

INSULA INFORMA

In lotta... contro il tempo

La manutenzione di Venezia è una lotta con il tempo, causa primaria del degrado, ma il rispetto dei tempi programmati (progettuali, autorizzativi, realizzativi) appare a volte come una difficoltà insormontabile, una richiesta assurda.

di Paolo Gardin*

Il valore della manutenzione urbana. Il 29 aprile l'Assemblea degli Azionisti di Insula ha approvato il bilancio dell'esercizio 1998, il primo completo di attività della nuova società per la manutenzione urbana di Venezia.

Il volume della produzione è stato di 23,7 miliardi di lire ed il risultato economico netto di 523 milioni. Occorre anche considerare che Insula ha prodotto nel 1998 progettazioni esecutive per 28 miliardi e preliminari per altri 130 miliardi di lire. Nel caso di Insula, l'utile è un mero indicatore di efficienza più che un obiettivo primario, come lo è nelle società private. Si tratta di una società di capitali a maggioranza pubblica, la cui missione è impiegare nel modo più efficiente le risorse assegnate dallo Stato al Comune di Venezia per adempiere ai compiti di manutenzione di un centro storico e monumentale che è patrimonio dell'umanità.

È quindi al volume della produzione, e in prospettiva a quello della progettazione che occorre guardare, perché più alto è il loro valore, più ampio è stato e sarà il lavoro di risanamento e di manutenzione di un tale patrimonio. Al di là del valore intangibile della preservazione di Venezia, la produzione è misurata, come in ogni impresa, dal valore economico delle opere o dei servizi effettuati. Questo è forse uno degli aspetti che più distinguono una società di diritto privato da una pubblica amministrazione. In quest'ultima si parla di volta in volta di spesa "programmata", "stanziata", "impegnata", "liquidata"

ed ognuna di queste voci ha dei propri e diversi tempi di riferimento: alla fine è difficile districarsi tra la confusione di cifre ed importi e comprendere quanto è stato effettivamente realizzato, in altri termini qual è la produttività conseguita! Nella prassi aziendale i numeri principali sono solo due: della produzione programmata e di quella effettivamente realizzata in un determinato periodo di tempo; lo scostamento dà la misura della capacità programmatica ed attuativa dell'impresa.

Come aumentare la produzione.

Credo si possa quindi ritenere importante poter comunicare ai cittadini (di fatto i principali azionisti della società) a pochi mesi dalla chiusura dell'esercizio, il valore delle opere realizzate da Insula a Venezia e Murano; valore certificato da una società di revisione contabile.

Il volume della produzione raggiunto testimonia che vi è stata una forte accelerazione del "progetto integrato rii"; tuttavia questo risultato è ancora lontano dall'obiettivo di produzione "a regime" di 45/50 miliardi l'anno. È vero che un tale obiettivo non è facile da raggiungere, perché il lavoro è complesso, prevalentemente di natura artigianale (l'utilizzo di macchine moderne è molto limitato dagli

spazi e dalle caratteristiche ambientali di questa città); è un lavoro che impatta enormemente con le attività commerciali e produttive, con la stessa attività residenziale, arrecando diseconomie e disagi non indifferenti.

Tuttavia di più e di meglio Insula saprà fare con la collaborazione della stessa amministrazione comunale che l'ha costituita, del mondo delle imprese e dei professionisti, degli stessi cittadini. Dall'amministrazione ci si aspetta un più compiuto processo di delega, dai secondi uno sforzo aggiuntivo sul piano della qualità progettuale e dell'organizzazione produttiva. Dai cittadini di perseverare nella pazienza e nella collaborazione dimostrata.

Uno dei più gravosi compiti di Insula è forse quello volto ad ottenere il rispetto degli impegni pattuiti, sia in termini di tempi di consegna dei progetti e dei lavori, sia in termini di percorsi autorizzativi.

segue a pag. 2

Sommario

• In lotta ...contro il tempo di Paolo Gardin	p. 1-2
• Com'era...com'è	2
• Gestione Privati	2
• Itinerari Turistici della Laguna di Venezia	3
• Isola di Burano	4-5
• Insula di San Giovanni in Bragora: iniziati i lavori	6
• I ponti veneziani	7
• Vita di Insula	8
• Notizie dai soci	8

segue dalla prima: **In lotta... contro il tempo**

La lotta quotidiana ai ritardi. La produzione di Insula è stata condizionata, rispetto al programma, da ritardi di consegna dei progetti o da rifacimenti per rendere appaltabili quelli risultati qualitativamente carenti: ciò ha significato ben 10 miliardi di mancata produzione nel 1998. A volte i ritardi derivano da "colli di bottiglia" di natura burocratica.

Sembra dominare nel settore delle opere pubbliche una consolidata e tacita prassi di scontato allungamento dei tempi e

di normale slittamento degli impegni. Non solo nell'ambito pubblico ma nell'intero settore edilizio: quanti privati cittadini non riescono ad ottenere dalle imprese edili il rispetto dei tempi e dei costi preventivati? La stessa offerta imprenditoriale di fronte ad un incremento della domanda sembra aver difficoltà ad adeguarsi a ritmi e criteri di rapporto con la committenza pubblica diversi da quelli incontrati in passato. Il fattore *tempo* è importante per la salvaguardia di Venezia, perché i fenome-

ni di degrado e di dissesto che minano la città, hanno dei tempi che tendono ad abbreviarsi quanto meno si interviene. Il compito della manutenzione è quello di battere sul *tempo* tali fenomeni. E *tempo* significa impegno sui programmi, che vanno professionalmente rispettati, pena il fallimento della rincorsa in atto. Insula continuerà la propria lotta contro il *tempo*, per il rispetto dei programmi di manutenzione urbana di Venezia e delle Isole.

**Presidente di Insula S.p.A.*

Com'era



Com'è



Insula del Ghetto: Ponte de l'Aseo e Ponte dei Lustraferi lungo il Rio de la Misericordia

**Gestione Privati:
il Consiglio Comunale approva il 100% dei contributi.**

La manutenzione ordinaria delle fondazioni di quegli immobili che rientrano nei cantieri gestiti da Insula verrà eseguita dalla stessa società, senza oneri di spesa per i privati. Il 19 aprile scorso, il Consiglio Comunale ha espresso in merito il proprio parere favorevole.

Le operazioni previste dalla delibera riguardano nella fattispecie il fissaggio dei mattoni con malta, le iniezioni di consolidamento, i tratti di restauro a "cuci scuci" e lo spostamento degli scarichi della fognatura a quota meno 0.75 m sul medio mare riferito a Punta della Salute.

La delibera indica, inoltre, che per interventi di restauro di fondazioni, muri di sponda, risanamento degli impianti fognari e difesa dalle acque alte all'interno dei cantieri soggetti ad intervento pubblico, i privati potranno usufruire di un contributo pari al 50% delle opere ritenute ammissibili.

La proposta di una gestione unificata dei cantieri era giunta da Insula perché ritenuta vantaggiosa in termini di costi - benefici.

“Itinerari Turistici della Laguna di Venezia”: il progetto affidato ad Insula



Il progetto s’inserisce nel quadro d’iniziative che il Comune sta proponendo per lo sviluppo dell’estuario lagunare e che prevede la predisposizione di due itinerari turistici. È stato ritenuto ammissibile dalla Regione Veneto che, attraverso una delibera, la n°5059 del 28 dicembre scorso, ha accordato un contributo pari a 525 milioni di Lire. Una cifra che copre oltre l’80% dei costi previsti per l’intervento; l’operazione “costerà” infatti, 641 milioni.

Due le finalità degli itinerari: la prima prevalentemente “naturalistica”, ma con forte attenzione alle attività antropiche della tradizione locale, la seconda “storica” e mirata al recupero d’opere d’ingegneria militare, legata al rilancio delle fortificazioni presenti in laguna.

Le aree soggette ad interventi per la sistemazione d’infrastrutture sono quattro: la Certosa, Sant’ Andrea, il Lazzaretto Nuovo, la Cantina Scarpa Volo a Mazzorbo. Di fondamentale importanza l’attiva collaborazione delle associazioni locali, che ormai da tempo realizzano importanti campagne e promuovono iniziative complete per migliorare le condizioni di fruibilità di questi e d’altri “tesori” della laguna.

Gli “itinerari lagunari” prevedono inoltre il recupero e l’adeguamento di progetti già esistenti per aree come Sant’Erasmus e San Giacomo in Paludo.

La volontà di affidare tale compito ad Insula, è stata espressa pubblicamente l’11 marzo scorso a Cà Farsetti dall’Assessore alle attività produttive Alessio Vianello nel corso di una conferenza stampa di presentazione.

“L’idea - riporta la relazione illustrativa del progetto - è di promuovere un modello urbano sostenibile che estenda concettualmente la città di Venezia, fino ad integrare le isole della laguna che, di fatto, soffrono d’emarginazione dalle politiche di sviluppo, se non di vero e proprio abbandono”.

L’obiettivo specifico consisterà nel recupero di beni ambientali e culturali, con attrezzature, infrastrutture, spazi di sosta attrezzati, approdi, darsene, attracchi dislocati lungo i percorsi fluviali e lagunari, per un importo di 480 milioni di lire d’opere.

Al fine di riqualificare l’offerta turistica all’interno di “questa Venezia” ricca di valenze storiche, archeologiche ed artistiche,

ancora poco conosciuta, il piano prevede la creazione di pannelli esplicativi dei percorsi e di una specifica segnaletica stradale.

Tornando ai siti soggetti agli interventi affidati ad Insula, il primo è la Certosa, dove per far tappa si rende necessaria la costruzione d’approdi. L’idea futura è quella di trasformare l’isola in un parco pubblico, dotato di servizi ad uso sociale, turistico e produttivo; secondo il progetto di bonifica ambientale è un sito d’estremo interesse per la presenza di una vegetazione tipicamente lagunare.

Assai diversa è l’isola che ospita il forte di Sant’Andrea, posta quasi frontalmente alla bocca di porto del Lido. Con una superficie di poco più di quattro ettari, dista meno di 300 metri da San Pietro di Castello e Sant’Elena.

Opera unica nel suo genere, il forte cinquecentesco, nel 1996 è stato inserito nel progetto della Provincia per il recupero ed il rilancio dei forti militari presenti in laguna. In questo caso, Insula curerà la predisposizione di quegli attracchi che renderanno agevole lo sbarco delle scolaresche e dei visitatori che, grazie all’accordo tra il “Comitato Certosa” e l’esercito, visitano l’isola in forma organizzata.

Per il Lazzaretto Nuovo, verranno eseguiti interventi per migliorare la fruibilità del percorso esterno alle mura di cinta e valorizzare alcuni manufatti antichi. Si procederà attraverso la costruzione di tre ponti di legno, di un punto panoramico, di una cancellata a due ante per regolare il passaggio dal percorso esterno a quello interno, ed infine della copertura metallica delle “vere da pozzo”, studiata nel rispetto delle tipologie tradizionali.

Diverse sono le peculiarità dell’ultimo sito interessato, tra cui la cosiddetta Cantina Scarpa - Volo a Mazzorbo, di proprietà comunale e la cui gestione è assicurata dal Consiglio di Quartiere di Burano, che rappresenta una delle poche testimonianze storiche della cultura contadina lagunare legata alla produzione di vini ed ortaggi. Lungo il canale saranno allestiti approdi e all’interno verranno realizzate opere di carattere igienico- sanitario e sulla pavimentazione.

Martina Galuppo

Isola di Burano: approvato dalla Salvaguardia il progetto preliminare integrato di risanamento

Nell'ambito degli interventi integrati, che hanno come obiettivo il risanamento delle infrastrutture e delle opere di urbanizzazione primaria dei centri abitati insulari, si colloca l'intervento denominato "Insula di Burano", la cui realizzazione è prevista in attuazione dell'Accordo di Programma tra Stato, Regione del Veneto e Comune di Venezia.

In sintonia con i principi dell'Accordo, il progetto preliminare redatto dai tecnici di Insula coordinati dall'ing. Roberto Checchi, prevede l'esecuzione di interventi finalizzati principalmente al risanamento igienico-ambientale.

Quest'ultimo viene interpretato come occasione per affrontare, in un contesto unitario, gli aspetti diversificati e settoriali relativi alla manutenzione e al rinnovamento delle opere pubbliche destinate allo smaltimento dei reflui, agli interventi di salvaguardia fisica del patrimonio pubblico e privato, all'uso della viabilità e del territorio e all'adeguamento delle reti tecnologiche dei sottoservizi.

Nel periodo tra marzo e ottobre del 1998 è stata individuata la necessità e la possibilità di operare nelle quattro isole che formano Burano con l'utilizzo equilibrato di tecnologie del nostro tempo, applicate ad un contesto che, se da un lato presenta le esigenze di conservazione peculiari delle aree ad elevato contenuto ambientale, culturale e architettonico, dall'altro richiede una prospettiva concreta di sviluppo che non risulti condizionato dallo



stato fisico dei luoghi, e possa assicurare un effettivo miglioramento per la qualità della vita dei suoi abitanti.

Il complesso lavoro di risanamento prevede:

- la realizzazione di un nuovo sistema fognario a reti separate, con recapito finale delle acque nell'impianto di depurazione già progettato ed approvato per S. Erasmo, mediante il collegamento tra le due isole con una condotta sublagunare;
- il completamento dello scavo dei rii da effettuare in asciutto ed il contestuale risanamento dei muri di sponda ed il loro rialzo a quota minima di m 1.10

sullo zero di Punta della Salute;

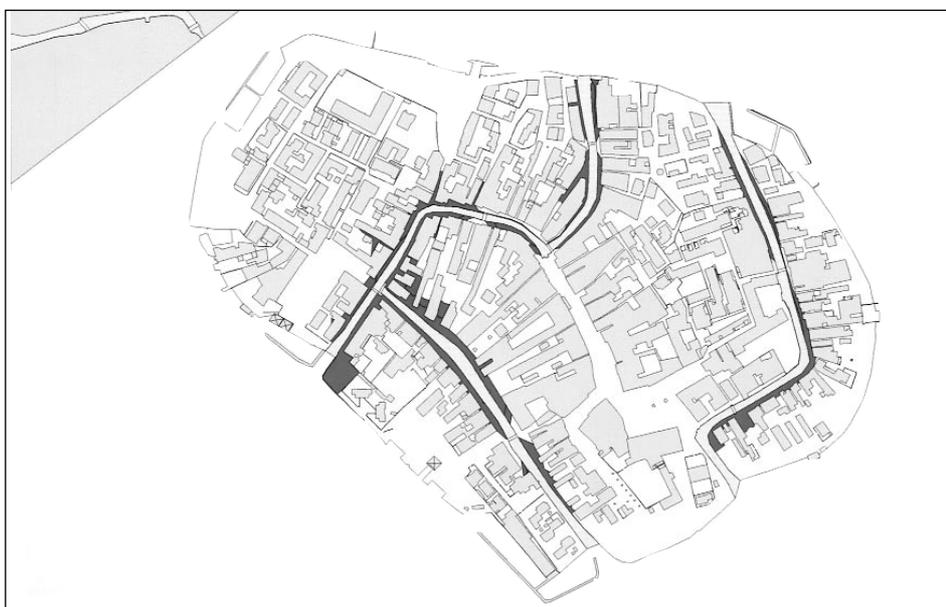
- il rinnovo e il completamento del manto di calpestio della viabilità pubblica, gli interventi di recupero funzionale o di ricostruzione ed elevazione dei marginamenti lagunari;
- il completamento della rete interrata per l'illuminazione pubblica accompagnata dalla razionalizzazione e dal potenziamento di tutte le reti tecnologiche;
- la sistemazione dei ponti mediante lavori di manutenzione per quelli in muratura e di totale rifacimento per quelli in legno;
- la realizzazione di due nuove darsene nelle isole di San Mauro e della Giudecca;
- la definizione funzionale e la sistemazione delle aree a verde delle isole di San Mauro e della Giudecca;





STATO DI FATTO

Superficie esondata
a quota + m 1.30
m² 43.649 (pari al 50.4%
dell'area pubblica)



STATO DI PROGETTO

Superficie esondata
a quota + m 1.30
m² 9.159 (pari al 10.6%
dell'area pubblica)

■ Superficie esondata

• la realizzazione di cinque paratoie mobili da collocare all'imbocco dei canali interni a complemento degli interventi di rialzo, per raggiungere una difesa dalle maree, che la redazione del progetto definitivo dovrà individuare sulla base di uno studio di impatto ambientale e di una analisi costi-benefici, a quota superiore a m 1,30.

Nell'ambito di un così considerevole programma d'interventi pubblici, saranno inevitabilmente coinvolte le proprietà private per l'esecuzione degli allacciamenti alla nuova fognatura e circa duecentoquaranta unità immobiliari, in prevalenza prospicienti le fondamenta sui rii interni, per un adeguamento alle nuove quote di progetto delle aree pubbliche. Il costo per l'esecuzione di tali interventi troverà adeguata contribuzione, da parte dell'Amministrazione Comunale, come già in atto per altre realtà del territorio insulare.

A seguito dell'approvazione del progetto preliminare, Insula ha avviato la redazione del progetto definitivo. Tale strumento sarà formulato in forma unitaria per costituire il quadro di riferimento di tutti i differenziati interventi da realizzare. Il progetto servirà

inoltre a definire compiutamente le modalità tecniche di intervento ed i relativi costi, che in fase preliminare sono stati stimati in 77 miliardi di lire, e a individuare i lotti funzionali attraverso cui procedere nell'esecuzione dei lavori. I primi appalti potranno riguardare la costruzione dei nuovi ponti in sostituzione degli attuali, la realizzazione della condotta di collettamento sublagunare tra Burano e S. Erasmo e la realizzazione delle nuove darsene. L'avvio dei lavori è programmato per l'anno 2000.



Insula di San Giovanni in Bragora: iniziati i lavori

Un po' di storia

L'insula di "San Giovanni in Bragora" è collocata nel versante centro-est della città nel sestiere di Castello e prospetta a sud sul canale di San Marco lungo il tratto della Riva degli Schiavoni. L'area si estende in direzione nord-sud ed è chiusa a nord dal Rio di San Giovanni in Laterano, che trova naturale sbocco nella laguna attraverso il Rio di Santa Giustina. Le origini dell'urbanizzazione dell'insula sono assai remote, in quanto risulta posta tra il tradizionale centro di Rialto-San Marco e l'antica formazione predogale della Bragora.



Già alla fine del medioevo, l'area della Bragora si presentava quasi interamente urbanizzata ed era costituita da un tessuto piuttosto discontinuo.

A differenza dalle insulae adiacenti, densamente edificate, quella della Bragora era posta in una posizione intermedia, fortemente caratterizzata dalla presenza dell'antico convento di San Lorenzo e da un'edificazione significativa lungo i canali che la delimitavano quali importanti vie di comunicazione interna ed esterna a livello cittadino. Tale espansione lungo i rii di San Lorenzo e della Pietà, iniziata in epoca bizantina, si concluse in età gotica con la costruzione di alcune belle dimore gentilizie. Anticamente l'insula era attraversata da un rio, poi interrato, che corrisponde all'odierna Salizada dei Greci. L'urbanizzazione dell'insula di San Giovanni in Bragora, si articola essenzialmente in tre nuclei d'alto interesse storico-

artistico: l'antico monastero di San Lorenzo a nord, il complesso di S. Maria della Pietà a sud e l'insediamento dei Greci nel tratto intermedio.

Indagini eseguite e modalità d'intervento

Per acquisire gli elementi necessari alla definizione delle modalità di scavo in condizioni di sicurezza e dei sistemi di risanamento delle rive pubbliche, sono stati effettuati: indagini visive in condizione di bassa marea, il rilievo dello stato attuale dei fondali, indagini geognostiche ed infine prelievi, analisi e classificazione dei fanghi.

Le modalità d'intervento prevedono infatti lo scavo, la caratterizzazione dei fanghi stessi e la loro destinazione, la manutenzione, il restauro o la ricostruzione dei muri di sponda (che inizierà dal Rio della Pietà per proseguire rispettivamente su quelli di Sant'Antonin, Santa Giustina, San Giovanni in Laterano, San Lorenzo e dei Greci), il recupero di fondamenta e rive, il restauro statico di una quindicina di ponti ed infine interventi di protezione locale dell'insula dalle acque alte.

In particolare, saranno soggette al rialzo della pavimentazione: Corte del Papa, Calle della Pietà, Campiello drio la Pietà, Calle Bosello, Ramo Bollani, Corte Bollani, Ramo Bosello, Calle dei Furlani, Fondamenta dei Furlani, Calle del Magazen, Corte Coppo, Fondamenta San Lorenzo e Calle Lion. I proprietari degli immobili coinvolti dalle opere di manutenzione in area pubblica, saranno personalmente contattati dall'Ufficio Gestione Privati di Insula, per ricevere altre notizie sull'intervento e sulla possibilità di usufruire dei contributi messi a disposizione dalla Legge Speciale per Venezia.

L'intervento della Bragora, su progetto e sotto la direzione lavori dell'ing. Franco Pianon, sarà seguito per Insula dall'ing. Leonardo Boato con la collaborazione del geom. Massimiliano Balducci. L'appalto è stato assegnato alla ditta Sacaim e la fine dei lavori è prevista per il 2002.



in alto a sinistra: Riva degli Schiavoni
a destra: la Scuola Dalmata
in basso: Campo di San Giovanni in Bragora



I ponti veneziani

L'APPROFONDIMENTO TECNICO

Dopo aver passato in rassegna nel numero precedente i caratteri tipologici, ora si espongono i principali problemi collegati ai dissesti ed alle patologie delle strutture ad arco, accennando alle diverse modalità di restauro, in base ai materiali costruttivi. Ai fini della conservazione e del ripristino delle volte in muratura è bene ricordare le forme di dissesto e di degrado che si ripetono più frequentemente nei ponti veneziani:



1) Degrado della muratura alle imposte

Questa forma di degrado è causata dalla cristallizzazione dei sali solubili e quindi da un'azione meccanica di rottura di parte del materiale con il processo alternato d'idratazione e disidratazione che genera variazioni di volume. A questo fenomeno, che si manifesta con l'esfoliazione, si aggiunge quello del moto ondo-so che contribuisce ad accelerare l'asportazione di tali parti.

2) Distacco dell'intonaco dall'intradosso

Sull'intradosso di quasi tutte le volte avviene il distacco dell'intonaco. Tale fenomeno è legato sia a fattori espansivi collegati all'umidità di risalita capillare sia agli urti provocati dalle imbarcazioni. Per questo motivo, negli interventi di recupero dei ponti si preferisce non applicare l'intonaco e proteggere la massa muraria con prodotti a base di silicati.

3) Distacco delle armille* in pietra d'Istria e delle catene

Le armille possono staccarsi o addirittura cedere. Tale fenomeno, se avviene alle imposte dell'arco, spesso dipende dagli urti delle barche. In alcuni casi le "catene" si possono rompere per uno scorrimento tra le armille ed il resto della volta.

4) Crepe longitudinali lungo l'intradosso della volta

Una crepa longitudinale lungo l'intradosso della volta è di norma sintomo della presenza dei sottoservizi inseriti nello spessore dell'arco. Il passaggio delle tubature, soprattutto quelle dell'acquedotto posato alla fine del XIX secolo e successivamente della rete del gas, hanno richiesto di frequente lo scavo nello spessore della volta, innescando processi di fessurazione che non influenzano tuttavia la capacità portante della struttura: si può immaginare una volta divisa in due parti che "lavorano" in modo autonomo una

dall'altra, collegate dalle sovrastrutture di rivestimento pedonale. Nel caso di ponte storto o sghembo tale fessurazione crea invece problemi statici.

5) Crepe simmetriche orizzontali alle reni

È spesso visibile soprattutto nei ponti ad arco acuto, sull'intradosso della volta, una coppia di crepe orizzontali simmetriche estese all'ampiezza del ponte all'altezza della prima catena in prossimità dell'acqua. Queste crepe manifestano il comportamento strutturale della volta. In tale posizione tendono a formarsi le prime cerniere plastiche: in fase d'assetamento, la volta trova un suo equilibrio alla non corrispondenza tra la curva delle pressioni dei carichi e la linea d'asse della sezione dell'arco.

6) Perdita di forma della volta

Cedimenti o rotazioni dei conci in pietra che formano le armille fanno perdere la continuità con la massa muraria e segnano un'alterazione della forma dell'arco limitata al corrente lapideo, con fessure nell'eventuale muro di parapetto.

In generale si può affermare che la tipologia costruttiva dei ponti veneziani in muratura, stante la loro anche diversa forma, legata alla larghezza del rio e alla possibilità del passaggio sottostante delle barche, risponde alla necessità di resistere sostanzialmente al loro peso, dato che i sovraccarichi sono modesti. Si adattano alla morfologia del luogo e non presentano dissesti attribuibili a cedimenti delle spalle.

Come l'edilizia veneziana in generale, anche i ponti richiedono interventi di restauro e risanamento per recuperare alterazioni strutturali e materiche dovute a cattivo uso o degenerazione chimica e fisica.

È da sottolineare che dopo l'inizio dell'at-

tuazione del "piano generale degli interventi" tutti i ponti di Venezia, e non solo i più famosi, sono diventati, grazie ad una convenzione sottoscritta dall'amministrazione comunale nel 1996, oggetto di salvaguardia da parte della Soprintendenza ai Beni Artistici Architettonici, in quanto elementi fondamentali per la morfologia urbana e considerati beni al pari di un edificio, mentre sino a tale data avevano la sola valenza di "estensione dell'area del piano stradale". Tutti gli interventi di recupero di tali beni

sono sottoposti all'approvazione della Soprintendenza stessa.

Ogni intervento di restauro dei ponti prevede generalmente:

1. un accurato rilievo geometrico e topografico
2. delle indagini per la diagnostica e l'accertamento dello stato del materiale e del sistema strutturale
3. l'uso degli stessi materiali o materiali nuovi compatibili
4. la non alterazione del sistema strutturale e del comportamento statico
5. l'intervento sui singoli elementi che conformano la struttura con :
 - il consolidamento di fondazione e piedritto all'interno dell'intervento sulle sponde a rio in asciutto
 - il restauro e ripristino della linea delle armille e la loro sigillatura
 - il risanamento della volta in mattoni con "cuci-scuci"***, corroborazione***, mediante iniezioni con tipi di legante a base di calce, ricostruzione delle sezioni mancanti causate dall'introduzione di tubature
 - l'eliminazione delle tubature dallo spessore della volta e la posa delle nuove, di diverso materiale coibentato e di sezione piatta, all'interno delle sovrastrutture di finitura e cioè della pavimentazione
 - la pavimentazione con finitura di lastre di trachite a sostituzione dell'asfalto ampiamente usato nei decenni passati.

Ivano Turlon

* nome attribuito ai conci di pietra che contornano esternamente l'arco del ponte.

** attività mediante la quale si rimuove (scuce) la parte ammalorata e si integra (cuce) con materiale nuovo e sano.

*** irrobustimento per saturazione con malta legante delle porosità e dei vuoti esistenti all'interno di una costruzione muraria.

Vita di Insula

Insula incontra gli studenti della University of California.

La società "sale in cattedra" per parlare agli studenti californiani dell'importanza della manutenzione urbana. Martedì 23 marzo, Luigi Torretti, Dirigente di Insula S.p.a, ha illustrato agli studenti le problematiche e le peculiarità della serie d'interventi, ripresi con urgenza dopo molti anni, in un ambiente particolare come quello di Venezia.

Dopo un interessante *excursus* sulla storia delle fondazioni della città, il relatore ha passato in rassegna le problematiche, gli approcci e "i criteri che una manutenzione urbana in senso moderno e diffuso richiede".

È accaduto nel corso degli "Incontri didattici 1999", organizzati e presentati a Cà Dolfin dai docenti del Centro Studi di Venezia della University of California, Martina Galuppo e Claudio Bianchi, nell'ambito dei corsi di "Storia dell'Arte e dell'Architettura".

Obiettivo degli incontri, far dialogare i ragazzi con dei professionisti che operano attivamente in una realtà particolare come quella veneziana. Su questa linea s'è svolto anche l'appuntamento con l'architetto-paesaggista Giuseppe Crimi, che ha dato modo agli studenti che frequentano il programma di scambio presso gli atenei veneziani di comprendere lo stretto legame che vige tra paesaggio ed architettura, tra ambiente e costruito.

Discussa una tesi sul problema del "Rischio incendio"

È in corso di sviluppo nell'ambito del Sistema per la Manutenzione Urbana, un modello decisionale che potrà essere utilizzato per agevolare la programmazione delle attività di scavo dei rii tenendo conto delle problematiche connesse al rischio incendio (derivate dalla nuova "mappa del rischio" redatta dal Comune di Venezia) e del potenziale disagio indotto dalla

chiusura dei rii nei confronti delle attività economiche e produttive cittadine. Un primo esempio del modello relativo al rischio incendio, è stato presentato il 13 maggio dal neo diplomato in Sistemi Informativi Territoriali, Nicola Perricone, nell'ambito della discussione della propria tesi. Relatore è stato l'ing. Vincenzo Giannotti, Responsabile del Sistema per la Manutenzione Urbana di Insula e docente al Diploma in SIT; correlatore il dott. Gian Luigi Penzo, Dirigente responsabile del Servizio di protezione civile del Comune di Venezia.

"L'applicazione del sistema di project management nella Società"

L'associazione Utenti Artemis, ha invitato Insula a portare la propria esperienza aziendale all'"Incontro degli Utenti Italiani 1999". In programma le relazioni dei rappresentanti di una serie di prestigiose realtà, quali ad esempio l'Sda Bocconi, la Fiat Auto, la Sogei, la Fiat Iveco.

Nella splendida cornice di Villa Sassi, non lontano da Superga, il 26 maggio è stato organizzato un simposio, allo scopo di favorire lo scambio tra gli associati riguardo alle esperienze condotte con l'ausilio di Artemis nel campo del *project management*.

Per Insula, due i relatori: Luigi Torretti, Responsabile Amministrazione, Personale, Relazioni Esterne, che ha trattato gli aspetti organizzativi ed Adriano Ercole, Responsabile dei Servizi Tecnici, che si è soffermato sugli aspetti propriamente operativi di programmazione e controllo nell'ambito degli interventi di manutenzione urbana a Venezia.

La particolarità dell'utilizzo del sistema di *project management* da parte di Insula, consiste innanzitutto nel fatto che la Società per la manutenzione urbana di Venezia è l'unica in Italia ad applicarlo in modo sistematico e continuo nell'ambito di realizzazioni di progetti architettonici e di ingegneria, oltre che nella programmazione economica.

Notizie dai Soci

Telecom Italia: tecnologie per la cultura

Le nuove tecnologie della comunicazione sono oggi in grado di contribuire concretamente alla valorizzazione del patrimonio artistico del nostro Paese, proponendo nuove modalità di fruizione e di divulgazione.

La mostra "Da Leonardo a Canaletto", alle Gallerie dell'Accademia fino al 25 luglio, rappresenta una preziosa occasione per sperimentare alcune tra le possibili integrazioni fra il mondo culturale e quello delle telecomunicazioni.

Telecom Italia, infatti, è partner tecnologico della società Teleart, che gestisce il servizio d'informazione e di biglietteria delle Gallerie dell'Accademia, per la quale ha realizzato un *call center* che risponde al numero 199.199.100, numero unico raggiungibile da tutto il territorio nazionale.

Contestualmente e d'intesa con la Soprintendenza ai Beni Artistici e Storici di Venezia, Telecom Italia ha realizzato un catalogo digitale delle opere della mostra, disponibile *on line* nell'ambito dei servizi "promemoria" (www.promemoria.net).

Telecom Italia ha inoltre messo a disposizione le tecnologie necessarie alla realizzazione di una prima vetrina virtuale che consentirà di acquistare *on line*, oltre al biglietto d'ingresso alla mostra e un'eventuale visita guidata, anche il catalogo e l'intera gamma di articoli del *bookshop* delle Gallerie dell'Accademia. In occasione della mostra, Telecom Italia ha predisposto l'emissione speciale di una scheda telefonica tematica sul cosiddetto "Uomo vitruviano" di Leonardo da Vinci.



INSULA INFORMA
Trimestrale di "Insula Spa"

Sede Legale:
Via Cardinal Massaia 44
30170 Mestre (VE)

Sede Operativa:
Dorsoduro 2050
30123 Venezia
Tel. 041/2724354
Fax 041/2724244

internet: www.insula.it
e-mail: stampa@insula.it

Direttore responsabile
Leopoldo Pietragnoli

Redazione
Martina Galuppo
Luigi Torretti

Foto: Daniele Resini

Registrazione del Tribunale di
Venezia n. 1284 del 15/4/98

Progettazione grafica
Accademia Pigreco

Stampa Cartotecnica Veneziana srl

Spedizione in A.P. - 70% - Filiale di Venezia