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

avvio dei primi interventi

anno 2001

entrata in funzione a pieno regime

anno 2013

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	in corso
lotto 4 stralcio 1 intervento integrato	4.272.000	in corso
lotto 4 stralcio 2 intervento integrato	5.991.000*	in progetto
lotti 5-9 intervento integrato	33.841.000*	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
totale	74.791.000	

* 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.

Lido di Venezia

nuove opere fuori Progetto integrato rii e Accordi di programma

- restauro muri di sponda
- rifacimento opere di urbanizzazione

investimento 22,6 milioni di euro

1° lotto 11,9 milioni di euro

2° lotto 10,7 milioni di euro

finanziato 12,1 milioni di euro

1° lotto 11,9 milioni di euro

2° lotto 0,2 milioni di euro

residuo da finanziare nel 2007 **10,5** milioni di euro (2° lotto)

inizio - fine lavori 2005-2009

finanziamento quota Comune di Venezia

2007 **10.465.000** euro

2008 **0** euro

2009 **0** euro

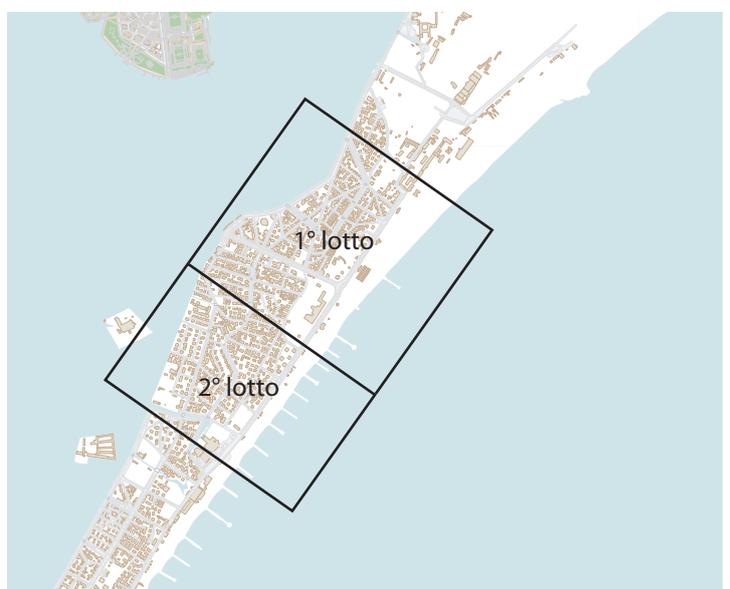
Dopo anni di incuria che li aveva trasformati in strette vie d'acqua a volte impraticabili, nel corso del 2005 è stato avviato il risanamento dei muri di sponda dei canali interni del Lido.

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 2007.

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, già in corso di esecuzione, verrà completato nel corso del 2007.

Il 2° lotto, se finanziato, verrà avviato nel corso del 2007 e completato nel 2009.

Tempi per l'entrata in funzione dell'opera

1° lotto anno 2007

2° lotto anno 2009

Costo dell'intervento

1° lotto 11,9 milioni di euro

2° lotto 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 2007-2009 **35,7** milioni di euro (comprensivi quota Stato-Regione)

inizio - fine lavori 2007-2019

finanziamento quota Comune di Venezia

2007 **6.340.000** euro

2008 **7.170.000** euro

2009 **11.670.000** 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 oggi in corso. Si provvederà con la progettazione esecutiva dei diversi settori di cui il primo verrà appaltato nel 2007. Si prevede di terminare gli interventi nel 2019. L'entrata in funzione del primo settore è prevista per il 2010.

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 2010

a pieno regime anno 2019

	importo	settori d'intervento
2006	8.009.000	Sacca Serenella
2007	8.684.000	Vetrai e Sacca Serenella
2008	11.226.000	Vetrai, Sacca Serenella e Museo
2009	15.746.000	Vetrai, Sacca Serenella e Museo
2010	8.266.000	Vetrai e Museo
	51.931.000	totale 1° stralcio
2011	8.534.000	Sacca Serenella e Cimitero
2012	11.034.000	Sacca Serenella, Cimitero e Navagero
2013	11.734.000	Sacca Serenella, Cimitero e Navagero
2014	6.829.000	Sacca Serenella, Cimitero e Navagero
2015	9.366.000	Navagero e Case Nuove
2016	3.797.000	Case Nuove
	51.294.000	totale 2° stralcio
	103.225.000	totale intervento

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 27,1 milioni di euro

residuo da finanziare 21,9 milioni di euro

da finanziare nel 2007-2009 **13,4** milioni di euro (comprensivi quota Regione Veneto)

inizio - fine lavori 1998-2010

finanziamento quota Comune di Venezia

2008 **2.500.000** euro

2009 **1.660.000** 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.

La realizzazione del collettore principale nell'abitato di San Pietro in Volta e di un lotto dei collettori secondari (lavori in corso). Si tratta della costruzione del nuovo collettore principale (1700 m) diviso in tre tronchi e dei collettori secondari di collegamento delle utenze alla rete principale, con il contemporaneo riordino e rinnovo dei sottoservizi e il recupero funzionale della pavimentazione.



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 riflussi 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 2010, data stimata in relazione alla continuità dei trasferimenti.

Tempi per l'entrata in funzione delle opere

avvio dei primi interventi	anno 1998
entrata in funzione a pieno regime	anno 2010

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
nuovo collettore principale a San Pietro in Volta	4.251.000	concluso
collettori secondari di collegamento alla rete principale		
lotto 1 a San Pietro in Volta	3.897.000	in corso
collettori secondari di collegamento alla rete principale		
lotti 4-7 a Pellestrina e lotti 2-4 a San Pietro in Volta	22.987.000*	in progetto
adeguamento del collettore principale a Pellestrina	805.000	in appalto
totale	48.983.000	

*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.