



I limiti di una più grande Venezia

di GUIDO ZUCCONI

All'inizio del XX secolo, il problema di espandere i confini tradizionali appare ovunque come una necessità improrogabile. A Venezia, in particolare, la questione si presenta secondo due motivazioni strategiche distinte ma tra loro congiunte: da un lato occorre trovare spazio alla crescita quantitativa e, dall'altro, bisogna dare adeguata collocazione a una serie di progetti che non possono essere collocati entro i limiti ristretti dell'*insula*.

Si trattava, in questo secondo caso, di funzioni nuove che caratterizzano un moderno centro urbano. Contrariamente a ciò che una letteratura di maniera continua ad affermare, nella città predominava allora la volontà di definirsi tale: questo genere di aspettative si materializzava anche in Venezia la quale non poteva e non voleva fare a meno di grandi attrezzature di servizio, come mercati generali e ospedali a padiglioni. Rientravano in questo repertorio di modernità anche insediamenti industriali e portuali più grandi di quelli realizzati nella seconda metà dell'Ottocento; infine, in linea con i tempi nuovi e con gli accresciuti bisogni, si intendeva procedere a interventi coordinati, e non più puntuali, nel settore dell'edilizia economica.

In una prima fase, collocabile tra il 1880 e il 1900, la risposta a questa triplice necessità di carattere funzionale aveva potuto trovare posto nella città insulare; servizi pubblici, manifatture e case a buon mercato erano andate insinuandosi tra le maglie larghe delle fasce più periferiche specialmente nelle aree di Santa Marta, di Castello e della Giudecca. Anche se i suoi confini ancora non erano mutati nello spazio, già da tempo Venezia era stata costretta a rivedere la sua fisionomia e la sua dimensione di città insulare; l'apertura del primo ponte trans-lagunare e, dal lato opposto, le nuove bocche di porto avevano collocato la ex-Dominante nell'ambito di un nuovo sistema di connessioni locali, nazionali e internazionali.

Dopo il 1870, l'apertura dei trafori transalpini da un

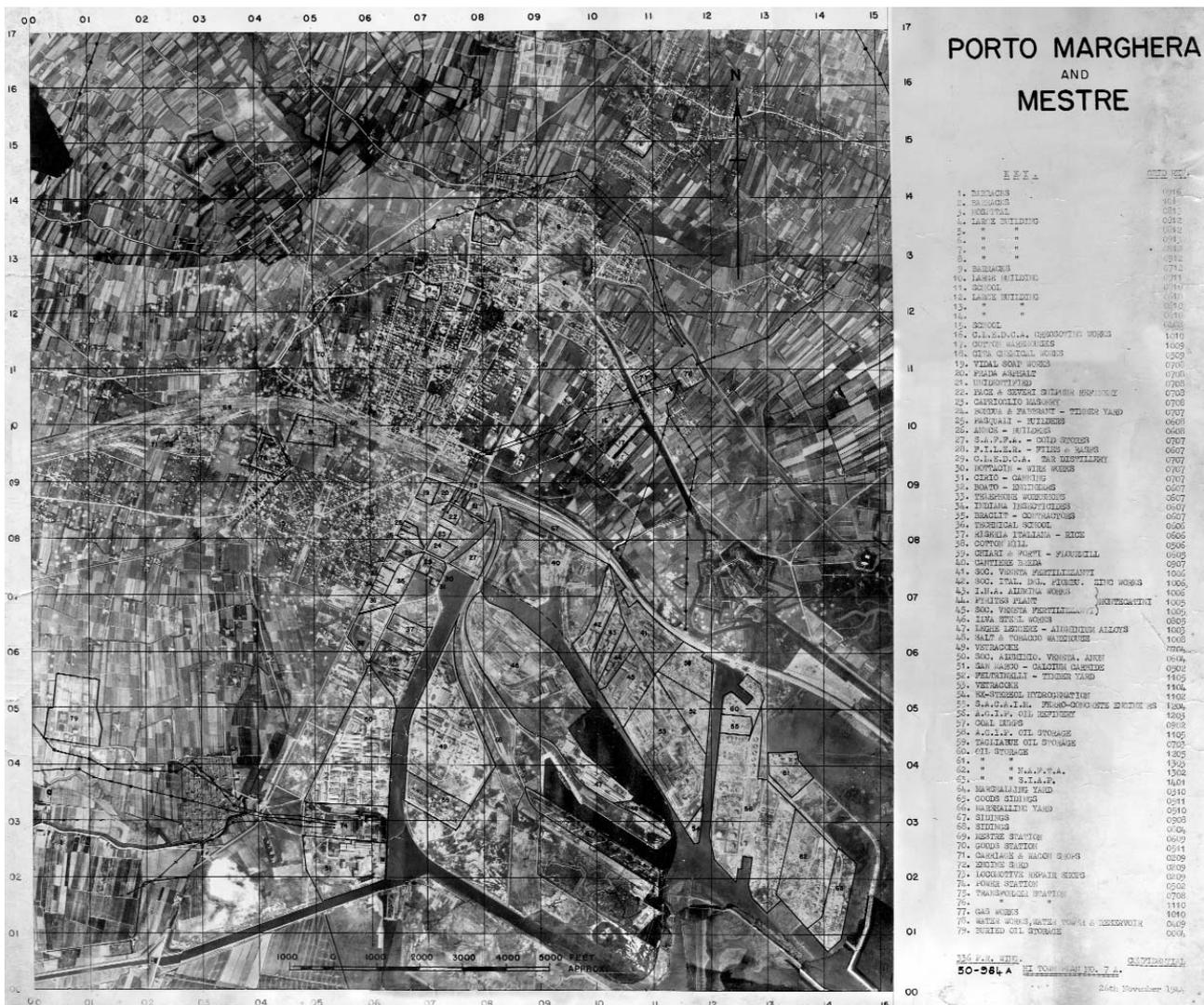
lato e del canale di Suez dall'altro avevano dischiuso la promessa di una nuova centralità geografica-commerciale per Venezia¹. Ma la città racchiusa all'interno dei suoi confini tradizionali appariva troppo ristretta per potere cogliere fino in fondo le straordinarie occasioni offerte dal nuovo quadro di comunicazioni continentali e inter-continentali. Da un certo momento in poi appare chiaro infatti che le questioni non possono trovare soluzione a scala locale ovvero all'interno di una città considerata entro i suoi limiti tradizionali. Non è soltanto una questione di spazio necessario: per essere realmente assecondata, la tendenza allo sviluppo dovrà investire anche l'intorno lagunare che non può più apparire come un vuoto da percorrere. L'attenzione va in particolare alle sue sponde che dovranno apparire come la nuova frontiera di un processo di espansione².

Infatti, in una seconda fase collocabile tra il 1902 e il 1917, il complesso delle nuove, possibili attribuzioni funzionali va a interessare due aree che stanno ben al di là dell'acqua: da un lato i cosiddetti Bottenighi (Marghera) per gli insediamenti produttivi e dal lato opposto la fascia ante-marina (il Lido) per una serie di attività legate al tempo libero.

In un'ulteriore fase, l'onda della crescita andrà a sommergere anche il centro preesistente di Mestre e una serie di altri nuclei suburbani che le hanno fatto tradizionalmente da corona (Favaro, Chirignago, Carpenedo).

La creazione della grande Venezia

Al processo di dilatazione "naturale" non poteva non corrispondere nel tempo un sostanziale ampliamento dei confini amministrativi, da compiersi a spese delle municipalità circoscrizionate. Il fenomeno ha inizio nel lontano 1883 con l'assorbimento, in tutta la sua estensione territoriale, del Comune sub-lagunare di Malamocco. Poi, trent'anni dopo, il processo viene accelerato secondo una progressione costante che, nell'arco di dieci anni, permetterà di inglobare sempre più ampie zone insulari e di terraferma.



Royal Air Force, mappa aerofotogrammetria con gli abitati di Mestre e Marghera, 1942. AMV

A essere interessata è soprattutto la porzione di territorio che sta a monte del bordo lagunare. Qui, nel 1917 una parte del Comune di Mira e una parte di quello di Mestre vengono scorporate per dare vita al nuovo porto di Venezia in terraferma. Determinante sarà in particolare il decreto per la costruzione dello scalo di terraferma, approvato nell'estate del 1917³; come *conditio sine qua non* per la sua realizzazione si indica esplicitamente l'ampliamento del Municipio veneziano, a discapito di altri comuni e specialmente di quello di Mestre. Il processo di fusione amministrativa procede da allora a 360 gradi, secondo un movimento centrifugo che procede a partire dall'*insula* veneziana: nell'ambito lagunare, i rapporti quantitativi tra il centro e la periferia sono tali da far apparire il processo come inesorabile e progressivo inglobamento di realtà marginali in una specie di

grande sole. Nel 1911, alla vigilia dei grandi incrementi territoriali, vi risiedono circa 158.000 persone⁴; alla fine del processo di assorbimento territoriale, gli insediamenti extra-insulari non rappresenteranno che un quarto del totale in termini di popolazione. I rapporti in termini di superficie saranno invertiti, poiché Venezia con il Lido costituirà meno di un decimo dell'insieme. Nel 1923 è la volta di Pellestrina, poi l'anno successivo di Burano e di Murano, dove l'opposizione al provvedimento è più forte che altrove: oltre 22.000 unità vengono così incluse entro i nuovi confini municipali. La formazione di una metropoli lagunare si conclude nell'agosto del 1926, quando si procede all'accorpamento dei quattro comuni di terraferma: Chirignago, Favaro Veneto, Zelarino e Mestre. Circa 36.000 nuovi abitanti sono così ad aggiungersi

a una popolazione di oltre 180.000 persone; l'incremento in sé non è gran cosa, ma permette alla "più grande Venezia" di oltrepassare quota 200.000⁵. Per numero di abitanti si tratta dell'undicesimo comune italiano il quale, in una ideale gerarchia dimensionale, si colloca alle spalle di Catania e, a una certa distanza, dalla rivale Trieste.

Dal processo di dilatazione amministrativa prende forma una nuova entità dotata di un carattere "tricipite"; entro il suo ampio perimetro sono infatti incluse, oltre all'*insula* veneziana, l'estuario costiero e la terraferma mestrina. Nel mezzo vi sono vasti tratti di superficie lagunare la quale costituisce, a seconda dei punti di vista, il connettivo o l'elemento separatore.

Nel suo definitivo assetto territoriale, la "più grande Venezia" nasce ufficialmente il 28 giugno 1926, sulla base di un decreto ministeriale presentato dallo stesso Giuseppe Volpi: in quella circostanza, egli agisce allo stesso tempo in veste di membro del Consiglio dei ministri e di industriale direttamente coinvolto nella creazione della nuova zona portuale/industriale. Il provvedimento

amministrativo che darà reale attuazione è però approvato nell'agosto successivo.

La nascita della metropoli lagunare è motivata da diverse ragioni di tipo contingente, ma il motore fondamentale è costituito dall'idea di dare un'adeguata cornice territoriale all'espansione del porto e della sua zona industriale; da questo punto di vista, il disegno di una più vasta entità urbana si situava infatti nella scia di un progetto da tempo elaborato da sindaci lungimiranti come Filippo Grimani, da politici intraprendenti come Piero Foscari, da industriali ambiziosi come lo stesso Giuseppe Volpi⁶.

Accanto alla motivazione *industrialista* vi sono però almeno altri due ordini di ragioni: raggiungere una più efficiente organizzazione dei servizi pubblici, specie nel settore dei trasporti, e infine consentire un "ragionevole sfollamento" della città insulare⁷. Questi obiettivi corrispondono a quelli indicati nella legge che permette l'estensione dei confini municipali; il provvedimento è approvato dal parlamento nel 1923, alle soglie del primo governo fascista, per essere poi inglobato nella legge



Nuove banchine per le "rinfuse" a Portomarghera, 1930. AMV, Fondo Ferruzzi



Planimetria del territorio a nord-ovest di Venezia con indicazione dei confini comunali, Corpo reale del Genio civile, 1916. AMV

comunale e provinciale del 1925.

Nel processo di annessione amministrativa molti hanno visto un atto di imperialismo territoriale perpetrato dalla ex-Dominante nei confronti di comunità circoscrizionate; la svolta anti-democratica del regime fascista avrebbe fornito il carburante politico e legislativo all'intera operazione. Ad accentuarne il carattere autoritario ci sarebbe poi la quasi coincidenza temporale con lo scioglimento delle istanze elettive, avvenuto per decreto il 3 settembre 1926.

L'ingrandimento territoriale può essere però letto anche da un'altra angolazione, ovvero come la conclusione di una traiettoria politico-amministrativa che è iniziata in età giolittiana con i provvedimenti sulla municipalizzazione dei servizi di pubblico interesse⁸: il percorso è andato delineandosi su di un arco ventennale, tra il 1903 e il 1923, ovvero tra la legge Giolitti⁹ e il provvedimento che permette di ampliare i confini comunali, al fine di aumentare la scala d'intervento e migliorare perciò il rapporto costi-benefici, nella fornitura dei

servizi collettivi quali i trasporti e l'acqua potabile. Vero è che, nel caso specifico di Venezia, più che la componente *municipalista* sembra pesare il già citato movente *industrialista*. Tuttavia, qui come altrove, la creazione di una più grande entità urbana risponde prima di tutto a principi di efficienza amministrativa.

La viabilità come supporto territoriale

Così costituita nell'anno IV dell'era fascista, la nuova conformazione municipale pone una serie di questioni in parte nuove, in parte ereditate dal passato; prima di tutto un problema di indeterminazione territoriale che i nuovi confini finiscono per esasperare più che risolvere. Resta più che mai attuale la domanda posta di volta in volta dalle successive fusioni amministrative: dove finisce la Grande Venezia? Su quali motivazioni si basa il tracciato dei nuovi confini, in mancanza di limiti naturali? È tuttavia legittimo stabilirli a tavolino?

Non ci sono documenti espliciti al proposito, ciò nonostante si possono comprendere alcuni criteri guida seguiti da chi ha proceduto all'opera di perimetrazione: il primo esplicita il proposito di inglobare nella nuova entità amministrativa tutte quelle comunità che gravitano e soprattutto che graviteranno sul polo produttivo di Porto Marghera. Il principio non è però messo in atto coerentemente e portato fino alle sue estreme conseguenze: la linea di confine si arresta ai comuni di prima fascia e non include grandi estensioni territoriali, come quella che fa capo al Comune di Mira e che pure fornirà molta manodopera alla nuova zona industriale. Non si sa se il mancato assorbimento debba essere imputato a miopia o (più probabilmente) al timore di appesantire un già grave problema di consenso da parte delle comunità interessate.

In via generale, forma e perimetro della più grande Venezia fanno sorgere un dubbio legato all'eterogeneità morfologica del contesto e soprattutto alla mancanza di un limite fisico. Può il dato amministrativo surrogare l'assenza di segni e di tracce sedimentate dalla storia e dalla geografia? Una risposta implicita giunge nel corso degli anni trenta, quando una serie di atti e di provvedimenti cercheranno di dare compimento agli obiettivi che sono stati all'origine della *Greater Venice*¹⁰.

Il primo passo in questo senso è rappresentato, nel 1937, dalla legge Speciale, quella stessa che istituisce il Casinò di Venezia; il provvedimento rappresenta la prima di una serie di risposte

istituzionali ai problemi urbanistici della più grande agglomerazione lagunare.

La legge si rifà dichiaratamente a una delle ragioni fondamentali che hanno motivato l'ampliamento dei confini municipali: prima viene indicato il problema dello "sfollamento di popolazione" dalle aree più dense del centro, poi se ne tratteggia il suo sbocco naturale legato alla creazione di insediamenti satelliti nelle fasce più esterne¹¹.

Due anni più tardi, in esecuzione della stessa legge Speciale, è approvato il piano di sistemazione edilizia della città insulare¹² che sembra orientare l'intervento pubblico nella medesima direzione: lo schema serve infatti ad attuare quel programma di decentramento residenziale già indicato nel 1926 come una delle fondamentali priorità. Posti in questa cornice, i quartieri suburbani o periferici di Marghera, Sant'Elena e delle Quattro Fontane al Lido dovevano costituire i primi saggi di questo disegno adeguato alla nuova scala territoriale.

Anche in materia di viabilità, il piano redatto da Eugenio Miozzi¹³, tracciava le nuove direttrici di una dimensione metropolitana. Nel nuovo quadro delle comunicazioni trans-lagunari, l'ingegnere-capo del

comune allargato concepisce un sistema "multi-modale" che dal centro di Mestre, attraverso il nuovo ponte e l'*insula* veneziana, giunge fino al Lido¹⁴. Disegnato e scavato per l'occasione, il rio Novo costituisce il tratto mediano di questo nuovo asse del trasporto pubblico che attraversa tutta la grande Venezia in senso perpendicolare al fronte-mare: questa lunga direttrice sarà percorsa dalla "filovia" – nel primo tratto tra Mestre a piazzale Roma – e dal motoscafo – nel secondo segmento tra piazzale Roma e il capolinea del Lido. Il nuovo terminal automobilistico ne rappresenta il nodo principale e sta a sancire, nello stesso tempo, il passaggio dal mezzo terrestre a quello acqueo.

Oltre al rio Novo era prevista una nuova direttissima acquea tra il Canal Grande e le Fondamente Nuove che avrebbe permesso il collegamento diretto con Murano e con la laguna nord.

Nel corso degli anni trenta, era stata anche definita la localizzazione dei principali approdi marittimi e aeroportuali, tutti situati in prossimità della bocca di Lido: lo scalo aereo a San Nicolò e l'irrealizzata stazione per i transatlantici vicino ai Giardini di Castello¹⁵.



Casello d'ingresso dall'autostrada Padova-Venezia, 1934. AMV, Fondo Giacomelli

Per avere un autentico respiro strategico, la proposta di Mozzi avrebbe dovuto però essere collocata in una più ampio schema urbanistico di riferimento, corrispondente a quella più grande entità municipale che era stata creata tredici anni prima. Ma soltanto nel secondo dopoguerra, e in particolare negli anni cinquanta, si inizierà a ragionare attorno alla necessità di definire un piano adeguato alla nuova dimensione territoriale. Indipendentemente dalla scala di intervento e dalla definizione di appositi strumenti urbanistici, tutti sono più o meno d'accordo sulle priorità: questo vale sia per i funzionari in forza al municipio sia per gli architetti liberi professionisti come Duilio Torres. Nel 1940, egli riassume i problemi urbanistici della città metropolitana in quattro punti¹⁶: cita, nell'ordine, la sistemazione e il "diradamento" dell'antica città, l'individuazione di grandi aree edificabili nel contesto territoriale, lo sviluppo della città in terraferma e infine l'organizzazione gerarchica delle comunicazioni.

In assenza di un piano generale, le infrastrutture per la mobilità diventano parte essenziale nella formazione di un'entità amministrativa più ampia. In questa grande nebulosa urbana, diventano soggetti di una "nuova centralità" i nodi legati all'accesso e al transito: si tratta dei terminal ferroviari e automobilistici, dell'aeroporto e della stazione marittima. Un ruolo decisivo è svolto dai ponti, chiamati a ricucire le distanze tra le parti e a superare la discontinuità legate al carattere acqueo degli insediamenti.

Il perno della mobilità trans-lagunare è rappresentato in particolare dal ponte del Littorio¹⁷, il nuovo collegamenti veicolare e filoviario che serve a unire sia il centro insulare alla terraferma, sia l'una all'altra delle due sponde portuali. Non a caso, l'ampliamento dei confini amministrativi è stato scandito dalla realizzazione di infrastrutture viabilistiche di scala metropolitana: oltre al già citato ponte trans-cittadino, inaugurato nell'aprile del 1933, occorre menzionare il "cavalca-ferrovia" costruito nel 1926 per collegare Mestre al nuovo quartiere di Marghera. Infine è da ricordare l'autostrada Padova-Venezia aperta nell'ottobre dello stesso anno¹⁸.

Come abbiamo visto, l'ingegnere-capo Eugenio Miozzi è il grande officiante di questa unione territoriale sancita dalle strade e dai ponti: egli comprende che le infrastrutture della mobilità possono svolgere una funzione vicaria nella definizione di una più grande Venezia.

Un sistema messo in questione

Nel corso degli anni sessanta del Novecento¹⁹, il processo di agglutinazione metropolitana appare consolidato.

Con il piano regolatore del 1964, l'idea di una *greater community* trova una sua effimera consacrazione. È allora che la conurbazione lagunare consolida una sua vacillante fisionomia e raggiunge un suo limite reale: gli scambi quotidiani tra l'*insula* e la terraferma, tra il nucleo di Marghera e i quartieri dormitorio hanno generato una stabile rete di relazioni che, in materia di trasporti pubblici, si traduce nella creazione di un unico bacino di utenza. In ossequio a questo principio, i trasporti vengono riuniti sotto un'autorità unica nel 1978, con il nome di Actv.

In mancanza di confini riconoscibili, un'altra opera viabilistica viene a stabilire un limite visuale e funzionale: la tangenziale. Aperta attorno al 1972, la strada sopra-elevata offre alla grande Venezia un perimetro materializzato sul lato di terra ovvero della conurbazione cresciuta attorno ai poli di Marghera e di Mestre.

Lo sguardo degli specialisti andrà però ben al di là di questo confine. Proprio allora si inizierà a parlare di una chimerica entità sovra-urbana chiamata a inglobare anche Padova e Treviso, oltre alla agglomerazione lagunare²⁰. Anche in questa circostanza, ad agire da supporto territoriale saranno soprattutto la viabilità e, in generale, gli strumenti di una mobilità alla grande scala. La sovra-dilatazione del contesto di riferimento rappresenta uno dei tanti segnali del fatto che, in quegli anni, il progetto di comunità metropolitana comincia a vacillare, se non addirittura a subire una netta battuta d'arresto. Il processo di de-industrializzazione le darà poi un colpo mortale, favorendo le tensioni centrifughe che avevano sempre allignato sia in terraferma, sia nell'*insula*: a partire dagli stessi anni settanta, la crisi irreversibile del polo di Porto Marghera priverà infatti la più grande città lagunare del suo principale motore economico e relazionale.

Del 1979 è, non a caso, il primo referendum consultivo sulla divisione tra la Venezia storica e gli insediamenti di terraferma: sarà la prima di una serie di consultazioni in cui gli abitanti saranno chiamati a pronunciarsi sull'abolizione del comune allargato così come definito nel 1926.

È qui ripresa e ampliata la relazione tenuta al I Convegno nazionale dell'AIUSU (Lecce, 18-20 ottobre 2002), nell'ambito della sessione "Limiti metropolitani". A loro volta, le conclusioni erano parzialmente riportate dal programma di ricerca "Regesto storico di atti, progetti, documenti riguardanti il processo di formazione e consolidamento della città metropolitana di Venezia": il programma si è svolto tra il 1999 e il 2001, nell'ambito della ricerca inter-ateneo (coordinato a livello nazionale da Marino Polin) "La città metropolitana di Venezia: i sistemi delle infrastrutture e i luoghi della centralità".

¹ Si veda il mio saggio, *La cultura degli ingegneri: acque e strade ferrate all'indomani dell'annessione*, in *Storia della cultura veneta*, VI, *Dall'età napoleonica alla prima guerra mondiale*, Vicenza 1987, pp. 625-650.

² I progetti relativi a questa nuova dimensione, ritenuta necessaria alla modernizzazione della città, sono in parte descritti nel volume G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia 2002. In particolare si veda il mio saggio introduttivo, *Una metropoli incompiuta*, pp. 11-15.

³ Decreto luogotenenziale del 23 luglio 1917 per la "Costruzione del nuovo Porto di Venezia, in regione Marghera", in particolare all'articolo 2 ove si prevedeva l'ampliamento del Comune di Venezia, relativamente a tutta la parte del Comune di Mestre situata a sud della ferrovia.

⁴ Dati esatti sulla popolazione inclusa nel territorio comunale sono in G. Zanon, *Dal sovraffollamento all'esodo: popolazione ed occupazione a Venezia nel '900*, in *Venezia Novecento*, "Quaderni di Insula", 4, 2000, pp. 19-32.

⁵ Altri accorpamenti in Italia hanno consentito incrementi di popolazione ben superiori a quelli registrati in laguna: Genova assorbe quasi 180.000 abitanti, Napoli e Milano una cifra pari a circa la metà.

⁶ Si veda in proposito il saggio di M. Reberschak, *Gli uomini capitali: il "gruppo veneziano" (Volpi, Cini e gli altri)*, in *Storia di Venezia*, Roma-Venezia 2002, vol. II, *L'Ottocento e il Novecento*, a cura di S. Woolf e M. Isnenghi, pp. 1255-1312.

⁷ Gli obiettivi sono enunciati nell'articolo *Per la più grande Venezia*, in "Rivista mensile della Città di Venezia", V (1926), pp. 521 sgg.

⁸ Su questi aspetti si veda il recente contributo di Federico Lucarini, *La nascita delle scienze comunali tra Italia ed Europa. L'esempio della municipalizzazione dei servizi pubblici locali (1894-1914)*, in P. Dogliani e O. Gaspari (a cura di), *L'Europa dei comuni. Origini e sviluppo del movimento comunale europeo dalla fine dell'Ottocento al secondo*

dopoguerra, Roma 2003, pp. 201-220.

⁹ È la legge del 29 marzo 1903, "Per la municipalizzazione dei pubblici servizi".

¹⁰ Su questo tema, declinato nei suoi aspetti progettuali, si veda V. Farinati, *Lesperienza di Venezia*, in "Rassegna", 75, 1998, pp. 86-101.

¹¹ D. Torres, *La legge per Venezia del 21 agosto 1937 n. 1901*. *Commento*, in "Urbanistica", 4, 1938, pp. 109-111.

¹² Cfr. la serie di articoli che compaiono, nel corso del 1939, sulla rivista "Palladio": D. Torres, *Il piano di sistemazione edilizia di Venezia e i suoi pericoli*, 4, 1939, pp. 175-179; G. Giovannoni, *Il risanamento urbanistico di Venezia*, 5, 1939, pp. 273-274.

¹³ Sulla figura e sull'opera dell'ingegnere-capo del Comune di Venezia, si veda il volume V. Farinati (a cura di), *Eugenio Miozzi 1889-1979, Inventario analitico dell'archivio*, Venezia 1997. In particolare sulla sua opera di tecnico comunale si veda della stessa autrice, *Eugenio Miozzi e l'ufficio tecnico comunale in epoca fascista*, in F. Cosmai, S. Sorteni (a cura di), *L'ingegneria civile a Venezia Istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, Venezia 2001, pp. 109-121.

¹⁴ Su questo progetto cfr. E. Miozzi, *Come fu progettata e realizzata la nuova comunicazione*, in "Rivista della città di Venezia", 4, 1933, pp. 189-215. Sull'abbinamento, tra ponte, terminal e rio, si veda anche G. Motta, *I lavori del ponte in laguna e del "rio novo" in città*, in "Rivista della città di Venezia", 2, 1931, pp. 523-532.

¹⁵ Cfr. V. Farinati, *La "Riviera di Venezia" e i nuovi terminal marittimi e aerei*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia*, cit., pp. 151-162.

¹⁶ Cfr. *Il problema urbanistico di Venezia*, in "Urbanistica", 1, 1940, pp. 29-36; *Ibidem*, 2, 1940, pp. 73-85; *Ibidem*, 4, 1940, pp. 163-177; *Ibidem*, 6, 1940, pp. 263-277.

¹⁷ Cfr. Cherubini, *Nuovi collegamenti traslagunari*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia*, cit., pp. 73-80.

¹⁸ Si questi aspetti si veda il saggio di V. Farinati, *Il Terminal automobilistico*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia*, cit. pp. 81-89.

¹⁹ Scarsa è la bibliografia riguardante il secondo Novecento a Venezia. Soltanto di recente sono comparse alcune riflessioni storico-critiche e, tra queste, si segnala la raccolta di saggi a cura di M. Reberschak, *Venezia nel secondo dopoguerra*, Padova 1993; L. Pietragnoli, *Dalla ricostruzione al 'problema' di Venezia*, in *Storia di Venezia*, vol. III, *Il Novecento*, a cura di M. Isnenghi, pp. 2225-2278.

²⁰ Cfr. R. Chirivi, *Il sistema metropolitano di Venezia*, Padova, *Treviso. Venezia città del futuro*, in "La Rivista Veneta", 19-20, 1973, pp. 11-30.

Abbreviazioni delle fonti archiviste e iconografiche

AIRE	Archivio degli Istituti dei Ricovero ed Educazione, Venezia
AMV	Archivio Municipale, Venezia
APVe	Archivio Progetti, Iuav, Venezia
ASPd	Archivio di Stato, Padova
ASPVe	Archivio Storico del Patriarcato, Venezia
ASVe	Archivio di Stato, Venezia
BCMVe	Biblioteca del Civico Museo Correr, Venezia
BNM	Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia
FGCVe	Fondazione Giorgio Cini, Venezia
Rmv	“Rivista mensile della città di Venezia”

Insula Quaderni

DOCUMENTI SULLA MANUTENZIONE URBANA DI VENEZIA
Trimestrale di Insula S.p.A.

- N. 0 *"Insula del Ghetto"*, Giugno 1999
- N. 1 *I "masegni"*, Dicembre 1999
- N. 2 *La manutenzione urbana: i rii di Venezia*, Febbraio 2000
- N. 3 *L'Insula dei Frari*, Maggio 2000
- N. 4 *Venezia Novecento*, Settembre 2000
- N. 5 *I "rialzi"*, Dicembre 2000
- N. 6 *I sottoservizi*, Marzo 2001
- N. 7 *Il mercato di Rialto*, Giugno 2001
- N. 8 *Mestre: ri-costruzione di un luogo urbano*, Settembre 2001
- N. 9 *I muri di sponda*, Dicembre 2001
- N. 10 *Progetto Burano*, Febbraio 2002
- N. 11 *Arsenale e'è Museo*, Maggio 2002
- N. 12 *Il popolo delle barche*, Agosto 2002
- N. 13 *I Comitati privati per Venezia*, Novembre 2002
- N. 14 *La città metropolitana*, Febbraio 2003
- N. 15 *Breve dizionario della salvaguardia di Venezia e della sua Laguna*, Maggio 2003
- N. 16 *Insula di Santa Maria Formosa*, Settembre 2003
- N. 17 *I limiti di Venezia*, Dicembre 2003

Coordinamento editoriale: Paolo Gardin

Direzione responsabile: Francesca Scarpa

Redazione: Elena Fumagalli

Segreteria di Redazione: Laura Bortolotti, Chiara Tonus

Immagini: Fondazione Querini Stampalia (p. 29)

Museo Correr (pp. 6, 8, 11, 27, 28, 32)

Archivio Municipale di Venezia, fondo Giacomelli (pp. 45, 72, 75, 77)

Archivio Municipale di Venezia (pp. 56, 58-62, 64, 66-71, 74, 76)

Archivio di Stato di Venezia (pp. 19, 23, 26, 36-37, 39, 49-50, 52, 54)

Impaginazione e stampa: Cartotecnica Veneziana s.r.l.

Registraz. al Trib. di VE n. 1348 del 18/11/99

Iscrizione Registro Nazionale della Stampa n° 9785