

INSULA INFORMA

Manutenzione e prevenzione

Crepe e piccoli assestamenti spesso non sono gli effetti diretti dei lavori di manutenzione dei rii, bensì avvisaglie di dissesti latenti e preesistenti, che la manutenzione sistematica rivela.

Il "progetto integrato rii" sta procedendo in modo solerte. In soli 10 mesi, Insula ha prodotto lavori per un valore di circa 20 miliardi, pari alla metà di quanto non sia stato fatto dal momento in cui questo progetto era stato avviato nel 1993. Esistono ancora ampie possibilità di migliorare gli standard produttivi, agendo sulla qualità dei progetti e sulla programmazione degli interventi, con lo scopo primario di ridurre i tempi dei cantieri e i disagi per la cittadinanza. Sarà comunque impossibile non creare disturbo, dal momento che i cantieri operano sul corpo vivo della città, interferendo inevitabilmente con le attività urbane; ma i cittadini stessi osservando i rii messi all'asciutto, si rendono conto di quanto fossero urgenti ed indilazionabili i nostri lavori.

Dopo i disagi emersi prima a Murano (ai quali la Società sta facendo fronte),

Insula sta facendo tesoro di ogni esperienza al fine di prevenire il più possibile il loro ripetersi, adottando le migliori tecnologie disponibili specialmente nelle operazioni di indagine preliminare e d'infissione delle palancole. L'apparire o l'accentuarsi di taluni effetti sugli edifici (come ad esempio è accaduto nell'Insula del Ghetto), quali crepe e assestamenti, subito correlati ai lavori di manutenzione sui rii, in realtà sono talvolta la spia di problematiche più serie e latenti a livello delle fondazioni. La manutenzione sistematica dei rii ha quindi anche il pregio di rendere evidenti situazioni di dissesto, non certamente provocate dalla manutenzione stessa, come i danneggiati sono talvolta indotti a credere, ma preesistenti ed originate da altre cause.

Paolo Gardin

A Murano, rinnovo di oltre 1500 metri di fondamenta

Insula sta attuando a Murano un articolato intervento di manutenzione di ampi tratti delle fondamenta. Il risanamento in corso, delle fondamenta Navagero, Maschio, dei Battuti, Colleoni, San Martino e Giustinian è di circa 1100 metri lineari, ai quali si aggiungeranno presto 330 metri della fondamenta Venier e 70 della fondamenta Lucia Tiepolo. Il lavoro comprende anche l'abbassamento degli scarichi fognari sotto la quota prevista dal regolamento d'igiene. Altri interventi sono in corso di progettazione, tra cui quelli dei ponti Longo, Abate Zanetti, San Martino, Zaniol e della fondamenta S. Mattia.

Naturalmente, l'intervento di manutenzione dei muri di sponda è occasione per riorganizzare sistematicamente i sottoservizi e per attuare il rifacimento delle pavimentazioni.

Operare a Murano significa fare i conti con una situazione fisica e fondazionale assai particolare, dovuta a vari fattori tra cui la componente argillosa dello strato più alto del sottosuolo e la disomogeneità dell'altezza relativa alle fondazioni degli edifici.

Quando si mette in asciutto un rio o si estraggono le palancole dal fondo del canale, può accadere che si enfatizzi qualche dissesto preesistente. Del resto, come per Venezia, l'isola da molto tempo non era oggetto di interventi così mirati e diffusi. Il progetto infatti

continua a pag. 2

Sommario

- Manutenzione e prevenzione di Paolo Gardin 1
- A Murano rinnovo di oltre 1500 metri di fondamenta
- Tecnologie: il *silent piler* 2
- I rialzi
- Stato di avanzamento dei lavori 3
- Progetti in corso: L'insula dei Frari 4
- Rio de la Frescada 5
- Il ponte dell'Accademia, ieri oggi e domani 6
- Vita di Insula 7
- L'archivio fotografico informatizzato
- Dagli Usa per studiare i nostri rii
- Il Sistema per la manutenzione urbana
- Protocollo d'intesa
- Il Project Management
- Insula e l'attività formativa
- La posta 8
- Notizie dai Soci: Aspiv

continua da pag. 1

A Murano, rinnovo di oltre 1500 metri di fondamenta

prevede il risanamento statico delle fondamenta – qualora siano in mediocri condizioni o di alto pregio storico – o la loro ricostruzione nello stesso sito e addirittura, laddove opportuno, il loro allargamento.

Le tipologie costruttive in uso a Murano rispecchiano in larga misura quelle adottate nel tempo fino ad oggi: è infatti previsto l'utilizzo di materiali ritenuti "classici" (come il legno, la pietra e il mattone), da integrare a quelli portanti.

In un contesto così delicato, dov'è necessario procedere con la massima cautela, occorre minimizzare l'insorgenza di eventuali imprevisti, potenziando la fase delle indagini preliminari. Ciò significa procedere attraverso una serie di accertamenti per "diagnosticare", con la massima accuratezza, lo stato di fatto degli edifici e delle strutture pubbliche. Requisito fondamentale per la riuscita di un intervento in tale contesto, è ricercare un approccio metodologico il più adeguato possibile. Come la pratica ha dimostrato, non sempre infatti gli strumenti tecnologici in nostro possesso sono applicabili secondo *standard* canonici e le soluzioni progettuali non sempre trovano riscontro in fase esecutiva. Ciascun progetto vive sul territorio caso per caso, poiché la realtà si presenta a volte eterogenea anche in un tratto di cantiere di dimensioni

assai contenute.

Tuttavia vi sono delle operazioni che possono essere adottate con una certa uniformità, come ad esempio l'introduzione di strumenti di misurazione all'interno degli edifici prima dell'apertura del cantiere, l'indagine geotecnica per comprendere la natura geologica, le caratteristiche meccaniche e il grado di permeabilità all'interno del terreno interessato dall'intervento e - qualora fossero necessarie - tutte quelle altre disposizioni per la messa in sicurezza di fondamenta e fabbricati.

In base alle esperienze trascorse e a quelle in atto, si stanno valutando nuove metodologie di lavoro.

Per quanto riguarda i sistemi tecnologici, si sta assistendo ad un'evoluzione derivante dal reperimento sul mercato di nuove attrezzature con un impatto minore rispetto a quelle adottate fino a poco tempo fa, tra cui la macchina per l'infissione delle palancole "a pinze vibranti", in luogo del "maglio battente" o il cosiddetto "silent piler", sistema che agisce per pressione.

Per i prossimi interventi e quelli in fase di progettazione dunque, sono allo studio delle tipologie costruttive e delle attrezzature il più adatte possibili alle esigenze del territorio.

(m.g.)

Tecnologie: il *silent piler*

Da qualche mese si è affacciata sul nostro mercato una nuova tecnologia per infiggere le palancole. Come il nome stesso suggerisce, le sue caratteristiche più innovative rispetto al sistema tradizionale, riguardano la riduzione della rumorosità e delle vibrazioni.

Il sistema è costituito da una macchina che agisce per pressione idraulica, il cui peso può variare da 5 a 10 tonnellate. Al vantaggio dell'abbassamento dell'impatto sonoro che riduce indubbiamente il disturbo per la cittadinanza, si contrappone un costo maggiore rispetto a quello delle tecnologie tradizionali, soprattutto a causa di un'assistenza di cantiere più impegnativa.

L'auspicio è che l'introduzione di questo nuovo strumento, ora utilizzabile solo in casi particolari, possa presto essere perfezionata ed estesa.

I rialzi nell'insula del Ghetto

Negli ultimi anni, l'intensificarsi dei fenomeni d'acqua alta con maree superiori al metro s.l.m., ha posto il problema di aumentare il più possibile il franco di difesa dei percorsi di penetrazione in città.

Il rialzo della pavimentazione per i siti del centro storico fino a m. 1.20, coinvolge una superficie stimata di 340.000 metri quadrati.

Nell'ambito di tale obiettivo, l'intervento più "sostanzioso" in corso di realizzazione è quello nell'insula del Ghetto, lungo il percorso continuo composto dalle fondamenta Moro, Coletti, delle Capuzine, degli Ormesini e della Misericordia, per un'estensione totale di circa 1100 metri lineari. Laddove è necessario, infatti, si sta procedendo a rialzare la pavimentazione e i muri di sponda fino a quota m. 1.10, arrivando sotto i fabbricati a m. 1.15.

Questa operazione relativa all'adeguamento di tratti stradali particolarmente "a rischio", coinvolge infatti anche una serie di fabbricati. Oltre all'innalzamento del livello delle fondamenta pubbliche, Insula S.p.A. sta intervenendo per adeguare le soglie di edifici privati, tenendo conto della pendenza necessaria al deflusso delle acque.



Insula del Ghetto: operazioni di rialzo

Stato di avanzamento dei lavori

Lo schema seguente elenca in sintesi i siti ove sono o saranno presto attuati interventi di manutenzione da parte di Insula (progettazione e indagini preliminari, progettazione definitiva, approvazione, progettazione esecutiva, appalto, esecuzione e collaudo).

INTERVENTI INTEGRATI

(scavo dei rii e asporto dei fanghi, restauro e rifacimento di muri di sponda e pavimentazione delle fondamenta, razionalizzazione dei sottoservizi, interventi su impianti fognari, interventi in ambito di edifici privati, rifacimento e manutenzione di ponti).

Opere in esecuzione:

- Murano – F.ta Navagero
- Insula del Ghetto
- Insula di S. Maria Formosa
- Insula dei Frari

Opere in appalto:

- Insula di S. Giovanni in Bragora

Progettazione definitiva:

- Percorso Tolentini (contribuzione e interventi in edifici privati)

Studi preliminari:

- Insula Tolentini (rinnovo fognature e interventi in edifici privati)

Progetti preliminari:

- Burano (accordo di programma)
- Insula di S. Giacomo dell'Orio
- S. Maria Materdomini
- S. Felice e Ss. Apostoli
- S. Martino
- Insula di S. Trovaso
- Insula di Santo Stefano

INTERVENTI DIFFUSI E VARI

Opere concluse:

- San Michele in Isola 1° lotto
- Burano

Opere in esecuzione

- Ponte dell'Accademia
- Fondamenta Venier

Opere in appalto:

- Via Candia – Lido
- Ponti Zanetti e San Martino – Murano
- Scavi preliminari a umido
- Ponte dei Penini - Castello
- Pellestrina – collegamento Alberoni

Progettazione esecutiva

- Pellestrina- sestiere Scarpa
- Fondamenta Tiepolo

Opere in approvazione:

- Ponte Zaniol e Fondamenta S. Mattia a Murano

Progettazione definitiva

- Fondamenta de la Croce
- Fondamenta rio Ponte Lungo
- Pescheria di Rialto
- Ponte ex Vivarini a Murano
- Ponte Vinante
- Ponte Moro

Progetti preliminari:

- Rialzo pavimentazione 1° fase
- Canal Grande
- Fondamenta de la Tana
- Fondamenta e rio de l'Arzare
- Fondamenta Castel Olivolo
- San Michele in Isola 2° lotto
- Rio de le Toresele e Fondamenta Venier

tipologie d'intervento

ampliamento
scavo preliminare rii / manutenzione collettore P.za Galuppi

manutenzione / rinnovo sottoservizi
manutenzione sponde pubbliche

rifacimento riva
ricostruzione
asporto fanghi
rifacimento
collettore fognario

collettori fognari
manutenzione sponde pubbliche

rifacimento

manutenzione sponde pubbliche
rifacimento
manutenzione sponde pubbliche, fognature, arredo urb.
manutenzione e rifacimento piano viabile
rifacimento
rifacimento

percorsi da S. Lucia a Rialto/ da P.le Roma a S. Tomà
manutenzione sponde pubbliche
manutenzione sponde pubbliche
manutenzione sponde pubbliche
manutenzione sponde pubbliche
ampliamento
manutenzione sponde pubbliche

Interventi in corso

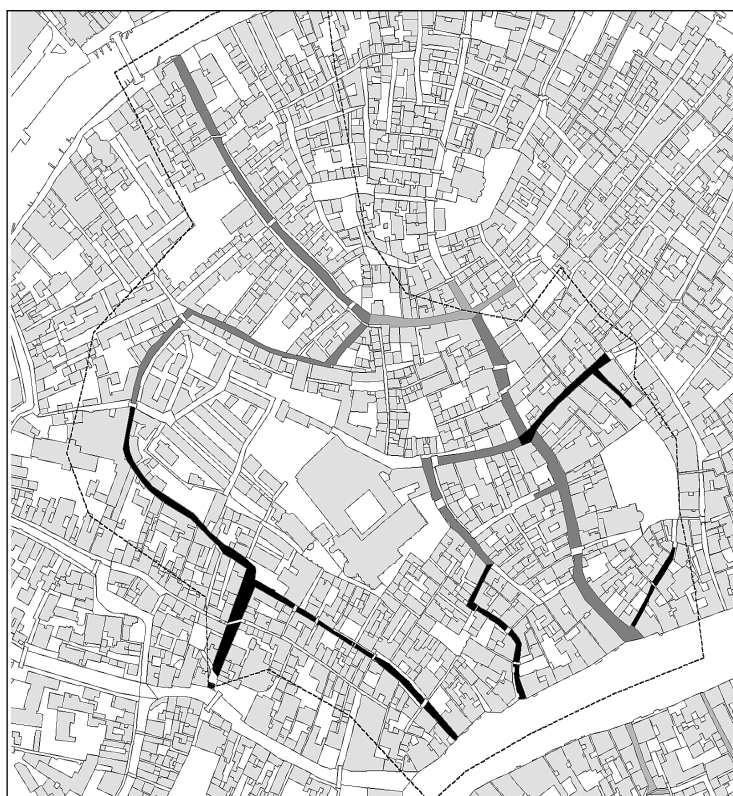
Questa rubrica ospita di volta in volta alcune informazioni sintetiche su interventi in corso di attuazione.

L'INSULA DEI FRARI

Collocata nell'area centro occidentale della città, l'insula dei Frari rappresenta uno dei luoghi urbani più interessati dal transito pedonale. La sua posizione è "strategica" per la vicinanza ai terminals verso la terraferma ed al contempo consente una facile accessibilità ai siti più centrali del centro storico.

Sito di numerose attività commerciali, è meta di grandi flussi turistici, grazie ai numerosi siti d'arte e storia visitabili, tra cui l'omonima basilica in stile gotico-francescano e le Scuole Grandi di S. Rocco e S. Giovanni Evangelista.

In questo periodo, si è provveduto a risanare le sponde di edifici privati di ben 4 rii dell'insula, a ristrutturare alcuni ponti (tra cui quello dei Frari), al ripristino di sponde, fondazioni e piani di calpestio delle fondamenta, dotando tali aree di nuovi sottoservizi. Fino a questo momento, dai rii già coinvolti dall'operazione, sono stati asportati circa 8204 metri cubi di fango. Nei prossimi mesi, continueranno i lavori nei cantieri già attivati e si darà inizio allo scavo nei rii di San Stin e di San Polo-est.



— Lavori realizzati — Lavori in corso — Lavori in previsione

Insula dei Frari: quadro riassuntivo

Rii	Lunghezza (ml.) Progetto/ Eseguito	Fond.ta e rive (ml). Progetto/Eseguito	Quantità di fango scavato (mc)	Ponti	Fase intervento rio
de la Frescada	270/126	214/74	925	Donna Onesta/de la Scuola (in rest.)	in corso
S. Pantalon	115	38	1078		ultimato
delle Muneghette	350	120	2231	de le Sechere/ Canal (ultimati)	ultimato
S. Giovanni Evangelista	225	16	1037		ultimato
Marin	316	406	1249	de la Bergama (demol. e ricostr.)	in corso
S. Giacomo dell'Orio	131	14	439	de la Latte (in rest.)	in programma
S. Agostin	130	36	865	S. Agostin / Donà (in rest.)	in corso
S. Polo- nord	147	14	502	Cà Bernardo (in progr.)	ultimato
S. Antonio	50	3	190		ultimato
San Stin	101	47	605	S. Stin (in progr.)	in programma
Frari	177/55	131	1222	dei Frari (ultimato)	in corso
S. Polo -est	240	60	1227	S. Polo	in programma
Priuli	91	24	333	Grimani (restaurato)	ultimato
S. Tomà	126	72	686	S. Tomà (in progr.) del Traghetto (in corso)	ultimato
Totali eseguiti*	1285	361	8204		
* Rilevamento dati: 30/06/1998				Inizio lavori: Marzo 1997	Fine lavori prevista: Fine Agosto 1999

Rio de la Frescada

Quando sotto il fango si nascondono le insidie

Se nei decenni scorsi la manutenzione ordinaria si fosse svolta a ritmi regolari, oggi la città non dovrebbe affrontare una serie di situazioni che richiedono interventi di risanamento più radicali del previsto. I danni fino a poco tempo fa visibili sulle sponde delle *fondamenta de la Frescada* e del *Forner*, costituiscono un esempio di dissesti occultati dall'accumulo dei fanghi e messi alla luce soltanto al momento dello scavo. I muri di sponda pubblici, per i quali inizialmente era previsto un intervento di restauro, versavano in condizioni tali da dover essere completamente rifatti. Una delle principali cause dei

gravi dissesti riscontrati è il moto ondoso, che nelle fondamenta in questione ha contribuito a disgregare ampie porzioni di tessuto murario. La loro entità si è rivelata tale da richiedere una "perizia di variante" al progetto realizzato dal Comune quattro anni fa, protrando così i tempi di cantiere.

L'aggiornamento del progetto ha imposto l'attuazione di opportune indagini geognostiche, per assicurare procedimenti cautelativi riguardo alla staticità dei fabbricati.

Tale campagna di approfondimento ha portato ad un inevitabile ritardo di un paio di mesi sulla tabella di marcia iniziale, creando situazioni di mal-

contento, soprattutto tra gli esercenti le cui attività si affacciano sul rio, senza contare che la situazione è stata aggravata dall'imprescindibile e preventiva necessità di risanare le fondazioni di un edificio privato, a sud dell'intersezione tra il rio *de la Frescada* e il Canal Grande.

A seguito della scarsa portanza del terreno si è proceduto, attraverso l'immissione di 196 micropali e la realizzazione di una "berlinese a maglia larga", all'ampliamento dell'impianto fondazionale dei muri di sponda e alla loro ricostruzione. Saranno inoltre realizzate opere per la rete antiincendio di Venezia.



Rio de la Frescada, prima del risanamento

Il Ponte dell'Accademia

ieri, oggi e domani

QUALCHE CENNO SULLA STORIA DEL PONTE

Congiunzione strategica tra le due sponde del Canal Grande, il Ponte dell'Accademia qualifica urbanisticamente uno dei luoghi più suggestivi ed importanti del centro storico. Nel 1838, in occasione di una visita dell'imperatore Francesco I a Venezia, l'ingegnere capo della municipalità Giuseppe Salvadori propose l'attuazione di un primo collegamento. Si fecero strada varie ipotesi, alcune delle quali assai suggestive, tra cui l'idea di realizzare in quel sito un tunnel subacqueo che collegasse i sestieri di San Marco e Dorsoduro.

Dopo non poche polemiche, il 20 novembre del 1854 veniva inaugurato il primo ponte tra San Vidal e la Scuola della Carità, progettato dall'ingegnere inglese Alfredo Enrico Neville. L'opera presentava caratteristiche assai diverse da quelle odierne, a cominciare dalla forma.

Come testimoniano le immagini d'epoca, si trattava di una sorta di monumentale passerella in ghisa a travata. L'obbligo di pedaggio da parte dei fruitori andava a beneficio dello stesso Neville, esecutore e finanziatore del ponte, con grande vantaggio economico per l'amministrazione cittadina. Ma a breve distanza dal suo compimento, il ponte metallico fu giudicato poco funzionale, soprattutto per la scarsa altezza tra la struttura e lo specchio d'acqua sottostante (di appena 4.5 metri circa) che rendeva problematico il passaggio dei natanti. Anche dal punto di vista estetico non ottenne pieno consenso da parte dell'opinione pubblica, tanto che le cronache lo soprannominarono "il Gabbione", imputandogli scarsa eleganza.

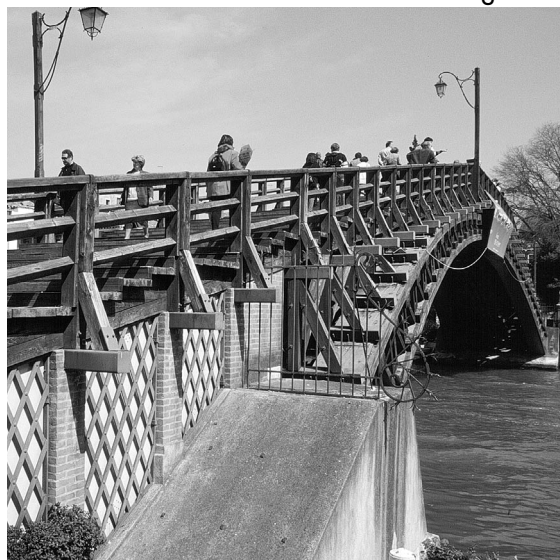
Nel 1928, presentandosi notevoli problemi statici, si riaprì il dibattito: alla fine si affermò la volontà di dare il via alla progettazione di una nuova struttura, più consona all'ambiente cittadino.

Dopo varie ipotesi, prevalse la necessità di costruire "provvisoriamente" un ponte in legno ad ampi gradoni, la cui

forma doveva ricordare quella del ponte degli Scalzi, in costruzione in quegli stessi anni. Si scelse dunque la tipologia a campata unica, che ospitava al proprio interno le condutture del gas, in attesa di esaminare le proposte per la realizzazione di un'opera in pietra.

Nel febbraio del 1933 il ponte "provvisorio" dell'ingegnere Eugenio Miozzi, veniva ufficialmente aperto al traffico. Nello stesso anno, il progetto dell'architetto Duilio Torres vinceva il concorso per il ponte definitivo, che non sarebbe mai stato realizzato.

Già 14 anni dopo, si iniziava a temere per la staticità del passaggio "Miozzi". Scartata l'intenzione di realizzare un'opera definitiva in muratura, a causa dei costi troppo elevati, nel 1948 si procedette al consolidamento del cosiddetto "ponte provvisorio" mediante degli arconi in acciaio, rivestiti. L'attuale opera infatti, pur mantenendo un aspetto ligneo, è a struttura metallica. Seguirono numerosi interventi di manutenzione, fino al radicale restauro statico, ultimato nel 1986.



L'INTERVENTO DI OGGI

In seguito ad accurati sopralluoghi per valutare lo "stato di salute" del Ponte dell'Accademia, sono stati identificati dei deterioramenti agli apparati

lignei del piano di calpestio e ad altre strutture. Il rivestimento e parte di alcuni elementi strutturali presentavano problemi di degrado, causati dall'umidità.

Per ovviare a problemi derivanti dal contrasto termico tra la parte superiore del ponte e quella sottostante, si rende necessario un aumento della ventilazione sotto le rampe d'accesso che collegano il ponte a rio Terrà Foscarini e Campo della Carità.

Si prevede la sostituzione del piano ligneo di calpestio con del nuovo materiale, per circa 600 metri quadrati. La verniciatura delle parti in legno e ferro riguarderà una superficie di ben 3000 metri quadrati. Anche le travature in larice delle due rampe, che insistono sulla sponda del sestiere di Dorsoduro, verranno asportate e sostituite da altrettanti elementi in rovere, essenza più resistente.

Al fine di permettere un'adeguata ventilazione nei vani sottostanti le rampe stesse, si è previsto di realizzare nel tessuto murario delle pareti, una serie di aperture protette, con ringhiere che ripropongano lo stesso

motivo delle griglie laminate preesistenti, nonché di creare due accessi verso il Canal Grande, per favorire il controllo e la manutenzione igienica del sottoponte.

Per migliorare le condizioni di viabilità sarà attuata l'eliminazione delle orlature metalliche dei gradini, che verranno sostituite da una speciale resina bicomponente anti-sdrucchiolo ad alta resistenza meccanica, testata per la prima volta nel 1995, per la ricostruzione del Ponte dell'Abbazia alla Salute. La colorazione biancastra della finitura, facilmente visibile

anche nelle ore notturne, costituirà un ulteriore accorgimento per la sicurezza dei passanti.

I tempi previsti per la realizzazione dell'intervento vanno dal 1 giugno al 27 novembre 1998. (m.g.)

Vita di Insula

L'archivio fotografico informatizzato

E' nato l'archivio fotografico che documenta tutte le attività della manutenzione urbana curata da Insula.

Le circa 900 immagini schedate fino a questo momento e consultabili anche su CD rom, ritraggono dettagliatamente tutte le fasi di attività dei cantieri.

La raccolta, realizzata dallo Studio Fotografia e Ricerca Daniele Resini di Venezia, testimonia cronologicamente ogni singola fase dello stato di avanzamento degli interventi nelle insulae.

Accanto ad immagini a carattere "tecnico", la raccolta fotografica fornisce scatti originali e suggestivi.

Un evento di grande rilievo come la ripresa di una manutenzione urbana diffusa, viene così documentato in tutte le sue fasi più significative: le operazioni di scavo dei fanghi, la razionalizzazione dei sottoservizi all'interno dei ponti, la ricostruzione dei muri di sponda, ma anche la pulitura delle fondazioni e il rialzo di interi tratti di fondamenta.

La struttura dell'archivio fotografico è organizzata per cantieri e anche il criterio di catalogazione è stato studiato per essere funzionale e prestarsi agevolmente ad un aggiornamento continuo.

Insula S.p.A. consente a terzi l'utilizzo parziale o totale delle immagini d'archivio, purchè se ne citi la fonte e si comunichino preventivamente gli scopi e la destinazione d'uso.

Dagli Usa, per studiare i nostri rii

Un gruppo di studenti del Worcester Polytechnic Institute (Massachusetts), è giunto nella nostra città per completare una delle due tesi obbligatorie per la loro laurea a Venezia. Questi progetti accademici, chiamati Interactive Qualifying Projects, servono ad esporre gli studenti agli impatti sociali della scienza e della tecnologia. Coordinati dall'ing. Ph.D Fabio Carrera, responsabile e fondatore nel 1988 del Venice Project Center, i ragazzi del WPI collaborano con le più importanti realtà presenti a Venezia: Comune, Cnr, Unesco, Consorzio Venezia Nuova, Thetis, Provincia, Università di Cà Foscari, luav. Dal 1990, ben 4 di questi progetti sono stati insigniti del President's Iqp Award, quali migliori tesi. Quest'anno anche Insula S.p.A. ha ritenuto interessante patrocinare due

tesi su Venezia. I lavori sono stati coordinati dal prof. Fred Looft, docente d'ingegneria elettronica e progettista per la Nasa, e per Insula dall'ing. Vincenzo Giannotti e dall'Arch. Michele Regini. Gli argomenti degli studi "gemellati" ad Insula S.p.A. riguardano in particolare i ponti e il sistema di consegna delle merci nei sestieri di San Polo, S. Croce e Dorsoduro.

Il Sistema per la manutenzione urbana

Insula, com'è noto è una società che ha scopi prettamente operativi miranti ad attuare in un periodo di circa un ventennio, il risanamento igienico ed edilizio della città di Venezia con particolare riferimento a tutto ciò che riguarda il sistema dei rii cittadini, inteso sia nella sua componente acquea che in quella terrestre ed edificata prospiciente i rii stessi. Tutte queste attività sono attualmente condotte in un regime di straordinarietà. Ciò significa che l'esigenza di manutenzione viene prodotta più dall'emergenza e dal bisogno di recuperare una condizione di degrado, che da un'attività di programma per prevenire o quantomeno limitare situazioni di rischio e disagio.

Ed è proprio con l'obiettivo di giungere ad operare in un regime che funzioni secondo criteri di ordinarietà, che Insula sta sviluppando, nell'ambito del sistema per la Manutenzione Urbana, un modello decisionale per minimizzare il disagio indotto dall'apertura dei cantieri d'acqua. Questo modello, alla cui realizzazione sta collaborando appunto anche il Worcester Polytechnic Institute, fornirà dei criteri oggettivi su cui basare la programmazione degli interventi, con lo scopo di garantire, per quanto possibile, l'accesso a tutte le zone maggiormente critiche per quanto riguarda le attività di carico - scarico delle merci durante la conduzione dei lavori.

Protocollo d'intesa per il coordinamento dei lavori in sottosuolo

E' in fase di approvazione il "Regolamento per il coordinamento degli interventi in sottosuolo".

Tale documento, redatto da una commissione di studio composta dai rappresentanti di Insula, del Comune di Venezia e di tutti gli enti gestori dei servizi di rete, definisce i criteri che consentiranno di programmare ed attua-

re gli interventi nel sottosuolo in forma congiunta e coordinata, riducendo così il disagio indotto alla cittadinanza e cercando di razionalizzare la posa di cavi e tubi, per una più agevole manutenzione futura.

Uno degli obiettivi principali del protocollo è infatti il contenimento dei disagi e ciò si può ottenere solo con una dettagliata pianificazione ed un puntuale coordinamento di quelle attività, di quegli enti ed imprese che con Insula sono coinvolti nella realizzazione dei lavori.

La prima applicazione del regolamento avverrà sull'insula della Bragora a Castello, per la quale si prevede l'avvio dei lavori entro il gennaio del '99.

Il Project Management

Insula S.p.A. si è dotata del sistema informativo che consente di pianificare, programmare e controllare i processi d'intervento di manutenzione urbana.

La gara d'appalto per il sistema di Project Management, gestito per Insula dall'ing. Adriano Ercole, è stata vinta da Artemis International di Milano, in associazione con Protos S.p.A. di Roma.

Insula e l'attività formativa

Specializzare dei neolaureati in discipline tecnico-scientifiche. E' questo l'obiettivo di Insula S.p.A., che per l'anno corrente si è impegnata ad accogliere giovani stagisti all'interno dell'azienda. Il primo tirocinio della durata di circa 3 mesi, iniziato nel gennaio del '98, era propedeutico al conseguimento del diploma universitario in Sistemi Informativi Territoriali, mentre lo scorso maggio, s'è dato avvio ad uno stage sulle tecniche per la gestione dei progetti di media ed alta complessità. Lo scopo di questa operazione è quello di creare una nuova figura professionale, in grado di saper applicare le tecniche per la gestione dei progetti dalla fase di pianificazione al controllo e svolgimento del progetto stesso. Tale attività didattica è completa di approfondimenti sulle dinamiche aziendali e supportata da strumenti software e dalla conoscenza delle metodologie più aggiornate. Tra settembre ed ottobre, presso Insula S.p.A. inizierà la formazione di due stagiste laureate iscritte ad un corso di specializzazione in Geomarketing.

La Posta

INSULA INFORMA invita i lettori che desiderassero esprimere opinioni o porre quesiti ad inviare le loro lettere a:

INSULA INFORMA
Dorsoduro 2050
30123 Venezia
Fax 041/2724244

“Spettabile Insula, come abitante di Murano, non posso contestare la bontà dei lavori finora effettuati sulle rive dell’isola, che forse da troppo tempo aspettavano un rifacimento così radicale. Sono però a conoscenza del fatto che le vibrazioni prodotte dai lavori hanno causato dei danni all’interno di alcune abitazioni private, e che dopo una serie d’incontri è stato fissato un tetto d’indennizzo. A che punto sono dunque i

risarcimenti per i cittadini danneggiati? Sono previsti altri interventi alle rive, visto che nell’isola sono molte le sponde che avrebbero necessità di interventi urgenti? E’ vero che entro breve sarete chiamati ad intervenire sul ponte “longo”? Con quali modalità?” Cordialmente.

Alberto Toso

Egregio lettore, La informiamo che le lesioni sui fabbricati, emersi in seguito ai lavori, sono in corso di risanamento.

I siti che sono o saranno tra breve interessati da nostri interventi sono: Fond. ta Venier, Fond. ta Tiepolo, Ponte ex Vivarini o “Longo”, Ponte Zaniol e Fond. ta San Mattia, i ponti Zanetti e San Martino. I progetti definitivi di questi ultimi tre, sono già stati presi in visione dalla Commissione Urbanistica del Cdq di Murano, in data 30/6/98. Per quanto riguarda in particolare Ponte “Longo”, è in corso la progettazione definitiva e l’avvio dei lavori è previsto per il primo trimestre del ‘99.



Murano: lavori sulla Fondamenta Navagero

NOTIZIE DAI SOCI: ASPIV

Dal 1° luglio, Giovanni Sandri è il nuovo direttore generale

Cinquantadue anni, laureato in Ingegneria civile idraulica, ha iniziato la sua carriera come progettista nel settore delle fognature e del disinquinamento delle acque reflue. E’ quindi entrato nel settore tecnico del Comune di Venezia, fino ad assumere la direzione del settore Manutenzione Urbana di Venezia ed Isole. In tale periodo, Sandri ha anche partecipato, in qualità di esperto e rappresentante del Comune, ai principali progetti sulle problematiche relative alla salvaguardia dalle acque alte e al disinquinamento della laguna. Dal ‘93 al ‘96, ha diretto i progetti integrati di manutenzione dei rii per conto dell’Amministrazione Comunale, per poi passare a riscoprire il ruolo di Direttore Generale dell’Azienda Speciale Consortile Idrici Sile – Piave.

Forum su internet per gli utenti

In occasione della Conferenza Europea sull’acqua, tenutasi nel maggio scorso alla Fondazione Cini, Aspiv ha aperto un forum interattivo su internet, accessibile a tutti gli utenti veneziani che vogliono esprimere le loro opinioni sulla qualità dell’acqua che utilizzano. Ciascun utente può accedervi in modo anonimo, per leggere gli interventi degli altri e del moderatore. Il forum è raggiungibile dalla home page di Aspiv: <http://www.aspiv.ve.it>



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-spa.com
www.insula.it
e-mail: insula@insula.it

Direttore responsabile
Leopoldo Pietragnoli
Redazione
Luigi Torretti
Martina Galuppo
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