

Mirco Battista, Giorgio Vianello

Morfologia urbana e portualità peschereccia a Chioggia

22 **Chioggia: Urban Morphology and Fishing Port** Mirco Battista, Giorgio Vianello

The area encompassed by the City of Chioggia, in the Venice area, from the point of view of the organisation of the built-up nucleus has, since late Medieval times, been shaped by functional requirements linked to its most important waterways. This explains the constant adaptation of the urban structures that has taken place over the course of the city's history each time the need arose to effect important changes concerning the overall or partial use of the city's territory. The need to maintain the most important transit canals in perfectly functioning condition in the urban area, made up of numerous islands, while at the same time ensuring rapid communication between the islands themselves separated by these canals, made the construction of a series of bridges inevitable so as to ensure rapid straightforward links by both water and land. It was precisely due to this centuries-long

persistence of the organisational aspects of the urban assets, shaped by basic respect for the lagoon morphology together with the city's functional sectorialisation, aimed essentially at the continual, two-way rapport between dry land and water, that Chioggia took on and maintained a layout of the built-up area that has changed little up to the present, while however undergoing modifications with the aim of optimal overall use of the most important waterways. This has taken place even though overall conditions of life and work on both land and water have been transformed with the developments wrought by history and technical evolution. Over recent decades in particular, account must be taken of the strong impulses that characterise the concept of modern life, which is experiencing role and quality specialisation in all fields. These impulses have undoubtedly encouraged the tendency, even in the environs of the Chioggia lagoon, for a clear distinction and borders to be established of the morphologically homogeneous areas, with the aim of safeguarding the dry land in relation to the wet areas. The

Il territorio della città di Chioggia (provincia di Venezia), dal punto di vista della organizzazione dell'abitato, fin dall'alto Medioevo ha assunto un assetto essenzialmente improntato a corrispondere in modo funzionale alle sue vie d'acqua più importanti. Ciò giustifica la costante opera di adeguamento delle strutture urbane che, nel corso della storia della città, ebbe luogo in tutti i casi in cui si presentò la necessità di attuare, di volta in volta, cambiamenti importanti nell'utilizzo complessivo o parziale del territorio cittadino, sempre attuati nel rispetto e conformemente alle specificità morfologiche e naturali dell'ambiente lagunare. Pertanto tutti gli ambiti della città relativi al lavoro, alla residenza, alla rappresentanza, fin dai tempi più lontani, sono risultati in stretta relazione con i canali lagunari che li lambivano.

La necessità di mantenere perfettamente funzionanti all'interno del territorio urbano, articolato su più isole, i canali di transito più importanti e contemporaneamente assicurare una rapida comunicazione fra le isole stesse separate da questi canali, rese fatalmente indispensabile la realizzazione di una serie di ponti capaci di assicurare rapidi e facili collegamenti sia per acqua che per terra. Chioggia ha assunto e mantenuto nei secoli una organizzazione del territorio abitato che in definitiva è rimasta poco variata fino a oggi, modificandosi comunque sempre puntando all'ottimale utilizzo complessivo delle vie d'acqua più significative. Ciò è accaduto nonostante sia in terra che in acqua siano molto mutate con l'evoluzione della storia e della tecnica le condizioni complessive di vita e di lavoro.

In particolare negli ultimi decenni vanno tenute in debito conto le forti spinte che caratterizzano la concezione del vivere moderno generalmente indirizzate verso la specializzazione dei ruoli e delle qualità in tutti i campi. Sicuramente queste spinte hanno assecondato la tendenza allo stabilirsi, anche nell'ambito lagunare chioggiotto, di una netta distinzione e delimitazione dei contesti morfologicamente omogenei ai fini della difesa dei territori emersi rispetto a quelli acquici.

Infatti gli abitanti lagunari da sempre risultano abituati a una costante contiguità e continuità ambientale e di lavoro che non prevede interruzione fra casa e barca, fra riva e canale, tra terre emerse e laguna viva, in definitiva considerando e vivendo nella sua globalità il sistema terra, laguna e mare.

La conferma di ciò è data dal fatto che fin dal Medioevo i segni territoriali d'acqua più importanti della città, pur con gli ovvii cambiamenti dovuti al mutare dei tempi e quindi delle caratteristiche delle imbarcazioni, in definitiva sono ancora gli stessi:

- il *Porto di Chioggia*, fondamentale passaggio per i naviganti, che mette in comunicazione la parte meridionale della Laguna Veneta e il mare Adriatico; l'imboccatura del porto è caratterizzata dall'imponente

inhabitants of the lagoon have, in fact, long been used to working and living in close contact with the environment with no barriers between house and boat, canalside and canal, dry land and *laguna viva*, entailing an overall experience of the system of land, lagoon and sea. The confirmation for this comes from the fact that since Medieval times the city's most important territorial marks related to water, despite obvious changes due to changing times and thus differences to vessel types, have essentially remained the same:

- the *Port of Chioggia*, a fundamental passage for craft, linking the southern part of the Venice Lagoon with the Adriatic Sea; the port entrance is characterised by the imposing complex of S. Felice, including the 14th century Lupa castle;

- the *Lombardo Canal*, an authentic maritime port river canal where, since ancient times and up to the early decades of the 20th century, cargo ships for long-distance trading would moor, and load and unload goods on both the western bank at the Isola Saloni (so-called for the large salt warehouses it hosted), and on the eastern bank of the canal with its storage structures;

- the *Vena Canal*, with nine bridges, including one for vehicles, has always been the internal shallow waterway, parallel to Corso del Popolo (the ancient *Plathea*), the porticoed road along the western side, akin to the city's drawing room;

- the *Lusento*, used for salt production up until the fatal war of Chioggia, was the city's mirror on the water that separated Clugia maior, corresponding to the current Chioggia, in medieval times from Clugia minor which is now Sottomarina;

- the *S. Domenico Canal*, which is a port-canal for open sea and coastal fishing boats as well as those which work closer to the shore, still conserves the last *squeri*, the traditional boatyards no longer capable of producing new craft, and which essentially carry out repairs and maintenance for hulls and engines.

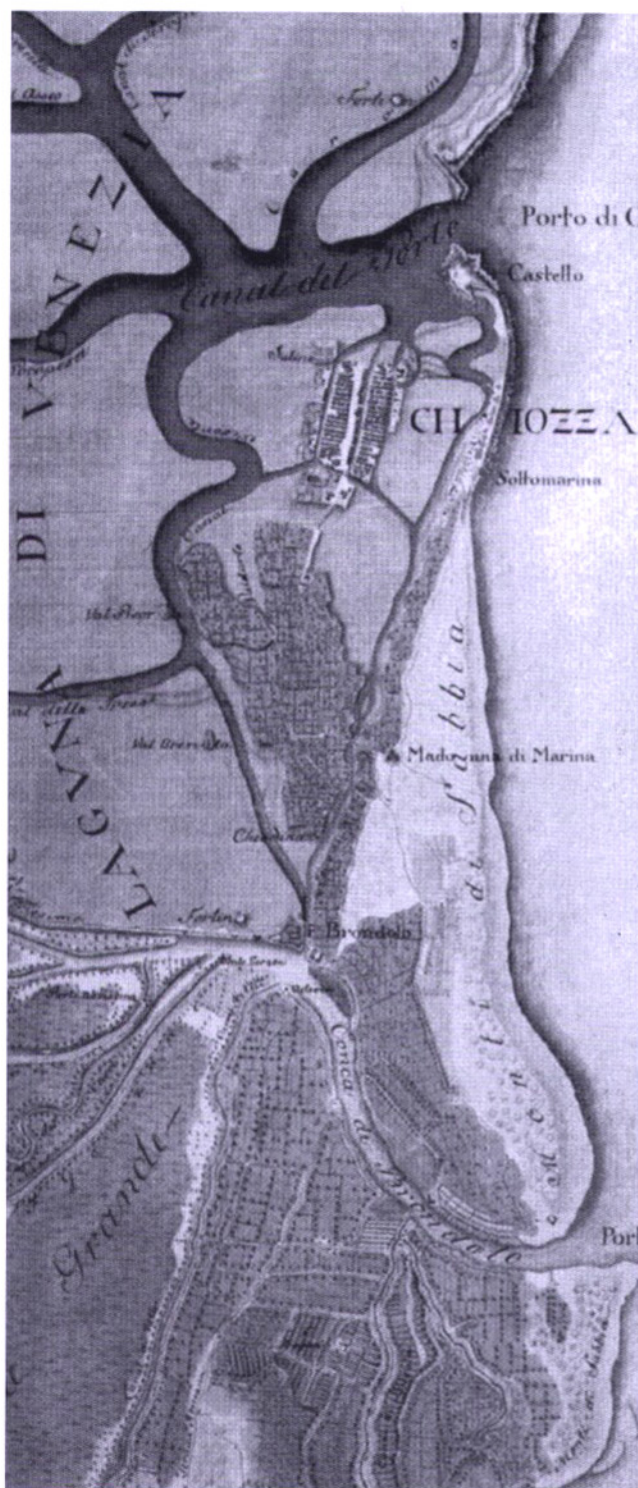
Since a multitude of fishing techniques practised both at sea and in the lagoon have persisted in Chioggia, each with specially adapted craft, the above considerations show the existence of a close rapport, traditionally present in the city since ancient times, between the characteristics

of canals and bodies of water in view of morphology and dimensions within the city and their corresponding specialised use by a range of craft. This clear distinction in the location of moorings, arranged as per sectors in reference and relation to the craft construction and dimension characteristics is thus consistent with the type of fishing the craft is used for. In addition to guaranteeing safety for the small boats compared to the large fishing craft, together with the vicinity of the boats it has encouraged a common spirit and created a community of fishermen¹. Moreover, for centuries people in Chioggia have been tying up their boats on canalsides, always close to home². This helps in understanding the way in which the city's urban layout and urban system have adapted in a structural sense over time with the goal of satisfying these requirements of life and work of its inhabitants. The practically unchanged nature of the context of the important above-mentioned aspects is highlighted by the fact that Chioggia, which has traditionally existed by what it extracted from the sea (salt and fish) and by way of the sea (maritime traffic and trade), has been organised over the centuries by conserving its characteristic parallel aspect of the three city canals that gave rise to the city's typical shape³. Nowadays Chioggia is the main fishing port in the northern Adriatic and the venue for a market of nation-wide importance, second only to Mazara del Vallo (Sicily) in turnover.

The fishing fleet moored along the city canals consists of:

- 1) approx. 20 boats equipped for navigation beyond the 50-mile mark;
- 2) approx. 25 boats equipped for navigation within the 50-mile mark;
- 3) approx. 50 boats equipped for navigation within the 5-mile mark;
- 4) clam boats.

The majority of the boats equipped for navigation beyond the 50-mile mark is moored along the S. Domenico Canal, and there has long been discussion about moving them elsewhere. These vessels possess high power propellers that cause damage to the canal embankments and they need to be relocated in a position where

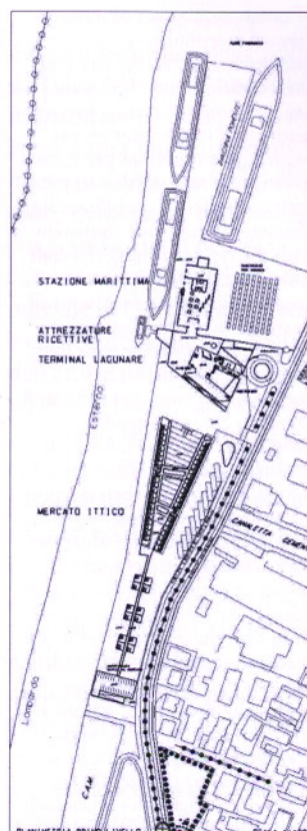


Mappa della bocca di porto di Chioggia, Von Zach, 1801
Map of Chioggia port inlet, Von Zach, 1801

Panorama di Chioggia in una fotografia d'epoca
Panoramic view of Chioggia in the 19th century

Barche a vela a Chioggia in una fotografia dell'Ottocento
Sailing boats in Chioggia, 19th

Studio di fattibilità ambito portuale Isola dei Saloni, 2001 (Mirco Battista e Massimo Vianello)
Feasibility study, port reconversion of the Chioggia port area Isola dei Saloni, 2001



- 24 complesso di San Felice, di cui fa parte il trecentesco castello della Lupa;
- il *Canal Lombardo*, vero e proprio porto canale fluvio marittimo cui, dall'antichità fino ai primi decenni del xx secolo, approdavano i bastimenti per i traffici d'alto mare, attuando le operazioni di carico e scarico delle merci sia sulla riva ovest in corrispondenza dell'Isola dei Saloni (così detta per i grandi magazzini del sale che ospitava), sia sulla riva est del canale attrezzata con magazzini;
 - il *Canal Vena*, con nove ponti, è sempre stato la via d'acqua interna di bassi fondali, parallela al Corso del Popolo (l'antica *Plathea*), strada porticata, vero e proprio salotto della vita cittadina;
 - il *Lusenzo*, utilizzato a saline fino alla fatidica guerra di Chioggia, era lo specchio acqueo cittadino che separava in età medioevale *Clugia maior*, corrispondente all'attuale Chioggia, da *Clugia minor* attuale Sottomarina;
 - il *Canale San Domenico*, di fatto porto-canale per imbarcazioni da pesca marittima sia d'altura che di sottocosta, conserva ancor oggi la presenza degli ultimi squeri, i tradizionali cantieri che peraltro non sono da tempo più in grado di costruire nuove imbarcazioni, risultando dediti essenzialmente alle manutenzioni di scafi e motori.

Premesso che a Chioggia sono numerosissime ancora oggi le tipologie di pesca esercitate sia in mare che in laguna con le relative imbarcazioni specificatamente adatte, da

they would have less impact. Linked to the fishing function is the presence of the Fish Market, which has occupied its current site since 1960. Set on the Isola dei Cantieri between the two canals Lusenzo and S. Domenico, it consists of:

- a surface area of approx. 11,000 m², including 3,000 m² covered by a spacious central pavilion;
- two large open-air lateral plazas where the fishing boats pull in;
- three buildings at the entrance to the market with management offices, the café, veterinary studio and security service, a meeting hall, the porters' premises and public conveniences;
- the neighbouring ice factory;
- to the north of the market are two rows of 50 storage structures used by local traders;
- the auction hall has 14 sales posts with their own storage structures, each approx. 150 m².

This is an essential complex where both local and imported products are traded at the same time, with a vast range of species and qualities of fresh, frozen, preserved, processed, smoked, dried, packaged products from all over the world. In view of its central location in Chioggia's residential zone, this

activity too is a cause of conflict with the city. There has long been talk of it being shifted to a new venue on the Isola dei Saloni, at least for the business work (the fish exchange); while transferring the remaining activities that require more space and modern technology to the immediate city surrounds.

The structural model of Chioggia's port is atypical compared to other maritime ports in the Adriatic basin. Its very nature as maritime-river port does not allow for comparisons with others in the Italian system while its layout, separated into different parts depending on the functions, puts the city's port system closer to the large-scale systems than to the category of regional ports. In fact, in addition to its fishing function, Chioggia's port includes commercial functions, a passenger, tourist and leisure craft facilities.

During the planning stage of the new Port Master Plan this layout in terms of functions required an in-depth evaluation with regard to the capacity of its different parts for transformation in the short and medium term. Each has different levels of autonomy and compatibility with urban activities, different links with the territory, a different demand for flexibility and transformation, and a different way of interacting with the identity and life of the city.

In ports elsewhere there are sectors of port activity that do not require autonomy but that, relative to structure and function, cannot have direct relationships with the functionality and urban morphology. The transformation period for these areas is often faster than that of the city and today, for the new Port Plans, the problem arises of how to deal with the changeable requirements of the market-dependent demand, technologies needed to move goods, developments in logistics and myriad factors that cannot be defined in a few words.

Instead there are port activities that are particularly suited for a new relationship with the city, due to their location and specific field of activity.

This is the case for passenger terminals, marinas and especially for fishing ports, which attract great numbers of people; spaces for superimposition and integration, where new urban centres develop.

This theme is foremost in the

quanto sopra emerge l'esistenza di una stretta relazione, peraltro tradizionalmente presente nella città fin dall'antichità, fra le caratteristiche morfologiche e dimensionali di canali e specchi acquei all'interno della città e la corrispondente specializzazione dell'utilizzo degli stessi da parte di imbarcazioni di vario genere. Questa netta distinzione nella localizzazione degli approdi, settorializzata in riferimento e in relazione alle caratteristiche costruttive e dimensionali delle barche è quindi adeguata alla tipologia di pesca delle imbarcazioni. Ciò, oltre a garantire la sicurezza delle barche più piccole nei confronti dei grossi pescherecci, ha di fatto incentivato, con la stretta vicinanza fra loro delle barche, il consolidarsi anche dello spirito di corpo dei gruppi di pescatori, accumulati dalla specifica tipologia di pesca cui sono dediti¹. A queste considerazioni si deve aggiungere che a Chioggia risulta secolare consuetudine quella di attraccare la barca alla riva del canale, sempre comunque nelle immediate vicinanze di casa². Da ciò si evince la motivazione per cui la città stessa, dal punto di vista architettonico come dell'impianto urbanistico, si sia nei secoli strutturalmente sempre adeguata proprio con la finalità di assecondare convenientemente queste esigenze di vita e di lavoro della popolazione. Il permanere praticamente inalterato del contesto dei sopradetti importanti segni territoriali d'acqua della città è evidenziato dal fatto che Chioggia, vivendo tradizionalmente in massima parte di quanto si produceva traendolo dal mare (sale e pesca) e con il mare (traffici marittimi e commerci), si è di fatto organizzata conservando nei secoli il suo caratteristico parallelismo dei tre canali cittadini che ha portato alla conformazione geometrica tipica della città³.

Oggi Chioggia rappresenta il principale porto peschereccio dell'Adriatico settentrionale e sede di un mercato di interesse nazionale, secondo per fatturato solo a Mazara del Vallo.

La flotta peschereccia localizzata lungo i canali della città è costituita da:

- 1) circa n. 20 barche adibite alla navigazione oltre 50 miglia;
- 2) circa n. 25 barche adibite alla navigazione entro le 50 miglia;
- 3) circa n. 50 barche per la navigazione entro 5 miglia;
- 4) barche vongolare.

Le navi adibite alla navigazione oltre le 50 miglia, come si è detto, sono perlopiù sistemate sul Canale di San Domenico, per le quali da tempo si discute per una loro diversa ubicazione. Si tratta infatti di vettori dotati di propulsori con potenze molto elevate che comportano notevoli problemi alla staticità delle rive e che per questo motivo si ritiene opportuna una loro ricollocazione in posizione ove la loro presenza possa essere meno impattante.

Connessa alla funzione peschereccia è la presenza del Mercato Ittico la cui attuale sede è stata inaugurata nel 1960. È ubicata nell'Isola dei Cantieri tra i due porti canale del Lusenzo e di San Domenico ed è costituito da:

- una superficie di circa 11.000 m², 3000 dei quali coperti da un ampio Padiglione centrale;
- due grandi piazzali laterali scoperti dove attraccano i pescherecci;
- tre strutture edilizie poste all'ingresso del Mercato al cui interno sono ubicati uffici della direzione, il bar, gli uffici dei veterinari e del servizio di vigilanza, la sala riunioni, la carovana facchini, i servizi igienici;
- la vicina fabbrica del ghiaccio;
- a nord del mercato, su due file, 50 box magazzino dati in concessione ad altrettanti commercianti locali;
- nella sala delle aste, 14 posteggi di vendita con annesso box-magazzino, ciascuno di circa 150 m².

Si tratta di una realtà importante dove si commercializzano contemporaneamente prodotti locali e di importazione. Vi si trovano infatti tutte le specie e qualità di prodotti, freschi, conservati, congelati, surgelati, trasformati, lavorati, affumicati, essiccati, confezionati, ecc, provenienti da ogni parte del mondo.

Anche questa attività, data la sua collocazione centrale al sistema insediativo clodiense, presenta un elevato grado di conflittualità con la città. Da tempo si discute per una sua diversa collocazione indicando nell'Isola dei Saloni una suo nuovo posizionamento, almeno per la parte relativa alla contrattazione del prodotto (la borsa del pesce); trasferendo invece le restanti attività che abbisognano di spazi e di uso di tecnologie moderne alle spalle della città nelle sue immediate vicinanze.

Il modello strutturale della portualità clodiense è pertanto quanto mai atipico rispetto a quello di ordine generale comune a tutti gli altri porti marittimi del bacino adriatico. Già la natura di essere porto marittimo-fluviale non consente di annoverare analoghe esperienze nel sistema italiano e la sua articolazione, dislocata in più parti per funzioni diverse, accomuna il sistema portuale di questa città più ai grandi sistemi che non alla categoria dei porti regionali.

La portualità clodiense annovera infatti, oltre alla funzione peschereccia, anche quella commerciale, di servizio passeggeri, turistica e da diporto.

Questa articolazione per funzioni, ha richiesto, in sede di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, una approfondita valutazione riguardo alla diversa propensione di trasformazione nel breve e medio periodo delle sue diverse parti. Ognuna di esse ha infatti differenti livelli di autonomia e di compatibilità con le attività urbane, è connessa in modo diverso con il territorio, ha una diversa domanda di flessibilità e di trasformazione, un diverso modo di interagire con l'identità e la vita della città.

In tutti i porti d'altronde, vi sono ambiti di attività portuale che non solo esigono una perfetta autonomia ma che, per struttura e funzione svolta, non possono avere relazioni dirette con la funzionalità e la morfologia urbana. Spesso il tempo di trasformazione in queste aree è profondamente più rapido di quello della città e oggi, per i nuovi Piani Portuali, si pone il problema di come corrispondere alle esigenze mutevoli della domanda, determinata dal mercato, dalle tecnologie di movimentazione delle merci, dagli sviluppi della logistica, da molteplici fattori che non possono essere definiti una volta per sempre.

Vi sono invece attività portuali che per collocazione e specifico campo di attività presentano una forte propensione a un nuovo rapporto con la città.

Tale è il caso delle stazioni marittime, della nautica da diporto e in particolare dei porti pescherecci, luoghi di grande attrattività; spazi di sovrapposizione e di integrazione, dove si addensano le nuove centralità urbane.

È un tema molto presente nella pianificazione urbanistica delle città portuali e, nel caso di Chioggia, la nuova dialettica tra porto e struttura urbana fa riferimento all'area che ha identificato il porto commerciale di Chioggia per tutto il Novecento, all'Isola dei Saloni che con il previsto trasferimento completo dell'attività commerciale in Val da Rio rende tale suggestione possibile e praticabile.

Tale spostamento consente infatti di riservare all'Isola dei Saloni sia la funzione passeggeri che una parte di quella peschereccia, attribuendo l'isola dei Cantieri, liberata dal Mercato Ittico, a spazio di estremo interesse per l'attività turistica da diporto.

Si tratta di indicazioni che fanno riferimento al nuovo Piano Regolatore Portuale nel cui ambito, per quanto riguarda l'Isola dei Saloni, viene prevista una diversa articolazione della circolazione interna oggi caratterizzata da una situazione particolarmente caotica e confusa. Sulla medesima rete si sovrappongono infatti più funzioni, da quella della effettiva mobilità dei veicoli relativa alle diverse componenti (traffico portuale, traffico espresso dal quartiere residenziale, traffico richiamato dalla funzione di terminal urbano che i Saloni parzialmente svolgono), a quella di parcheggio dei vettori commerciali e, spesso, a sede per la manipolazione delle merci.

Il Piano ha individuato pertanto una doppia viabilità parallela, separata da un filare di alberi, una a servizio delle banchine portuali e una rivolta alla parte urbana. Tale diversa impostazione della rete rende pertanto praticabile una più efficiente accessibilità all'isola, condizione fondamentale per affermare la riqualificazione della stessa.

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale prevede quindi il trasferimento del Mercato Ittico, per la parte relativa alle

attività connesse alla contrattazione (Borsa del pesce) e del Porto peschereccio, per quanto riguarda la componente d'altura, all'Isola dei Saloni.

Nell'Isola dei Saloni è previsto inoltre l'insediamento di nuove strutture quali un centro direzionale, una nuova stazione passeggeri e un terminal per la navigazione urbana e lagunare.

La collocazione di tali attività nell'Isola dei Saloni garantisce infatti le seguenti condizioni ottimali:

- facile accessibilità in auto, in bicicletta e a piedi;
- immediato orientamento per i passeggeri per i punti di interscambio e di accesso ai diversi mezzi di trasporto;
- organizzazione degli spazi in modo da agevolare il flusso del traffico;

- strutture edilizie che costituiscono un waterfront interessante per gli utenti da cui è possibile organizzare anche un nuovo accesso alla città storica.

La struttura dedicata alla direzionalità consente lo sviluppo di attività di relazione con finalità economiche, commerciali e informative, attività che si prestano, data anche la loro vicinanza alla città storica, a costituire un momento di interfaccia e quindi di integrazione città-porto.

Si tratta di attività che possono essere definite come complementari alla funzione primaria della nuova stazione marittima, ove è possibile prevedere:

- servizi ristorativi;
- servizi commerciali qualificati;
- servizi bancari e assicurativi;
- servizi di agenzia (turismo, noleggi vari, spedizioni ecc.);
- servizi di telecomunicazione;
- servizi informativi;
- servizi espositivi;
- servizi di spettacolo;
- servizi culturali e associativi;
- servizi di sicurezza.

Su tale impostazione si è soffermato uno specifico studio di fattibilità che sulla base delle linee generali indicate dal Piano Regolatore Portuale ha teso dare organicità alle diverse nuove attività, traducendo tali indicazioni funzionali in forma architettonica.

È stata così individuata, quale elemento di unione tra le varie parti, una piazza affacciata sulla laguna definita sui bordi a nord da un Centro Direzionale e a sud dal fronte dell'accesso pubblico alla Borsa del Pesce.

Il Centro Direzionale, in diretto contatto con la Stazione Marittima, è costituito da un albergo di 60 camere e da un centro congressi complementare all'insieme delle attività svolte nell'area.

Le dotazioni vengono integrate da adeguate aree destinate alla ristorazione legate alle privilegiate condizioni ambientali e volte a trarre vantaggio dalle qualità paesaggistiche della posizione.

La stazione marittima è contenuta in un recinto e occupa

urban plan for the port city and in the case of Chioggia, the new dialectics between port and urban structure refer to the Isola dei Saloni, the area corresponding to Chioggia's commercial port for the whole of the 1900s; the planned transfer of all the commercial activities to Val da Rio would make this suggestion possible and practical. This shift would then mean reserving the Isola dei Saloni for both passenger traffic and some fishing, and the Isola dei Cantieri, without the Fish Market, would become a space of great interest for leisure boating. These points are covered by the new Port Master Plan. As regards the Isola dei Saloni, internal traffic movements will be re-organised as they are currently chaotic. The same network supports many functions, from that of mobility for vehicles for different components (port traffic, traffic from the residential district, traffic relative to the function of urban terminal that the Saloni carry out in part), to that of parking for the commercial vehicles and often for handling goods.

The Plan has come up with a double parallel road system, separated by a line of trees, one to serve the port wharves and one facing the urban part. This different arrangement of the network thus renders one of the most efficient access systems on the island practical, a fundamental condition for ratifying the regeneration. The New Port Master Plan entails transferring the Fish Market, the part concerned with contracting (Fish Exchange) and the Fishing Port, concerning coastal work, to the Isola dei Saloni.

The Isola dei Saloni will host new structures such as a management centre, a new passenger terminal and a terminal for urban and lagoon navigation.

Locating these activities on the Isola dei Saloni will ensure the following optimal conditions:

- easy access by car, bicycle or on foot;
- straightforward orientation for passengers at the interchange and access points to the different modes of transport;
- organisation of the spaces to facilitate traffic flow;
- buildings that make up an interesting waterfront for users where new access to the historic



Veduta aerea dell'isola dei Saloni
Aerial view of the Isola dei Saloni area

Studio di fattibilità ambito portuale
Isola dei Saloni, 2001 (Mirco Battista e Massimo Vianello)
Feasibility study, port reconversion of the Chioggia port area Isola dei Saloni, 2001



city can be arranged for.

The structure given over to management allows for the development of activities related to economic, commercial and information ends, activities that, in view of their proximity to the historic city core, can act as an interface for city-port integration.

These activities can be defined as complementary to the primary function of the new passenger terminal, which will be equipped with:

- catering facilities;
- high quality shops;
- banking and insurance;
- agencies (tourism, hire services, forwarding, etc.);
- telecommunications facilities;

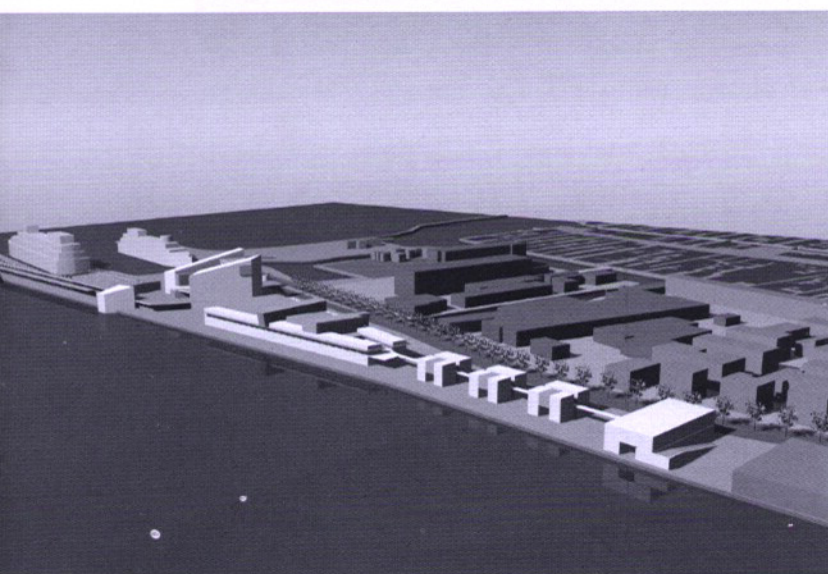
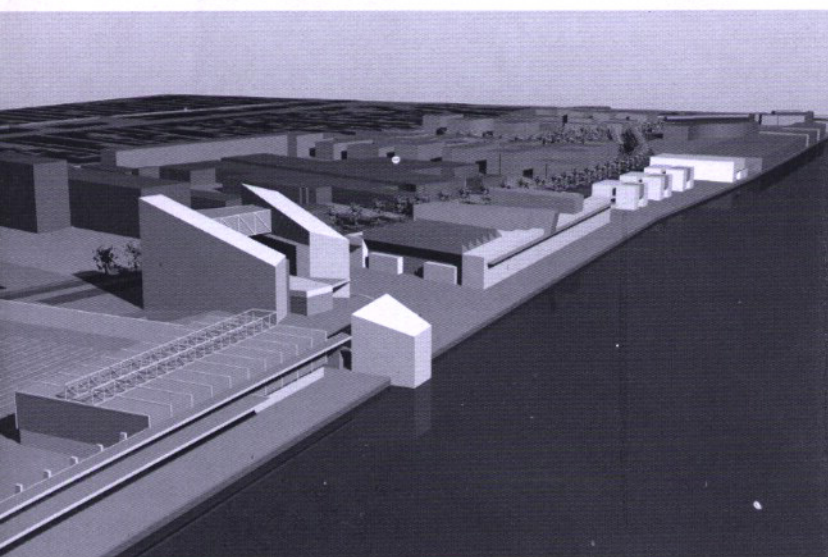
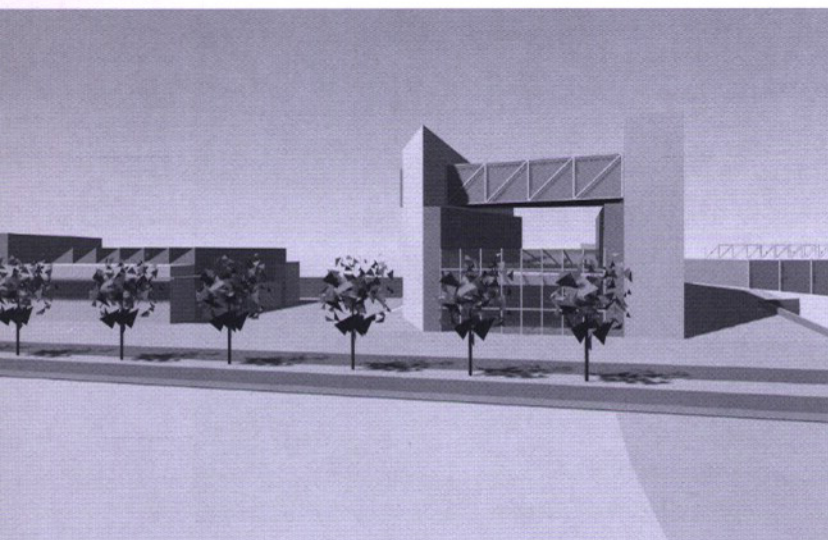
- information services;
- exhibition venues;
- entertainment services;
- cultural services and associations;
- security services.

A specific feasibility study has focused on this plan and on the basis of the general guide lines of the Port Master Plan, attempted to bring these different new activities together under one roof.

Thus a plaza on the lagoon has been ideated to connect the different parts, bordered in the north by Management Headquarters and the south by the public entrance to the Fish Exchange.

The Management Headquarters,

in direct contact with the Passenger Terminal, consist of a 60-bed hotel and a congress centre to complement the activities effected in the area. The facilities will be integrated by appropriate areas destined for catering in a special setting and with the aim of exploiting the landscape quality of the position. The passenger terminal occupies an enclosure on the far eastern edge of the current wharves; it is fitted with 5-m high embarkation alleyways to allow for the different heights in the area. Access to the far end of the western wharves is via a second 8.50-m visitors' bridge that terminates with a panoramic rotunda, providing access to the



l'estremità orientale delle banchine attuali; viene organizzata tramite ponti d'imbarco per i passeggeri posti a quota +5,00 per garantire una adeguata differenziazione delle aree.

La fruibilità del percorso verso l'estremità della banchina di ponente è consentita da un secondo ponte per i visitatori a quota di circa +8,50 ml che si conclude con una rotonda panoramica e consente così la fruibilità dell'intero fronte sebbene in condizioni differenziate e concilianti con i nuovi usi e le esigenze da questi addotti. Nella parte meridionale dell'area, in posizione adiacente alle attuali attività di itticultura della CAM, viene ubicata la Borsa del Pesce su di una superficie di circa 16.500 m², servito da una strada dedicata al traffico pesante. Uno sguardo d'insieme alla disposizione degli edifici consente di valutare la pertinenza dell'obiettivo di instaurare un rapporto dialettico tra la necessaria disposizione parallela alla riva dei volumi edilizi e la loro combinazione e articolazione in un dialogo aperto con la forma della Città Antica.

Complessivamente la struttura direzionale si sviluppa su una superficie di 1780 m² di superficie coperta e prevede al suo interno un Terminal per la navigazione urbana e lagunare, un Albergo, un Auditorium, un Ristorante e Spazi Espositivi

Il percorso sulla banchina del Canale Lombardo esterno è consentito su tutta la sua estensione a quota 0.00 in corrispondenza del mercato ittico e della piazza, e a quota +8,00, in direzione della stazione passeggeri, sino alla estremità della banchina.

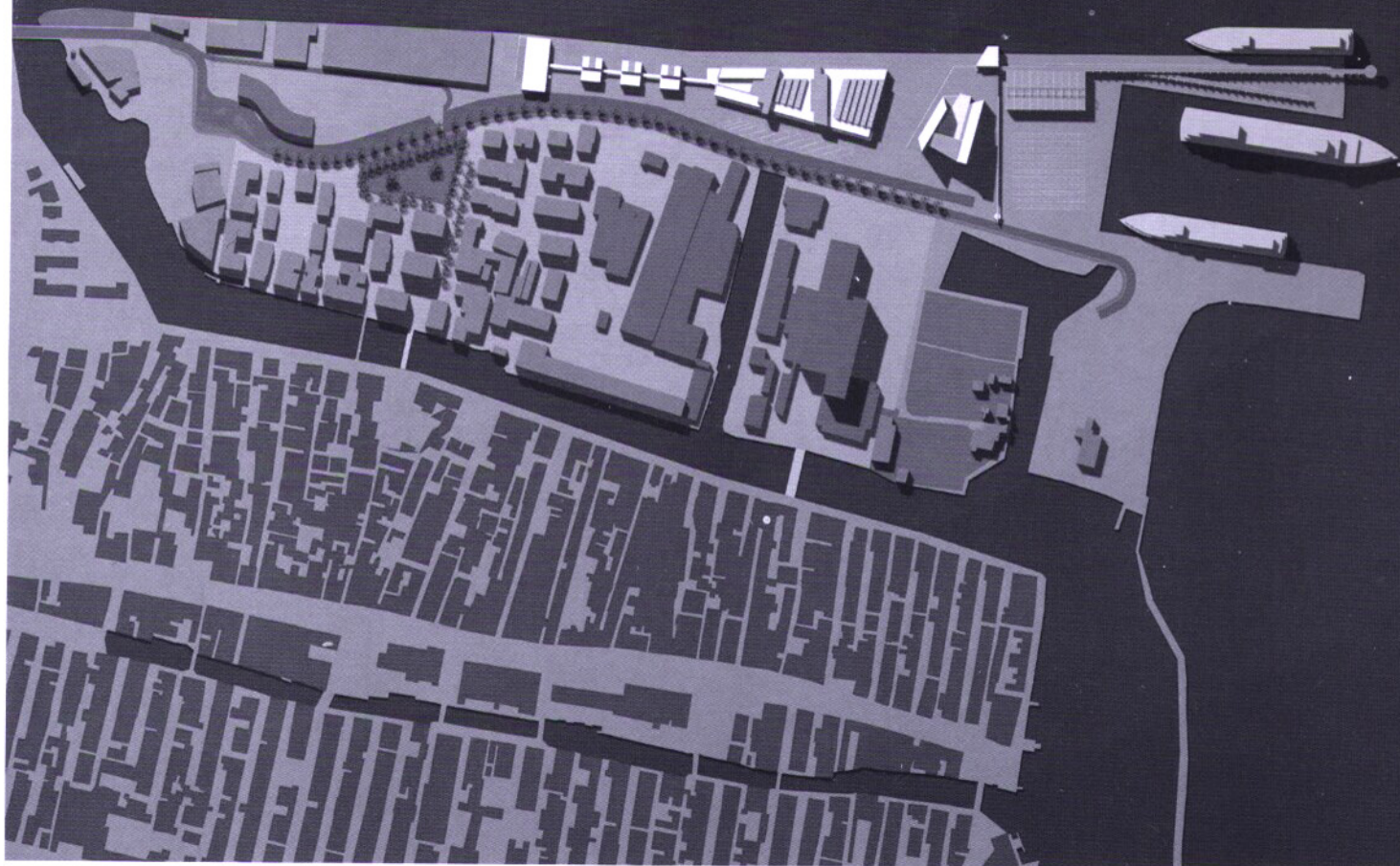
Il Progetto delinea una diversa gradazione di trasparenza e di leggerezza delle strutture considerate. Così, la stazione Marittima, la cui quota di copertura è a +8,00, edificio basso perché costituisce la conclusione dell'intervento sul lato nord dove il dominio del contesto viene attribuito alla nave che attracca, viene previsto con struttura in ferro e vetro.

Per il Centro Direzionale che richiama vagamente la nave con la sua struttura a ponte, si prevede una composizione di materiali misti, parte in muratura e parte in vetro (ristorante) mentre il mercato ittico viene definito in muratura nella sua parte perimetrale e in vetro i ponti posti al 1 piano.

Si tratta pertanto di un progetto che riconquista alla città una porzione significativa di territorio con interventi compatibili con i caratteri del contesto ove, ancora una volta, la pesca e le attività ad essa legate svolgono un ruolo importante nella ridefinizione dello spazio fisico urbano.

NOTE

1. Dino De Antoni a tal proposito nella sua *La vita quotidiana a Chioggia nell'800* ben precisa e sottolinea come "la complessa varietà di sistemi di pesca dava origine



whole of the front, depending on new uses and requirements. The Fish Exchange will be located in the southern part of the area, adjacent to the current fish breeding zone managed by CAM; it will occupy an area of approx. 16,500 m² and will be served by a road for heavy traffic. Through an overall look at the layout of the buildings it is possible to evaluate the usefulness of the goal of establishing a dialectical relationship between the necessary disposition parallel to the embankment of the building volumes and their combination and articulation in an open dialogue with the shape of the Old City.

In all the management headquarters encompasses 1780 m² of covered surface area; the interior will include a terminal for urban and lagoon shipping, a hotel, an auditorium, a restaurant and exhibition space. The whole of the wharf area on the outer Lombardo Canal is accessible on sea level corresponding to the fish market and the plaza, and 8 metres up towards the passenger terminal as far as the end of the wharf. The project describes the range

of transparency and lightness in the structures considered. Thus the passenger terminal, set at 8 metres above sea level, a low-lying building as it constitutes the conclusion of the work on the northern side where moored ships dominate, has been designed in iron and glass. For the Management Headquarters, vaguely reminiscent of a ship with its deck-like structure, is planned in a combination of materials, partly stonework and partly glass (the restaurant) while the perimeter of the fish market will be in stone and the first floor gangways in glass. Therefore this project will re-acquire a significant area for the city with structures compatible with the features of the setting where, once again, fishing and associated activities will play an important role in redefining the physical urban space.

a sottogruppi talora ben distinti sia per orari di lavoro, sia per la collocazione delle barche in punti ben precisi della città, sia infine per il diverso livello economico dei vari settori. Non si trattava solo di denominazioni verbali, ma ogni sottogruppo esprimeva esigenze, bisogni e livelli di vita propri. Ricordare i vari tipi di pesca significa quindi fare una classificazione di vari modi di vivere presenti in una categoria come quella dei pescatori che a prima vista potrebbe sembrare compatta”.

2. Già Cassiodoro, celebre prefetto del pretorio al servizio di Teodorico nel 536-537 d.C., nella sua lettera rivolta ai Tribuni della Venezia marittima ebbe a rilevare che “le barche erano tenute come animali legate alle pareti delle vostre case”.

3. Benedetto Bordone nel suo *Isolario* pubblicato nel 1534 così descrive Chioggia: “A Vinegia, per ostro la città di Chiozza vi è posta, che fu dagli antichi Fossa Clodia nominata, la quale gli è distante miglia venticinque, bene abitata, ha la forma longa, e una strada in due parti la divide, dalla quale alcune stradelle derivano, in modo di spina di pesce ha la similitudine, gli abitanti tutti sono marinari, hanno bonissimi horti, di quali grande utilità ne ricavano”.