

Andrea Razzini

Viaggi e mete: la nuova stazione passeggeri del Porto di Venezia

Immaginare Venezia quando non se ne ha nozione, non è né facile, né logico; il naturale spettacolo che offre è un susseguirsi di sorprese dovute alla sua atipicità. Trasformatasi anche per questo nel corso degli anni in una città soprattutto turistica, a discapito di chi la proclamava già 'morta', di recente viene lentamente ripopolata di attività commerciali ed economiche in genere, che hanno saputo impiegare al meglio la sua naturale propensione marittima.

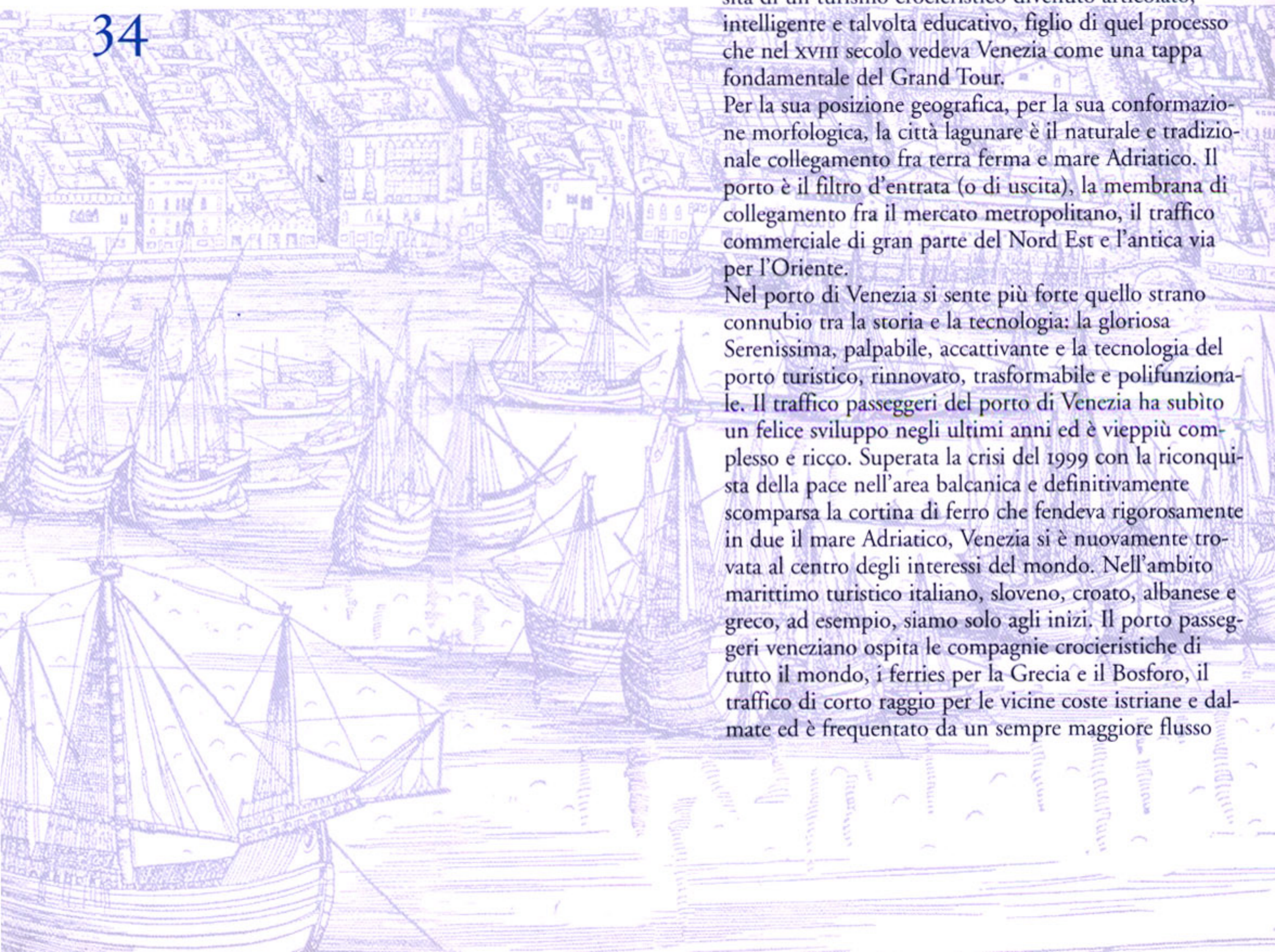
Venezia infatti è soprattutto una città di mare e come tale riflette nel suo porto gli interessi economico industriali veneti e del Nord Italia. Nel corso dei secoli il porto e Venezia sono divenute due realtà distinte, ma rimangono inscindibili e compenstrate.

Le partenze dal porto e i continui arrivi non interessano solamente le banchine commerciali e industriali, ma rappresentano anche la scelta di chi preferisce la Venezia turistica e crocieristica, destinazione o punto di imbarco per un milione di passeggeri (record previsto per l'anno 2001).

La costante trasformazione del porto, dal momento in cui è stata applicata la riforma portuale (1996), ha portato a valorizzare le vecchie strutture, un tempo dedite a traffici pesanti, attraverso un complesso lavoro di rinnovamento di immobili, magazzini e aree attrezzate. Il porto della città di Venezia si evolve e assolve le necessità di un turismo crocieristico divenuto articolato, intelligente e talvolta educativo, figlio di quel processo che nel XVIII secolo vedeva Venezia come una tappa fondamentale del Grand Tour.

Per la sua posizione geografica, per la sua conformazione morfologica, la città lagunare è il naturale e tradizionale collegamento fra terra ferma e mare Adriatico. Il porto è il filtro d'entrata (o di uscita), la membrana di collegamento fra il mercato metropolitano, il traffico commerciale di gran parte del Nord Est e l'antica via per l'Oriente.

Nel porto di Venezia si sente più forte quello strano connubio tra la storia e la tecnologia: la gloriosa Serenissima, palpabile, accattivante e la tecnologia del porto turistico, rinnovato, trasformabile e polifunzionale. Il traffico passeggeri del porto di Venezia ha subito un felice sviluppo negli ultimi anni ed è viepiù complesso e ricco. Superata la crisi del 1999 con la riconquista della pace nell'area balcanica e definitivamente scomparsa la cortina di ferro che fendeva rigorosamente in due il mare Adriatico, Venezia si è nuovamente trovata al centro degli interessi del mondo. Nell'ambito marittimo turistico italiano, sloveno, croato, albanese e greco, ad esempio, siamo solo agli inizi. Il porto passeggeri veneziano ospita le compagnie crocieristiche di tutto il mondo, i ferries per la Grecia e il Bosforo, il traffico di corto raggio per le vicine coste istriane e dalmate ed è frequentato da un sempre maggiore flusso





Journeys and Destinations: the New Passenger Terminal at the Port of Venice

Andrea Razzini

Putting together a picture of Venice with no prior knowledge is no easy task, and neither is it logical; the natural spectacle it offers is a succession of surprises due to its atypical nature. This was one of the reasons for which it has been transformed over the years into a prevalently tourist city, and countering those who proclaimed it 'dead', it has recently seen a gradual increase in commercial and economic activities which has led to proficient use of the city's natural maritime vocation. To all effects and purposes Venice is above all a sea city, and thus the economic and industrial interests of the Veneto and Northern Italy are reflected in its port. Over the centuries the port and Venice have become two distinct realities, however they continue to be inseparable and interwoven.

Departures from the port and the continual arrivals do not involve solely the commercial and industrial wharves, but are also the choice of those who favour Venice for tourism and cruise purposes, destination or embarkation point for a million passengers (record figures are forecast for the year 2001).

Since the application of the port reform (1996), the port's constant transformation has meant upgrading old structures, once used for heavy-duty traffic, through a complex process of renovation involving buildings, warehouses and specially fitted out areas. The port of the city of Venice is evolving and is suitable for the requirements of cruise tourism that has become multi-faceted, intelligent and even educational at times, an outcome of the 18th century process that saw Venice as an essential staging point in the Grand Tour.

Due to its geographical position and morphological features, the lagoon city is the natural and traditional link between the mainland and the Adriatic Sea. The port acts as

the entry (or exit) filter, the connecting membrane between the metropolitan market, the trade traffic from the majority of north-eastern Italy and the ancient routes for the Orient. In the port of Venice there is a stronger feeling of that strange match between history and technology: the glorious Serenissima, close-at-hand and fascinating, and the technology of the tourist port, renewed, transformed and multivalent. Passenger traffic in the port of Venice has undergone positive growth over recent years and has itself developed to become rich and complex. In the wake of the 1999 crisis, now that peace has returned to the Balkans and the iron curtain that cut the Adriatic Sea into two has gone once and for all, Venice has found herself once more at the heart of world interest. For example in the tourism-maritime circles of Italy, Slovenia, Croatia, Albania and Greece, we are but at the very start. Venice's passenger hosts cruise companies from all over the world, ferries for Greece and the Bosphorus, short-range traffic for the neighbouring coast of Istria

L'area portuale veneziana e il bacino della Marittima in anni recenti (la foto è del 1999, prima dell'inizio dei lavori di ristrutturazione della stazione passeggeri) con l'affollamento di mezzi nautici e delle navi da crociera
 The Venice port area and the Marittima docks in recent years (the photo is from 1999, prior to the start of restructuring work on the passenger terminal) crowded with pleasure craft and cruise ships

Il traffico crocieristico nel 1999 è stato negativamente influenzato dalla guerra nei Balcani, ma l'incremento degli ultimi anni è stato tale che per il 2001 si prevede un record di un milione di passeggeri
 Cruise traffic in 1999 was negatively influenced by the war in the Balkans, however the remarkable increase of late has meant a forecast record one million passengers for 2001

L'area portuale veneziana e il bacino della Marittima intorno agli anni cinquanta
 The Venice port area and the Marittima docks in the '50s



36

and Dalmatia, and is visited by an ever-increasing flow of leisure craft. Moreover there has been growth in lagoon boating as well as river traffic along the Po, via a number of provinces from Cremona for the time being. Thus, on a summer day it is not unusual to see a varied flotilla of vessels crowding the port: large-scale cruise liners in the Marittima docks, the ferries and fast ships moored at the San Basilio wharves.

If, as has been shown, the passenger port of Venice is currently a favourite for cruise ship passengers, it is also true that the quality of services has risen considerably, not only in terms of structures but also thanks to the expansion and upgrading of cruise possibilities, with longer, more complex routes on offer. It is no coincidence that Venice is the home port for a vast range of companies, thanks to the close-knit relationship between the port and its clients, and the development of a modern, specific industry.

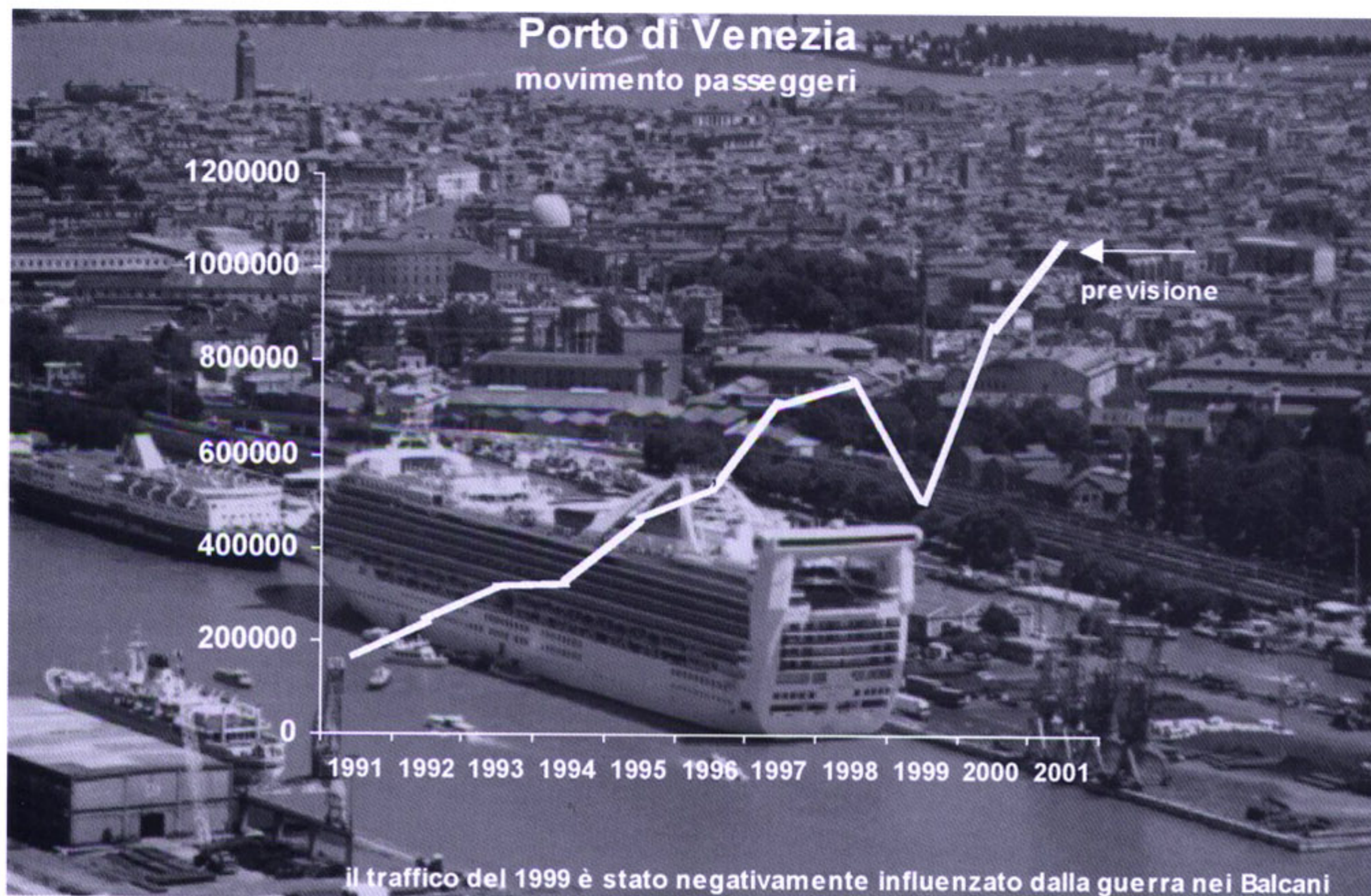
The need for an increase in services has been best interpreted by the Three-year

diportistico. Si sta inoltre sviluppando la navigazione turistica in laguna e quella fluviale lungo il Po che attraverso le varie province padane giunge, per ora, sino a Cremona. Non è dunque raro vedere durante le giornate estive il contemporaneo affollamento dei diversi mezzi nautici che popolano il porto: le grandi navi da crociera nel bacino della marittima, i traghetti e le navi veloci attraccati alle banchine di San Basilio.

Se, come evidenziato, il porto passeggeri di Venezia costituisce attualmente la meta preferita dei crocieristi, è anche vero che la tendenza odierna è di fornire servizi di alta qualità, non solo a livello di strutture, ma anche grazie al potenziamento e ampliamento delle offerte crocieristiche, prevedendo percorsi più lunghi e articolati. Venezia è, non a caso, l'*home port* di un vasto ventaglio di compagnie grazie alla stretta relazione esistente tra il porto e i suoi fruitori e allo sviluppo di un'industria moderna e specifica.

La necessità di maggiori servizi è stata interpretata al meglio dal Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Venezia che prevede, fra l'altro, il completamento della costruzione della nuova stazione crocieristica-passeggeri (caratterizzata da una torre-servizi in acciaio alta 35 m). La moderna architettura – di cui si vede già l'impianto – sarà terminata nel 2002; essa si staglia nell'antica struttura portuale e fa parte di un più ampio progetto che completa la riqualificazione delle

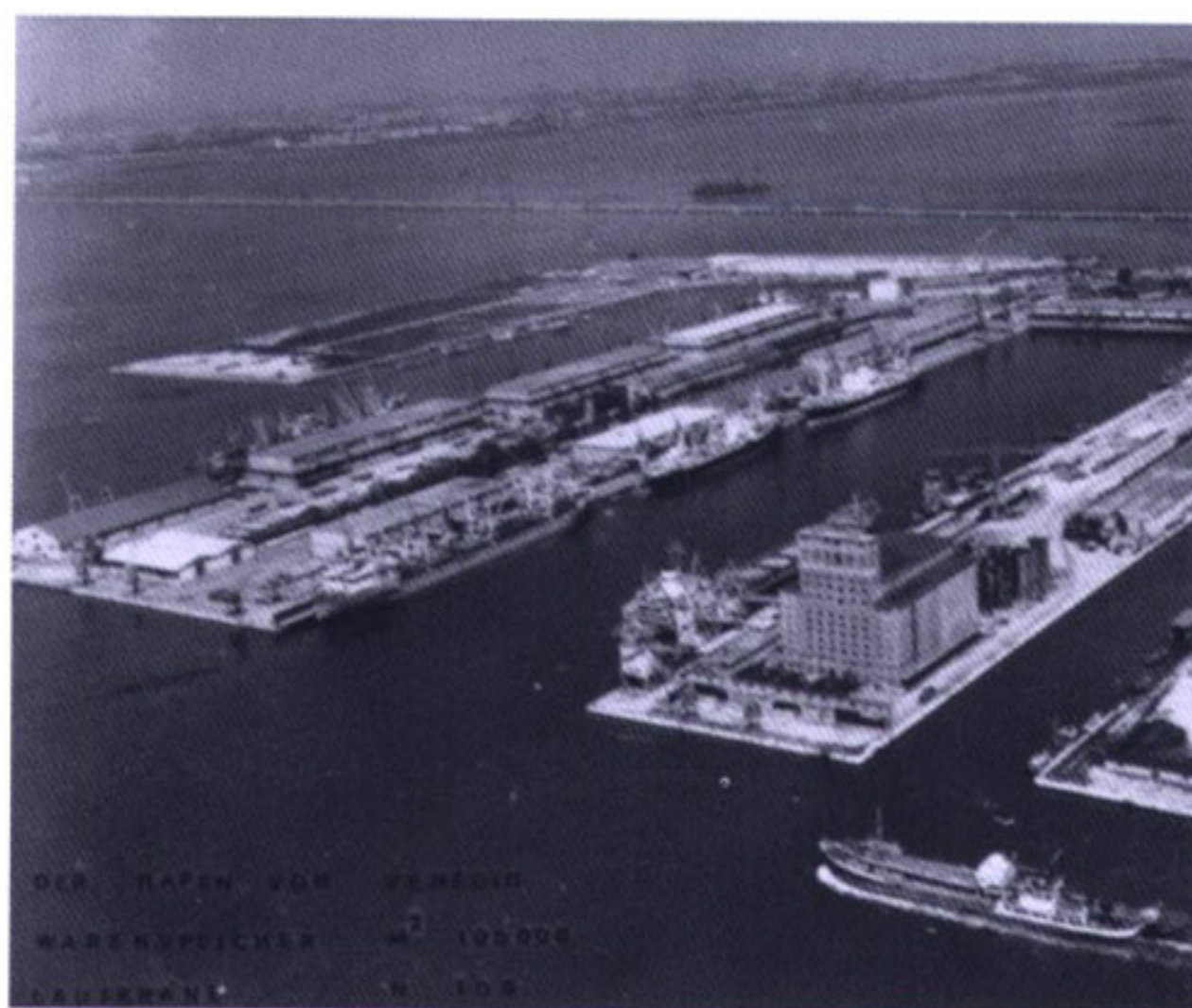
Porto di Venezia movimento passeggeri



aree portuali del centro storico (nel pieno rispetto di quel processo che è stato definito 'conservazione della memoria'). La modernità, in questo caso, deriva dal rinnovo e dal riutilizzo di aree e strutture obsolete o dedicate ad altro, che vengono ripensate per altri usi, senza per questo trasformarsi per forza in un museo. Gli usi restano funzionali comunque alla mobilità di merci e persone.

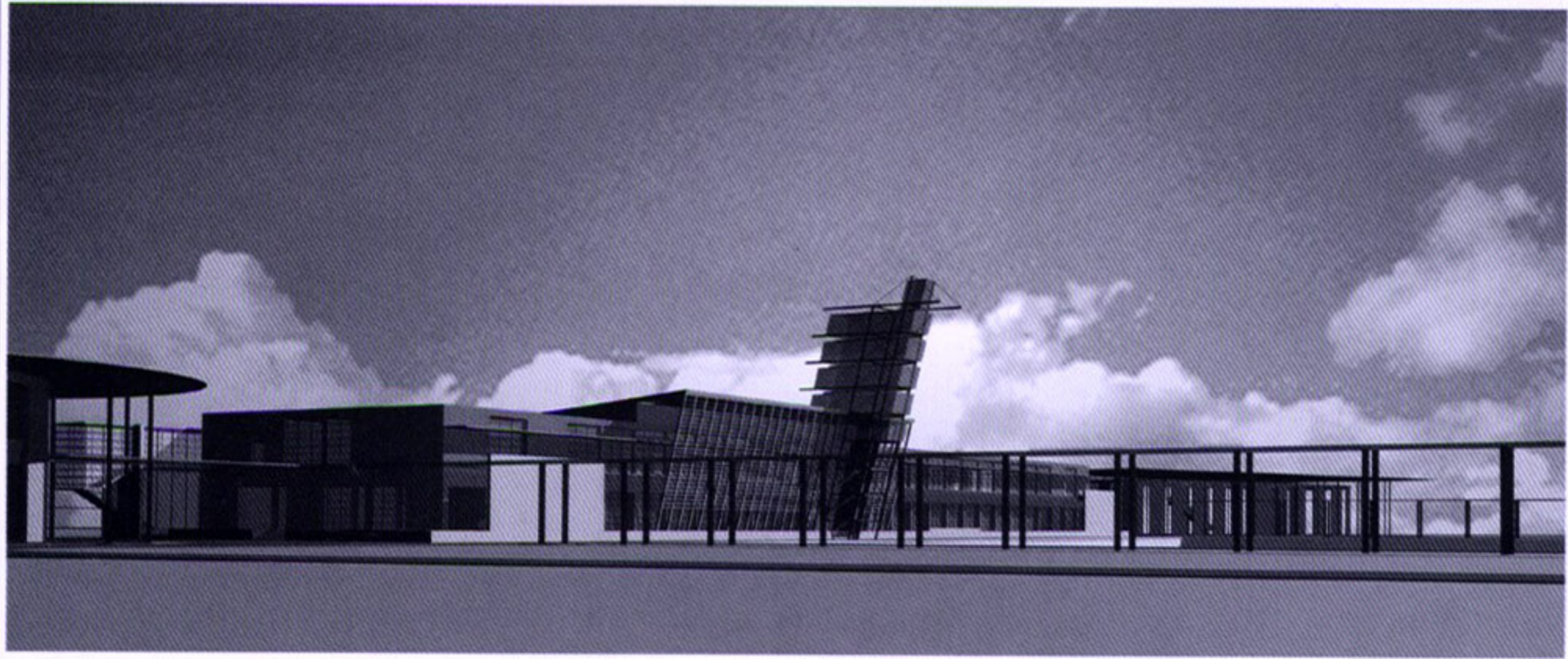
Dai pellegrinaggi in Terrasanta del Medioevo, ai viaggi aristocratici del XVII-XVIII secolo sino al moderno turismo, Venezia ha sempre rappresentato un centro d'attrazione, perché ha saputo più di una volta rinnovarsi e autodeterminarsi con intelligenza e libertà politica. La musica, il teatro, l'arte e la cultura sono forse ciò che il turista si aspetta da questa città, culturale per tradizione e storia. Per questo i programmi di investimenti pubblici e privati prevedono la riqualificazione e il riutilizzo di quelle aree portuali più vicine al centro storico e sono interessate anche da possibili usi cittadini legati a manifestazioni, mostre, spettacoli, intrattenimenti di vario genere. Questo intreccio ottimizzerà gli usi delle strutture nuove e riadattate nonché promuoverà la conoscenza di spazi inconsueti – e finalmente ampi! – per il suolo veneziano.

Il porto è, quindi, non solo meta di crocieristi, uomini d'affari, turisti e marittimi, ma partecipa sempre più attivamente alla vita culturale della città, fino a fornire





Operative Plan of the Venice Port Authority which envisages, among other things, the completion of the construction of the new cruise passenger terminal (to feature a steel service tower, 35 metres high). The modern building – the layout of which is already visible – will be terminated in 2002; it stands out against the ancient port structure and belongs to a vaster project that will complete the regeneration of the port areas of the historic centre (with full respect for the process that has been defined as ‘conservation of memory’). Modernity, in this case, derives from the renewal and re-use of areas and structures that are either obsolete or dedicated to something else, sites for which new uses are envisaged, however without transforming them into a museum. The functions will be linked to the transport of goods and people. From the pilgrimages to the Holy Land in the Middle Ages, to the aristocratic travellers of the 17th-18th centuries up until modern tourism, Venice has continued to act as a magnet, because it has been capable of adapting to the circumstances with intelligence and political liberty. Tourists may expect music, theatre, art and culture of the city, which is cultural through and through in terms of tradition and history. For this reason public and private investment programs envisage regeneration and re-use of the port areas closest to the city centre and involve possible resident use, such as events, exhibitions, performances and various forms of entertainment. This combination will optimise the uses of the new and re-adapted structures as well as promoting awareness of unusual – and finally vast! – spaces for Venice. The port is, thus, not only a destination for cruise passengers, business men, tourists and sailors, but will participate in a more active manner in the cultural life of the city, providing opportunities for high quality exchanges. The new passenger season, billed as the Mediterranean’s most important, has in this sense been ‘multifunctional’ since its ideation. It will have an overall surface area of 9,000 m², the outcome of restructuring of an old port warehouse dating back



AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA

STAZIONE MARITTIMA PASSEGGERI

PROGETTISTI ARCH. U. CAMERINO - ARCH. M. MACARY

Il fabbricato 103, precedente stazione passeggeri, nato come magazzino portuale nel 1931, prima dell'inizio dei lavori di ristrutturazione Building 103, previously a passenger terminal, was designed as a port warehouse in 1931, before restructuring work began

Stato attuale dei lavori di ristrutturazione del fabbricato 103, sede della nuova stazione marittima passeggeri di Venezia The current state of restructuring work of building 103, venue for Venice's new maritime passenger terminal

Progetto della stazione marittima passeggeri (progettisti arch. Ugo Camerino e arch. M. Macary) La torre servizi in acciaio ha una particolare inclinazione che fa riferimento all'immagine portuale delle gru Project for the maritime passenger terminal (designed by architects Ugo Camerino and M. Macary). The unusual inclination of the service tower in steel is intended to resemble a crane

occasioni di scambio a buon livello. La nuova stazione passeggeri che sarà la più importante del Mediterraneo, è in questo senso 'polifunzionale', sin dalla sua ideazione. Si articola su una superficie complessiva di 9.000 m² ed è il risultato della ristrutturazione di un vecchio magazzino portuale del 1931, già adibito nel recente passato a stazione passeggeri.

Al primo piano è dislocato il terminal partenze dove si prevede un auditorium da ottocento posti e una sala conferenze ricavati nella zona d'attesa polifunzionale, fornita di pareti mobili e accessi indipendenti. Si giunge all'area partenze attraverso una galleria panoramica dove trovano sistemazione anche i servizi (bar, negozi, uffici, ecc). Gli accessi alle navi si avvalgono di due percorsi sopraelevati, due camminamenti che eviteranno ai passeggeri il transito sulle banchine, libere per le operazioni dei mezzi tecnici. Al piano rialzato è previsto il terminal arrivi dove oltre ai migliori servizi di accoglienza per i passeggeri, sono previsti uffici, servizi e una zona per la ristorazione. La zona Est dello stesso piano, è riservata ad attività commerciali, fruibili da utenti anche non direttamente coinvolti con le attività del porto turistico. Nella facciata Nord, di fronte al grande bacino acquatico, si staglia la caratteristica torre in acciaio dove sono dislocati, invece, i servizi tecnologici e le centrali a disposizione del terminal.

Intorno al grande edificio centrale gravitano altre

strutture – già ultimate e oggi impiegate per le partenze e gli arrivi dei turisti – che misurano 13.000 m². Anche queste ultime sono zone polifunzionali, all'occasione appositamente allestite per mostre specializzate durante la bassa stagione crocieristica, evitando in tal modo di ostacolare il traffico passeggeri a cui sono prioritariamente riservate. Tali strutture sfruttano appieno la facilità dei collegamenti, valorizzando la posizione strategica che ha da sempre il porto di Venezia. Il solo accesso via terra alla città è costituito, infatti, dal lungo ponte della Libertà che collega la terraferma mestrina all'isola. Il commercio marittimo che anticamente invadeva il bacino di San Marco, si concentra oggi nella Marittima, alle spalle di piazzale Roma, dove appunto si distribuisce la grande area portuale con oltre 50 ha. Il cuore delle attività portuali è invece stato completamente trasferito a Marghera, dove il porto delle merci sta raggiungendo traguardi importanti. Il porto veneziano in genere, e soprattutto il settore turistico, è perfettamente compenetrato – e si sta trasformando per esserlo ancora di più – in quel complesso sistema di mobilità generale su cui convergono le connessioni trasportistiche ferroviarie, stradali, autostradali, marittime, fluviali e ora anche aeree. Il porto ha saputo sfruttare questa caratteristica prettamente veneziana e la nuova stazione passeggeri, eretta di fronte a un grande bacino dove possono operare

La stazione marittima di Santa Marta con la Grand Princess sullo sfondo
Santa Marta Maritime Station with the Grand Princess in the back ground

Nave in transito nel canale della Giudecca
Ship passing through the Giudecca canal



40

contemporaneamente da quattro a cinque navi di grande stazza (per un totale di 12.000 passeggeri contemporaneamente) è l'ultimo, discreto, naturale collegamento a Venezia. Il vetro, materiale con cui è principalmente decorata, non impedisce infatti a chi la frequenta un rapporto unico, diverso tra città, porto e mare. Una volta a bordo il crocierista che sceglie di partire da Venezia lascia alle spalle la città antica. Prima di uscire in mare aperto però, affronta la quotidianità della città, il centro pulsante di vita: il tragitto che lo condurrà alle bocche di porto, attraversa inizialmente la zona portuale, poi solca il grande canale della Giudecca, godendo del panorama architettonico del Longhena e del Palladio, in un crescendo che lo fa giungere poi al teatrale bacino di San Marco, attorniato dall'omonima piazza, da Punta della Salute, dall'isola e la chiesa di San Giorgio e infine raggiungendo Riva degli Schiavoni, fino a lasciare alle spalle la verde Sant'Elena, con la prua verso il mare Adriatico. Il turista assapora, seppur in modo effimero, ma intensissimo, la vita di mare veneziana attraverso il fermento di uno dei canali più percorsi; incrocia la vita dei pescatori e le loro attività quotidiane, entra in contatto con quella contrastante dei diportisti, su fastosi panfili, incrocia vaporetti di linea affollati di gente e le gondole, oggi simbolo della Venezia turistica, un tempo mezzo di trasporto che fece ricordare a Goethe l'ultimo viaggio.

to 1931, used as a passenger terminal not so long ago. The first floor will hold the departure hall as well as an auditorium to seat 800, a conference room in the multifunctional waiting area, fitted with moveable walls and an independent access. The departure area will be reachable by way of a panoramic tunnel which will also host services (bar, shops, offices, etc). Access to the ships will mean two raised passageways, two walkways so that the passengers will avoid the wharves, which will be free for technical operations. The mezzanine floor will hold the arrivals terminal with improved passenger services, in addition to offices, facilities and a catering zone. The eastern zone on the same floor is reserved for commercial activities, which can also be used by people not directly connected with the activities of the tourist port. Standing out on the northern facade, opposite the large body of water, will be the landmark steel tower, to house the technological utilities and power supply needed by the terminal.

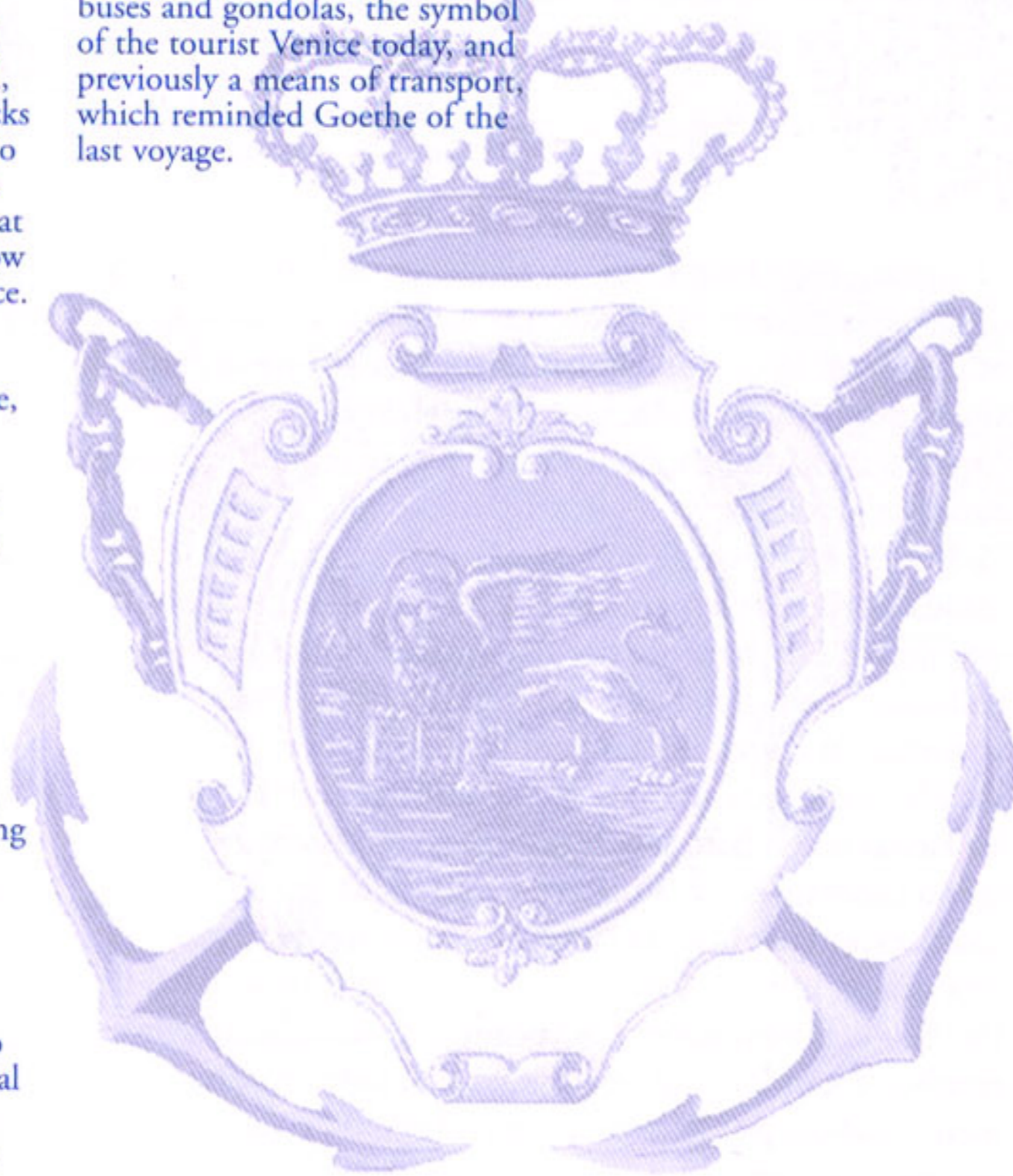
Around the large central building will stand other structures – already complete and currently used for tourist departures and arrivals – totalling 13,000 m². These are likewise multifunctional zones, and can be fitted out for special exhibitions during the low cruise season, so as not to obstruct the priority passenger traffic for which they were designed. These structures make full use of the ease of connections, highlighting the strategic position the port of Venice has always occupied. The city's sole access via land is in fact the long bridge called the Ponte della Libertà which links the mainland of Mestre with the island. The seaborne trade which once entered St. Mark's Basin is concentrated in the Marittima area today, behind Piazzale Roma, where the great 50 ha port area starts. The core of the port activities has instead been completely transferred to Marghera, where the goods port is developing in significantly. In general terms, the port of Venice, the tourist sector in particular, is a functional complex – which is undergoing transformation to



further improve this unity – in a larger system of general mobility where rail, road, motorway, maritime, river and even air transport links converge.

The port has succeeded in exploiting this essentially Venetian characteristic and the new passenger terminal, erected opposite ample docks which can host from four to five large-scale ships (and a total of 12,000 passengers) at the same time, is the last low key, natural link with Venice. Glass, its main decorative material, does nothing to obstruct the visitors' unique, different relationship between city, port and sea. Once the cruise passengers who have chosen Venice as their departure point have embarked, they leave with the ancient city as a backdrop. However before entering the open sea, the city and its bustle are encountered, the pulsating vital centre: the route leading to the port opening starts with the port zone, then follows the great Giudecca canal, with views of the architecture of Longhena and Palladio, in a crescendo that peaks with the theatrical beauty of the St. Mark's Basin, edged by the square, the Punta della Salute, the island and church of San Giorgio, to then reach Riva degli Schiavoni, past the parkland at Sant'Elena, with its prow heading for the Adriatic Sea. The tourist has a fleeting but intense sensation of Venetian life on the water with the well

frequented canal it has followed; they see the life of the fishermen and their activities, enter into contact with the contrasting world of pleasure craft, on extravagant yachts, meet the crowded local water buses and gondolas, the symbol of the tourist Venice today, and previously a means of transport, which reminded Goethe of the last voyage.



Autorità Portuale di Venezia