

Scavi in umido nel centro storico est: rii de la Panada, Widman e del Batelo

La Giunta comunale ha approvato un importante progetto per lo scavo in umido di alcuni rii veneziani molto trafficati: rio de la Panada, parte del rio Widman e quasi tutto il rio del Batelo.

In una città speciale come Venezia, l'interimento dei rii non si ferma mai. Con il trascorrere del tempo i canali tendono inevitabilmente a interrarsi, a causa del continuo apporto di sedimenti antropici dall'abitato e naturali dalla laguna, oltre che per il dilavamento di terreno dalle sponde e per il fisiologico spostamento di fango determinato dal flusso e riflusso delle acque. È quindi necessario ciclicamente asportare i fanghi dal fondo per evitare che la navigabilità sia compromessa e le condizioni igieniche degenerino.

Lo scavo in umido – ossia in presenza di acqua – permette di asportare gran parte dei fanghi depositati con tempi e costi molto minori, senza posare palancole e senza mettere in asciutto il rio, cosa che può comportare inconvenienti sull'integrità dei fabbricati ma che è necessaria quando il rio abbisogna di manutenzione straordinaria.

L'intervento, da eseguire in assenza di imbarcazioni ormeggiate, consiste nello scavo del fango depositato sul fondo fino al raggiungimento della quota -1,70 m sullo zero di Punta Salute.

Lo scavo verrà effettuato mediante benne, poste su barconi, e sarà limitato alla sola fascia centrale del canale per non danneggiare i muri di sponda.

Si stima che il volume totale di fango da asportare sia pari a circa 3200 mc.

I fanghi scavati saranno conferiti nell'area di smaltimento realizzata dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (ex Magistrato alle acque) all'interno della conterminazione lagunare o in un impianto di trattamento autorizzato.

I lavori sono articolati a stralci, così come stabilito nell'ordinanza 553 del 31 agosto 2016. Per arrecare il minor disagio possibile ai residenti e ai concessionari degli spazi acquei, le operazioni di scavo saranno eseguite anche in presenza delle strutture di ormeggio, senza rimuovere le paline, sollevando così i concessionari dall'onere di rimozione e riposizionamento delle stesse. Tuttavia, essendo i canali occupati dai pontoni con benne, la circolazione acqua è già stata interdetta a tutte le unità, sia a remi sia a motore, e sono state sospese le occupazioni di spazio acqueo fino al termine dei lavori di scavo.





La storia

Lo scavo dei rii, finalizzato ad assicurarne la navigabilità e la salubrità, è sempre stato una priorità della Repubblica Serenissima durante tutta la sua esistenza.

L'attività si è protratta anche dopo la caduta della Repubblica, almeno fino alla metà degli anni sessanta del secolo scorso. Si è successivamente interrotta, a causa soprattutto delle difficoltà rappresentate dalla scarsità delle risorse finanziarie disponibili e dall'inadeguatezza delle norme ambientali, che comportavano complessità operative e costi tali da renderne di fatto impossibile la realizzazione.

All'inizio degli anni novanta la situazione di interrimento dei rii aveva raggiunto livelli insostenibili, fino a rendere precario l'uso delle vie d'acqua ai mezzi dei Vigili del fuoco e alle ambulanze, tanto da diventare un'emergenza a cui non si poteva non dare risposta.

Nel 1994 venne data vita al *Piano programma degli interventi integrati per il risanamento igienico ed edilizio della città di Venezia*, frutto di un accordo di programma tra Stato, Regione e Comune, che individuava il Comune di Venezia quale soggetto attuatore.

Dal 1997 Insula si occupò di attuare il progetto integrato rii, in seguito rallentato e interrotto per la scarsità di finanziamenti di legge speciale.

Utilizzando i dati batimetrici raccolti nei primi dieci anni di attività di Insula, si è stimato che l'interrimento medio dei rii di Venezia è dell'ordine di 2 centimetri l'anno, valore che porta a considerare necessario uno scavo complessivo annuo di almeno 10.000 metri cubi di fango.

Al fine di assicurare le condizioni di navigabilità e salubrità, di sicurezza insomma, necessarie alla vita della città e dei cittadini, è indispensabile continuare l'attività di scavo attraverso un programma di manutenzione ordinaria, che eviti l'instaurarsi di nuove situazioni di emergenza.

rio de la Panada

lunghezza 430 m

larghezza 8,2 m

volume scavo 1560 mc

rio Widman

lunghezza 42 m

larghezza 7,5 m

volume scavo 115 mc

rio del Batelo

lunghezza 470 m

larghezza 10 m

volume scavo 1504 mc

