

LUOGHI E CONNOTAZIONI

Claudio Zanirato, architetto con studio in Bologna, Ricercatore Universitario e Dottore di ricerca in Progettazione Architettonica ed Urbana, svolge attività didattica e di ricerca presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze.

Interessato al design d'interni ed alle forme residenziali, agli edifici ed agli spazi pubblici urbani, alle condizioni architettoniche di limite ed alle esperienze di contaminazione espressiva.

Ha condotto e conduce indagini fotografiche sull'ambiente lagunare veneziano, sugli insediamenti industriali emiliani, sulle realtà balneari italiane e sulle trasformazioni delle città e dei margini urbani.

Ha presentato le proprie opere in mostre, convegni e sedi accademiche, oltre che in diverse pubblicazioni, ottenendo numerosi riconoscimenti in concorsi e selezioni, nazionali ed internazionali.

www.zaniratostudio.com



euro 50,00

SAN FRANCISCO-CA / BOLOGNA, aprile 2012



Blurb LUOGHI E CONNOTAZIONI

Claudio Zanirato
LUOGHI E CONNOTAZIONI



Claudio Zanirato

LUOGHI E CONNOTAZIONI

Edizioni **Blurb**/Pamphlet
San Francisco-CA/Bologna, 2012

Claudio Zanirato

Luoghi e connotazioni

Testi, elaborazione grafica e foto di Claudio Zanirato.

Le foto a colori di Sottomarina sono state realizzate dall'autore nel periodo 1982-2011 e fanno parte della ricerca documentale "La città Riflessa" sugli insediamenti minori della laguna veneta.

Il progetto per l'area dei Ghezzi a Chioggia è stato condotto dall'autore come capogruppo con Marco Benevelli, Morena Bertolani, Annunziata Robetti, Maria Teresa Guerra e Michela Contini, nel 2010 ed ha partecipato con successo al Concorso di Idee per il Masterplan del Piano Particolareggiato.

Per le informazioni storiche sono state consultate le seguenti pubblicazioni:

Mario Marcozzi, *Chioggia, l'XI e la XII isola della Serenissima*, Multigrafica Editrice, Roma, 1982

F.Boscolo-C.Gibin-P.Tiozzo, *Un mestiere e un paese*, Marsilio Editori, Venezia, 1986

Claudio Zanirato, *Chioggia: spazio di riflessione*, Grafis Edizioni, Bologna, 1994

G.Boscolo-G.Scarpa, *Sottomarina, terra di mare, terra di laguna*, Il Leggio Lib.Ed., Chioggia, 2004

Si ringraziano per la collaborazione e gentile disponibilità: Archivio Storico Comunale di Chioggia, Istituto Geografico Militare di Firenze, Bing Maps.

Copyright 2012 Claudio Zanirato

Vietata la riproduzione, anche solo parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico, non autorizzata di testi ed immagini.

Diritti riservati in tutti i Paesi del mondo.

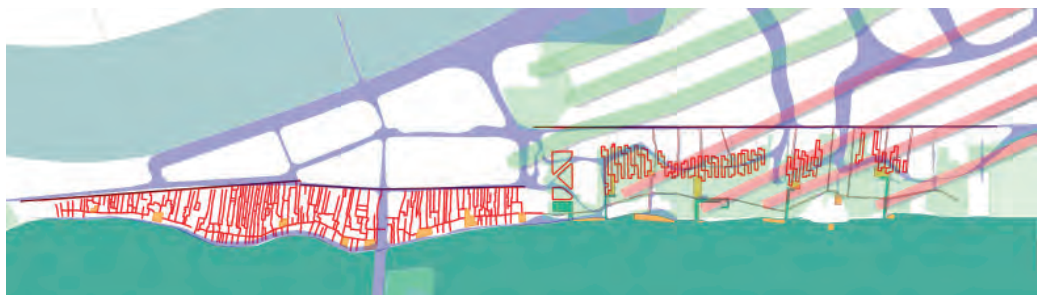
Finito di stampare in Aprile 2012 per le Edizioni [Blurb](#)/Pamphlet, San Francisco-CA/Bologna

ISBN 978-88-907068-1-3

I N D I C E

Premessa	5
1.La Storia dei Luoghi	11
2.Il Parco Lagunare	25
3.Le Urbanizzazioni	39
4.I Tessuti Urbani	51
5.Le Residenze	63
6.Le Costruzioni	73
7.I Materiali	81





PREMESSA

5

Questo è il racconto del progetto di un disegno urbano, per un luogo del tutto particolare, Chioggia, nella laguna di Venezia, proposto com'esemplare di una filosofia disciplinare. E' la narrazione su come si è proceduto nell'esplorazione e nella conoscenza di un luogo specifico, di tutto quello che gli sta attorno e non solo dentro, di quello che è già stato, nel passato vicino e lontano, di ciò che vorrebbe divenire, assistito da una progettazione sensibile a tutto questo.

La completezza e la ricchezza del percorso esplorativo hanno indotto a suddividere in distinte tematiche, veri e propri capitoli ed identificati con un colore, le argomentazioni del progetto, come se fossero esperienze a parte, compiute, anche se in realtà il lavoro è stato assai più unitario ed intrecciato.

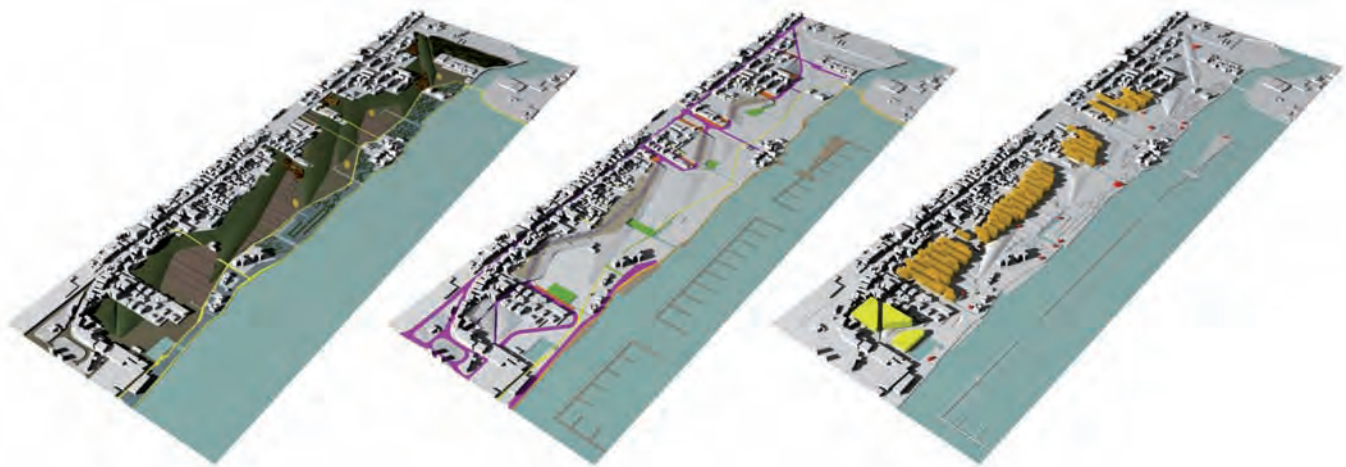
Una volontà didascalica ha voluto che si procedesse con quest'ordine consequenziale, che serve comunque per fare più chiarezza ed a non confondere gli argomenti, se fusi in un corpo unico. L'obiettivo del progetto era di focalizzare dei concept per predisporre un masterplan, ed è per questo che si è lavorato molto sulle idee, dimostrando la loro origine, il loro possibile impiego, le proposte architettoniche rimangono relative rispetto al primo impegno.

Si propone pertanto come un metodo di lavoro generalizzabile, messo a punto in molteplici esperienze progettuali che hanno seguito un'iniziale proposta per la stessa città, esattamente vent'anni fa, di cui rappresenta anche una sua evoluta maturazione.

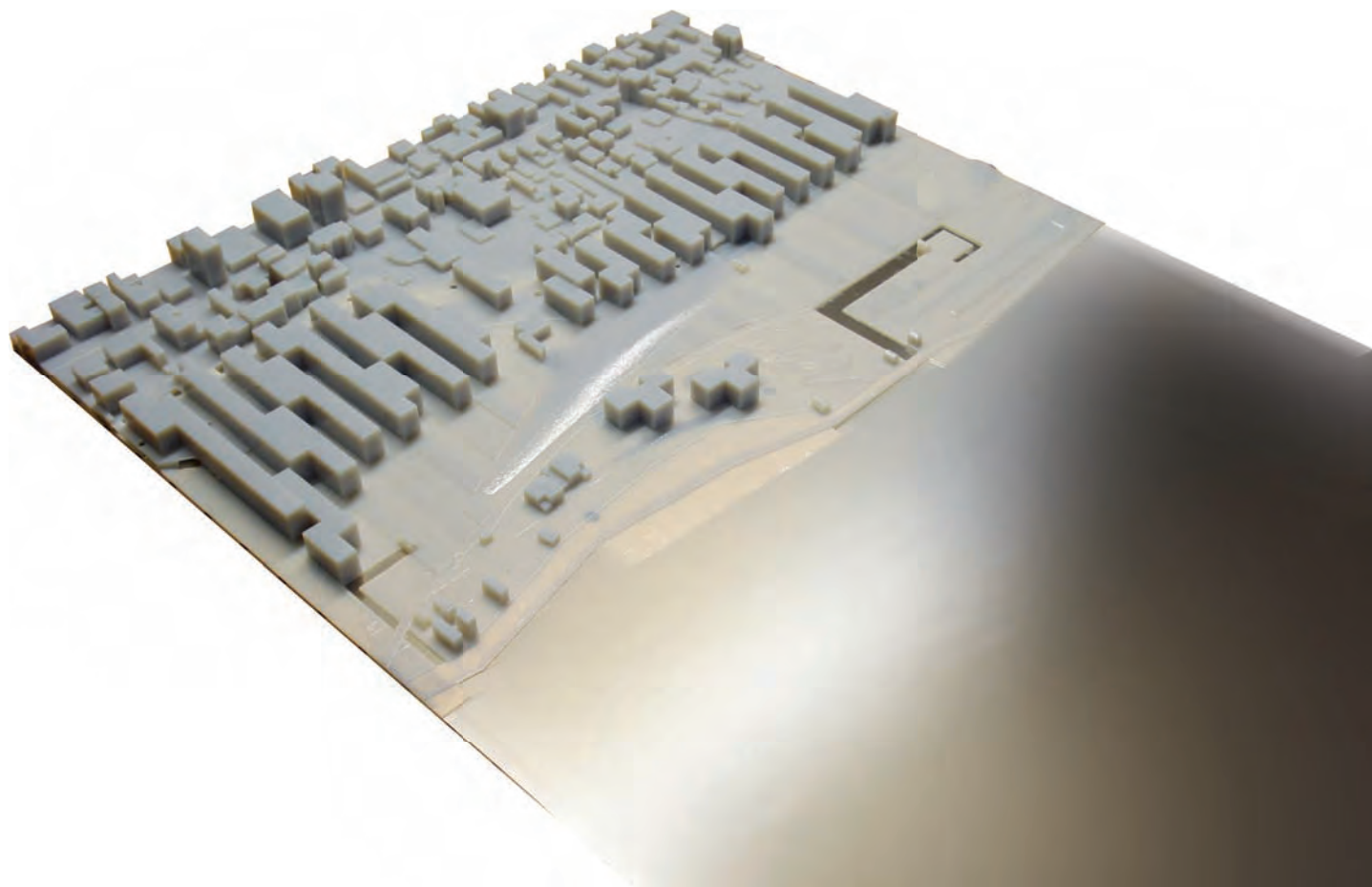
Ora come allora, l'uso che è stato fatto della fotografia ambientale assume un ruolo fondamentale, accompagna tutte le fasi progettuali con la sua evidenza documentale, come un riflesso costante della luce della realtà.

A metà strada tra il reale e l'immaginario, la lettura fotografica si pone come un progetto parallelo, con cui confrontarsi di continuo e trovare la "misura" di quello che si sta proponendo.

Fotografare, in fondo, obbliga a fare delle scelte di campo e delle conseguenti esclusioni, equivale perciò alla pratica progettuale, che deve pure lei analizzare e proporre delle discriminazioni. In entrambi



6



i casi, infatti, prevalgono di gran lunga le rinunce ed è per questo che le scelte operate rispetto a queste assumono un peso maggiore, per la loro evidenza sul tutto.

Fotografare è vedere in modo diverso, perché guidato dall'atto dell'osservare, scrutare ciò che ci sta davanti e vedere oltre, vedere attraverso la semplice evidenza della denotazione.

Progettare uno spazio urbano significa interpretare i modi della vita, ben al di là della stessa nostra esperienza di vita, immaginare altre vite, quelle degli altri, non di tutti, ma di tanti. E' immaginare una fotografia sul futuro.

L'ordine con cui si struttura l'idea di progetto rappresenta anche una progressione nell'avvicinamento all'architettura, partendo dalla dimensione più lontana (la storia) e grande (il paesaggio), per finire con la visione ravvicinata e "molecolare" dei materiali, passando attraverso la strutturazione degli spazi. Con questo procedere, i temi del progetto trovano sempre un referente nella dimensione che li precede e ne forniscono, a loro volta, a chi li segue. E' una sorta di concatenazione di letture ed azioni in cui ogni anello è vincolato ad altri contermini e formano una cosa unica, che si può chiudere in se stessa.

Così, la storia dei luoghi ci consente di capire il paesaggio in cui ci troviamo ad operare e ci fornisce una luce per la sua possibile reinterpretazione, auspicabilmente autentica e cosciente.

La ri-creazione di un paesaggio, come atto fondante il progetto, aprioristicamente, permette di inserire le infrastrutture dell'accessibilità e delle relazioni urbane, in maniera integrata ed ambientata, non già sovrapposte al paesaggio, bensì dentro il paesaggio stesso, come una sua componente autonoma e qualificante.

La funzionalità delle infrastrutture, con la stesura delle sue trame e reticoli dei percorsi, sostiene l'organizzazione spaziale delle funzioni e delle edificazioni conseguenti, completando lo scenario architettonico del disegno urbano, ponderando le "quantità" presenti ammissibili.

Il tessuto edificato, con i suoi orientamenti, a sua volta condiziona e favorisce le articolazioni aggregative delle unità funzionali di cui si compone per gli insediamenti, garantendo un'ampia flessibilità d'uso, nel tempo e nello spazio.

La duttilità combinatoria degli spazi architettati suggerisce i sistemi costruttivi da impiegare, in grado d'assecondare e far collimare gli impianti distributivi con quelli strutturali ed impiantistici, per avere il massimo d'efficienza.

Infine, le scelte costruttive consentono di attribuire un ruolo autonomo, e non solo formale, alle configurazioni materiche degli scenari architettati, in grado di interpretare gli spazi, riflettere le personalità che li abitano, legarsi alla storia dei luoghi, cui i materiali in fondo appartengono e si ricompongono.

Il rapporto ed il confronto con la storia dei luoghi non si esaurisce solo nella definizione paesaggistica, ma come si può vedere nel lavoro, è una costante presente in tutto lo sviluppo progettuale, in tutto il suo divenire "idea tangibile". Ogni scelta che costruisce il progetto, in questa visione, deve trovare un riscontro con le esperienze di quei luoghi e non per trovare una supposta "necessaria" analogia o continuità di soluzioni, bensì per costituire comunque un piano dialettico, di compartecipazione.

Significa che la storia si costruisce con il fare ed anche una nuova azione s'inscrive in un fatto più grande di sé e con tale contributo subisce una progressione, comunque sia, non può rimanere inalterato. Per cui ogni trasformazione appartiene alla storia, la compie, è per questo che non possiamo ignorarla, perché operiamo al suo interno, non è possibile dissociarsi.

Non dobbiamo neanche subirla, la storia, perché deve progredire per sua natura. Se ci muoviamo nella storia, la dobbiamo conoscere, operare con senso critico, formare una coscienza e sostenere una responsabilità "culturale" e sociale, che l'architetto deve affrontare.

La ricezione e l'individuazione delle potenzialità e delle vocazionalità di un luogo da trasformare, sono le premesse iniziali del percorso illustrato, che parte, inevitabilmente, dalla riconoscibilità delle qualità intrinseche nell'esistente, viste come promotrici di una qualità in divenire, in cui le tracce del passato e la proposta del nuovo si contaminano. L'impegno progettuale e perciò tutto teso alla progettazione di un intervento d'architettura autenticamente radicato nei luoghi e nel tempo d'appartenenza, in quanto espressione alta della nostra contemporaneità e della sua traduzione culturale, attraverso l'interpretazione critica del contesto di riferimento. L'architettura, quindi, è proposta com'elemento



8



costitutivo del paesaggio, naturale o urbano senza differenza, ed il progetto rappresenta il processo di definizione di uno “scenario” relazionale che deve scaturire dalla dialettica tra struttura funzionale ed immagine percettiva, costitutive del contesto operativo.

Le “conoscenze” dei luoghi, come premessa di continuità dialettica d'intervento, il “tematismo” dell'ideazione, come soggetto di trasmissibilità di contenuti comunicativi del processo di stratificazione paesaggistica, il “lessico” disciplinare, come necessaria scelta linguistica dell'espressività individuale e collettiva di un fare comune, sono le tappe fondamentali di un'elaborazione progettuale d'esplorazione di una “latenza” cui dare l'evidenza e la sostanza dell'architettura.

E' questo un modo di affrontare il progetto urbano ed architettonico fortemente basato sulle connotazioni, fatte emergere dai luoghi degli interventi e rese riconoscibili nelle nuove proposte di trasformazione. Il legame con il contesto avviene pertanto essenzialmente su un livello indiretto, volutamente non figurato, poco denotato, per evitare pericolose trasposizioni formali nell'agire conseguente.

I “connotati” dei luoghi sono quindi considerati delle permanenze preziose, che si sono strutturate nel tempo, tanto da diventare riconoscibili per la loro unicità. Saper reinterpretare nuovamente queste “marche” nei processi di modificazione degli stessi luoghi può garantire un'autenticità dei risultati.

Le strumentazioni possibili, per evidenziare le connotazioni dei luoghi, sono molteplici: la ricerca storica evoca delle suggestioni di scenari, oggi difficili solo da immaginare, ma che chiariscono parte della realtà attuale; le trasformazioni degli assetti naturalistici, l'individuazione delle unità paesaggistiche d'appartenenza, consentono di dilatare gli orizzonti visivi ad ambiti anche lontani fisicamente. I segni e le modalità delle antropizzazioni, se analizzati a fondo, forniscono molti dati sulle relazioni d'uso che si sono imposte nei territori, trasformandoli secondo utilità precise. I modi con cui si abitano i luoghi raccontano la vita e, soprattutto, lo spirito delle persone che li hanno plasmati, secondo le loro inclinazioni profonde. Se l'interesse del progettista si spinge in tutte queste direzioni saprà allora cogliere l'essenza delle cose che vede, ben oltre le oggettive evidenze. La visione di questo “terzo occhio” è fondamentale per capire a pieno la pregnanza delle azioni che si devono compiere.

Le connotazioni sono significati “altri”, sono dei valori traslati della percezione comune che si ha delle cose, dei luoghi, spesso sono delle latenze da sviluppare. L'architettura connota gli spazi per sua missione e per riuscire a dialogare con i luoghi d'intervento deve sapere sintonizzarsi con i caratteri che già si esprimono e trovare anche con questi dei nuovi valori.

In architettura, più che la qualità dell'edificio è importante la qualità delle relazioni che questo è in grado di instaurare: tali relazioni possono essere spaziali, temporali e funzionali.

Nello spazio, le relazioni inducono alla costruzione organica di questo, alla dialettica tra città e paesaggio, alla continuità tra ambiente artificiale e naturalizzato: assumono pertanto importanza fondamentale i valori posizionali degli edifici, all'interno di uno scenario evolutivo e trasformativo, sempre mutevole.

Rispetto al fattore temporale, bisogna collocarsi nella continuità del processo modificativo, cercando il dialogo con il passato ma senza soggezioni, affermando il dovere imprescindibile della contemporaneità, linguistica e tecnologica.

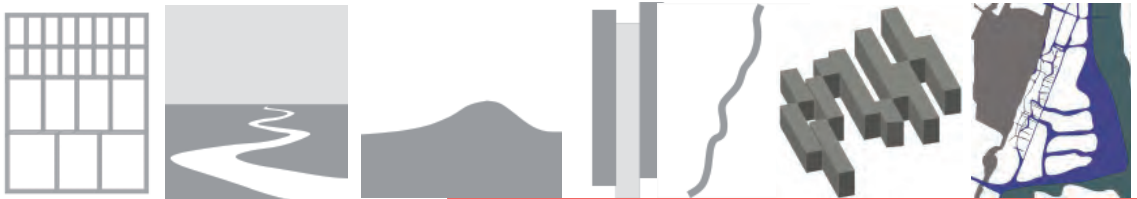
L'interpretazione delle funzioni deve avvenire con l'integrazione armonica di queste nella costruzione spaziale, ricercando tutte le possibili sinergie contestuali, nell'equilibrio tra diffusione ed ibridazione che caratterizza i nostri modi di vita.

C'è una costante linea che attraversa le pagine di questo libro, che parte dall'impaginato delle tavole progettuali ed intacca anche i testi di approfondimento, passando tra il nutrito repertorio iconografico che si è organizzato.

E' un filo conduttore che si carica di molteplici significati: ci ricorda che c'è sempre un sopra ed un sotto, un dentro ed un fuori; è una linea di separazione tra la terra e l'acqua e tra queste ed il cielo; è una linea di sezione che ci evidenzia relazioni altrimenti nascoste; è una precaria linea del tempo tracciata tra un prima ed un dopo; demarca il passaggio tra un'idea astratta e la sua traduzione concreta. E' in pratica la “linea” del progetto che, in quanto tale, non ha né una precisa origine né una fine, ma è semplicemente “continua”. E' il segno del cambiamento continuo, inarrestabile, in cui ci muoviamo, a volte senza avvertirlo.

In queste continuità si addensa molto del significato di questo modo di fare architettura.





1. LA STORIA DEI LUOGHI

11

La storia di CHIOGGIA e di SOTTOMARINA evidenzia l'estrema ricchezza di questo territorio accumulata nel passato e pertanto anche la necessità di recuperare quegli oggetti e quei valori morfologici che l'uomo vi ha prodotto in tempi lunghissimi, nei loro aspetti inerenti alla forma ed alle tipologie in cui si sono espressi, riguardandoli nel momento storico che li hanno prodotti e nei diversi modi in cui sono stati successivamente modificati e diversamente usati nel tempo.

Le tracce e le testimonianze che la storia ci ha lasciato sono molteplici, ad iniziare dai manufatti e le trasformazioni permanenti dei luoghi. Tra queste, le cartografie hanno un valore speciale perché hanno descritto i luoghi con gli occhi autentici di chi li ha visitati in quei tempi, costretti ad un'essenziale semplificazione nella rappresentazione da rasentare quasi sempre il "simbolismo" rappresentativo: di questo linguaggio simbolico si fonda ancora la cartografia attuale, ma con un repertorio di segni assai più articolato e "realistico" e meno "soggettivizzato". Le mappe antiche più che rappresentare i luoghi li hanno raccontati e questa evocazione ha trasmesso nel tempo il senso profondo di quelle visioni.

E' per questo che nella ricerca storica operata, più che sulla letteratura, si è fatto leva sull'ampio repertorio cartografico disponibile, per carpirne l'intenzione descrittiva e tradurla su una base grafica attualizzata e comparabile.

E' sorprendente la qualità d'informazioni che i documenti del passato ci trasmettono perché ci raccontano gli stessi luoghi con occhi diversi, più di quanto il tempo stesso può averli trasformati. E' il tipo d'attenzione selettiva esercitata che stupisce soprattutto, seguendo la logica del "una parte per il tutto", dal momento che il tutto non si riesce a catturare, se ne sceglie la parte più rappresentativa.

Nelle mappe allora si cerca di descrivere la selvaticità dei lidi in via di formazione oppure la meticolosa distesa degli orti che poi si è sostituiti a questi. Nelle figurazioni delle città si passa dall'enfatizzazione degli edifici pubblici e religiosi identitari al tentativo di trasmettere la densità del tessuto urbano accresciuto. L'attenzione del fotografo spazia dalla dimensione sociale della vita in strada a quella spaziale delle vedute "sulla città" e del grande vuoto che il mare concede allontanando la sua riva da un drammatico contatto. Anche la



12



dimensione più recente dell'urbanesimo sfrenato ha saputo dare delle emozioni tutte legate alla sua epoca "modernista". Il geografo, come il topografo o il fotografo, quindi sceglie cosa dire del territorio che deve affrontare, con il lessico della sua disciplina.

Che cosa è rimasto oggi di tutta quell'evidenza ci deve incuriosire, ci pone dei quesiti le cui risposte sono anche il "progetto".

A margine di tutte queste letture possiamo fare anche un'ultima interessante riflessione: la facilità, la precisione e la dovizia di particolari con cui oggi possiamo rappresentare il territorio non consegneranno al futuro dei documenti altrettanto "istantanei" del passato. I diagrammi che si costruiscono per sintetizzare i territori, con le sue problematiche e le sue peculiarità, sono invece ancora in grado di semplificare e chiarire come solo una volta si era costretti a fare, e non per volontà. E' per questo che si possono considerare a maggior ragione degli interessanti documenti storici, perché riescono ancora ad essere delle "letture".

Il rapporto con la storia dei luoghi in cui interviene il disegno urbano e l'architettura è sempre ambiguo, sospeso com'è tra la continuità dei segni e l'innovazione degli apporti. Ogni scelta ha quindi la necessità di nascere informata circa il palinsesto che la storia ha depositato nei luoghi in cui ha operato. Al progettista è demandato il compito di analizzare e selezionare questi sedimenti: conoscere, per agire e creare relazioni, è la missione.

L'ambiente lagunare è un continuo passaggio da ambiente naturale ad artefatto dell'uomo, che ha usato la natura ai fini del suo sviluppo: è questo il Paesaggio e ciò che si dovrebbe riprodurre con un progetto "sensibile" sulla sponda del Lusenzo ancora ineditata. Come la storia non ha una dimensione finita, così anche il paesaggio non è definibile come entità compiuta, perciò il tentativo di una sua definizione richiede comunque uno sforzo di sintesi. Il rapporto tra l'acqua e la terra può essere visto come il sunto di questo paesaggio, il motivo generativo di tutto.

Anche l'architettura, che del paesaggio lagunare è parte, non sfugge alla necessità di confrontarsi con il proprio riflesso nell'acqua: è lì che spesso trova il suo completamento, in un'instabile definizione paesaggistica, né naturale né artificiale, sempre mutabile. E la specchiatura è un fenomeno di confine tra immaginario e simbolico ed il pensiero è una speculazione per immagini: RIFLESSIONI è allora il moto conduttore di tutto il progetto.

13

Nel Medioevo la laguna del Lusenzo era assoluta protagonista della vita dei clodiensi, di entrambe le comunità da questa bagnate, in quanto vi dominavano ancora le numerosissime coltivazioni delle saline, in forte concentrazione spaziale. Lo scenario che si può immaginare è quello degli specchi d'acqua saturati dai reticoli in emersione delle vasche d'evaporazione e di raccolta del sale, a tal punto da consentire di attraversare tratti di laguna. Si tratta di un vero e proprio sfruttamento industriale, ereditato dall'epoca tarda romana, cui si deve la floridezza di allora di questi luoghi, nonché dell'antico nome di Chioggia. Il Lusenzo può tornare oggi ad essere nuovamente centrale, come risorsa ambientale ed economica, ospitando un porto turistico disegnato sulla memoria delle antiche saline, riassumendo la centralità del ruolo strategico di un tempo ed un valore non solo ambientale e paesaggistico. Ai camminamenti delle saline si possono sostituire i pontili degli ormeggi degli attracchi delle imbarcazioni e ripopolare così lo specchio d'acqua come un tempo, ma con un'altra economia, come si è fatto con il primo stabilimento balneare sorto sui resti dell'ultima salina rimasta visibile.

Nel Quattrocento e nel Cinquecento il litorale di Sottomarina è disabitato e sopravvivono solo le coltivazioni orticole e dei pascoli. Abbandonate le difese a mare, il lido è in balia delle mareggiate. Anche le saline sono via via abbandonate e non vi è più un collegamento diretto con Chioggia, isolata in tutto e per tutto, per cui la laguna ritorna ad essere un elemento di separazione e di marginalizzazione. Un forzoso silenzio si è impadronito di questi luoghi isolati e quasi dimenticati. Il silenzio del vuoto, che ancora si avverte supersiste nell'area dei Ghezzi, suggerisce un parco lagunare dagli orizzonti dilatati, memore di tale prolungata solitudine. La dimensione del vuoto è diventata una risorsa preziosa in questa civiltà, e come tale va salvaguardata, a tal punto da poter essere "monumentalizzato".

Il litorale è stato per lungo tempo caratterizzato da un sistema dunale naturale che ne caratterizzava e condizionava la presenza negli usi. Consolidato verso mare, proteggeva le terre dal suo impeto, tra le dune era possibile fare delle coltivazioni in modo riparato, sui pendii si poteva pascolare. La deviazione dei fiumi, dalla laguna in mare, incrementano gli apporti sedimentari che accrescono il litorale, in profondità e con



14



nuove successioni di dune. I caratteri naturali del luogo diventano occasione per immaginare comunque un suo sfruttamento, anche in condizioni estreme come queste. Il progetto ripropone un sistema di 7 dune, orientate in maniera naturalistica ed estese per tutta l'area dell'intervento, a proseguimento delle tracce superstiti rimaste nell'area degli orti meridionali. Si ripropone così la naturale ondulazione del suolo, prima che venisse spianato per gli usi agricoli più intensivi. E' questa una forma di regressione allo stato originario dei luoghi, che può essere vista come una forma di risarcimento nei confronti della storia, che spesso cancella se stessa nella sua progressione inarrestabile. Il tutto è così ricondotto a uno stato originario, seppur solo ipotizzato, dei luoghi, idealmente ripristinati ed inselvaticati.

Il paesaggio degli orti litoranei per primo si è sostituito a quello naturalistico delle dune, imponendo il suo disegno spianato, ordinato e parcellizzato. La trama che ne è derivata è anche la diretta conseguenza di ciò che si è trasformato, conservandone l'impronta implicita. In ciò il progetto è sempre in qualche modo una "trasformazione", poiché risente inevitabilmente di ciò che preesisteva al suo avvento, difficilmente riesce a sfuggirne. La memoria ancora presente delle trame degli orti semiabbandonati si trasforma nel disegno delle parti pianeggianti del nuovo parco lagunare, integrandosi al tessuto residenziale ed acquistando un nuovo ruolo e significato.

L'insediamento di Sottomarina risorge nel Settecento sul bordo lagunare, lungo una strada sinuosa che struttura i primi caseggiati e prosegue a meridione negli orti, come un cordone ombelicale. Questa collegava luoghi lontani solo per concezione, la città con la campagna, e teneva assieme allo stesso tempo le case e le persone in una sorta di "ecosistema". Il proseguimento dell'antica strada, oramai tutta assorbita ed interna al centro storico di Sottomarina, diventa il percorso longitudinale che struttura il parco lagunare, riproponendone il tracciato perduto ed il valore ambientale riacquisito.

L'abitato di Sottomarina si è accresciuto seguendo regole geometriche che l'hanno portato a raggiungere un'elevata densità, al pari se non di più di Chioggia. Stretto tra il mare e la laguna, ha cercato di non disperdersi in lunghezza, incrementando la sua compattezza e preservando il prezioso suolo disponibile per le coltivazioni ortive, prima che entrambi dilagassero. Il nuovo insediamento dovrà anch'esso ricercare una densità costruttiva in grado di preservare più spazio libero possibile, considerato di nuovo una risorsa da preservare e sfruttare, seppur per altre ragioni.

La crescita del litorale e della conseguente attività balneare ha portato allo sviluppo di Sottomarina oltre il suo Borgo, con la tracciatura di nuovi sistemi stradali, dilagando verso il mare, contendendo la terra agli orti: in sostanza rompendo un equilibrio ed imponendo altre regole insediative ed altre forme di sfruttamento del territorio. L'accessibilità all'enclave dell'area dei Ghezzi dovrà avvenire con un sistema stradale trasversale e dendrico, mutuato direttamente da quello dei canali lagunari. In pratica, si dovrà contrastare l'attraversamento veloce ed indifferente dell'area e proporre dei percorsi selettivi di penetrazione, provenienti dal quartiere balneare, mischiando i flussi come avviene con le acque in laguna.

Si sono così definite 7 "icone" concettuali, 7 figure progettuali per caratterizzare l'intervento, scaturite direttamente dalla lettura storica dei luoghi. L'evidenza di queste 7 impronte testimoniali emerge dalla latenza dei sedimenti che la storia ha depositato, a volte confondendoli o traslatandoli, ma costituisce comunque l'essenza stessa dei luoghi, il loro fondamento. Dare evidenza progettuale a quest'essenza è un'assunzione di responsabilità nei confronti dell'intera comunità.

Sono queste le connotazioni dei luoghi, ciò che rimane oltre la forma delle cose e le loro persistenze, ossia le denotazioni. Le tracce del passato che hanno condotto alla nostra realtà, che non è ovviamente istantanea bensì il risultato di una continua evoluzione. Gli stadi fondamentali di tal evoluzione si possono definire come i "caratteri dei luoghi".

La traduzione iconica di questi caratteri, come si è fatto, consente di ricondurli ad una dimensione figurata ed attraverso questa ad una spazialità, che rimanda a quella originaria e che può consentire un confronto diretto con l'impiego progettuale.

Si configura così una sorta di "analogia traslata" dei valori spaziali nella pratica progettuale di trasformazione dei luoghi.

Nei disegni di ricostruzione storica del territorio chioggiotto e nelle mappe documentali, riportate sulle pagine di destra, è evidenziata l'area dei Ghezzi, oggetto dell'intervento progettuale, con un riquadro rosso, per facilitarne l'individuazione.

Una mappa del delta polesano del XVI sec. ed un'altra carta di fine 1500.

Pagina a fianco: una ricostruzione di Sottomarina come appariva nel Medioevo, Clodia Minore prima della distruzione, fatta nel 1600; una mappa del lido di Sottomarina del 1500; una mappa di Chioggia dei primi anni del 1600.





1379. CHIOGGIA E SOTTOMARINA. CLODIA MAJOR E **CLODIA MINOR**, XI E XII ISOLE DELLA SERENISSIMA REPUBBLICA DI VENEZIA SONO DISTRUTTE DURANTE LA GUERRA CON I GENOVESI.

E' LA TERZA VOLTA CHE LE CITA' SUBISCONO TALE DESTINO, CHE FU NEL **810** PER OPERA DEI FRANCHI E NEL **902** PER MANO DEGLI UNGARI.

SOTTOMARINA ERA UN FIORENTE INSEDIAMENTO INDIPENDENTE DA CHIOGGIA, CON L'ABITATO TUTTO RIVOLTO VERSO LA LAGUNA, VANTAVA **3** CHIESE, UN OSPEDALE, UNA FORTIFICAZIONE DI LEGNO A MARE (CASTELLO DELLA LUPA) A DIFESA DEL PORTO INTERNO ED UN'ISOLA FORTIFICATA (IL BUONCASTELLO) CHE CON UN PONTE IN MURATURA LA COLLEGAVA CON CHIOGGIA ATTRAVERSO L'ISOLA DI SAN DOMENICO. E' DA QUESTO PONTE LAGUNARE E/O DAI CAMMINAMENTI LATERALI DELLE SALINE CHE RIEPIRVANO ALLORA ANCORA LA LAGUNA DEL LUSENZO CHE VIENE PORTATO L'ASSEDIO ALLA CITA' DI CHIOGGIA, E PER QUESTO SARA' SUBITO DOPO DEMOLITO E MAI RICOSTRUITO, ASSIEME ALL'EDITTO DI DIVIETO DI RICOSTRUZIONE DELL'ABITATO DI SOTTOMARINA.

SOTTOMARINA ERA UN VERO LIDO INSULARE, STRETTISSIMO E LUNGO E DIFESO DAL MARE CON PALIZZATE, MENTRE CHIOGGIA ERA UNA CITA' COSTITUITA DA UN INSIEME INSULARE BEN ATTACCATO ALLA TERRAFERMA CON UN BREVE PONTE, DA CUI SI DIPARTIVA UNA STRADA FINO AL PORTO DI BRONDOLO PER RAGGIUNGERE LA VIA CARRIERA, DIRAMAZIONE DELL'IMPORTANTE VIA ROMANA **ROMEA**. UN PONTE DI LEGNO SUL FONDO MERIDIONALE DELLA LAGUNA DEL LUSENZO COLLEGERA ANCORA PER MOLTO TEMPO I DUE SISTEMI INSULARI.

L'ATTIVITA' ECONOMICA PREVALENTE ERA SENZ'ALTRO QUELLA DELL'**ESTRAZIONE E COMMERCIO DEL SALE**, CON L'INDUSTRIA DELLE SALINE GIÀ IN LIEVE DIMISSIONE RISPETTO ALL'APICE RAGGIUNTO NEL XII SECOLO QUANDO IN QUESTA PARTE DI LAGUNA MERIDIONALE SI CONTAVANO ALMENO **70** "FONDAMENTI" E CHIOGGIA ERA LA **CAPITALE DEL SALE**. ALTRA ATTIVITA' PRATICATA ERA IL COMMERCIO MARITTIMO E FLUVIALE, MENTRE QUELLA **AGRICOLA-ORTICOLA** PER SOTTOMARINA ERA GIÀ UN'ATTIVITA' DISTINTIVA.



1508. L'EVENTO MIRACOLOSO DELL'APPARIZIONE DELLA **MADONNA DELLA NAVICELLA** SULL'ISOLA DI SOTTOMARINA ATTRA UN NUOVO INTERESSE PER QUESTO LIDO. NEL **1519** È ULTIMATA LA COSTRUZIONE DELLA CHIESA SUL LUOGO DELLA MANIFESTAZIONE E, PER FAVORIRE LA VISITA DEI NUMEROSI FEDELI, POCO DOPO FU COSTRUITO IL **PONTE DELLA MADONNA** SUL CANALE LOMBARDO, IN SOSTITUZIONE DI QUELLO NELLA LAGUNA DEL LUSENZO.

A METÀ DEL SECOLO VIENE SCAVATO PER RAGIONI DI SICUREZZA IL **CANALE DELLA CAVA**, PER CUI CHIOGGIA DIVENTA ANCORA PIÙ UN'ISOLA.

PERMANE IL DIVIETO ASSOLUTO DI RICOSTRUZIONE DEL SENATO VENEZIANO PER CUI IL LITORALE RIMANE COMPLETAMENTE DISABITATO, FATTA ECCEZIONE PER QUALCHE CASONE A SERVIZIO DEGLI **ORTI** CHE CONTINUANO ININTERROTTAMENTE AD ESSERE COLTIVATI DAI MARINANTI REINSEDIATI FORZATAMENTE IN CHIOGGIA.

CON POCHE DIFESE A MARE, DISTRUTTE O DANNEGGIATE, GLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE SONO SPORADICI E DIFFICILIOSI, SPECIE SUL LITORALE A NORD, PER CUI QUESTE TERRE SUBISCONO CONTINUE **INONDAZIONI**.

PER QUESTI MOTIVI DA ORA SI IMPONE IL **TOPONIMO SOTTOMARINA**.

LE FREQUENTI GUERRE DI QUESTO INIZIO SECOLO COMPROMITTONO I COMMERCII FLUVIALI CON LA TERRAFERMA E QUELLI MARITIMI NELL'ADRIATICO, ACCENTUANDO COSÌ L'**ISOLAMENTO**.

AGLI INIZI DEL SECOLO IL **BRENIA** ED IL **BACCHIGIONE** VENGONO FATTI SFOCIARE IN LAGUNA A CONCHE, MA NEL **1585** VENGONO DEVIATI DINUOVO IN MARE.

CITTÀ DI CHIOGGIA

VERSO IL PIANO PARTICOLAREGGIATO DEI GHEZZI

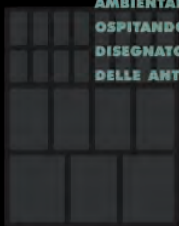
RIFLESSIONI | LA STORIA DEI LUOGHI



Disegno del 1534, ricostruzione storica PALUDE DEL LUSENZO

NEL MEDIOEVO LA LAGUNA DEL LUSENZO ERA ASSOLUTA PROTAGONISTA DELLA VITA DEI CLODIENSI IN QUANTO VI DOMINAVANO ANCORA LE COLTIVAZIONI DELLE SALINE.

IL LUSENZO PUÒ TORNARE OGGI AD ESSERE NUOVAMENTE CENTRALE COME RISORSA AMBIENTALE ED ECONOMICA, OSPITANDO UN PORTO TURISTICO DISEGNATO SULLA MEMORIA DELLE ANTICHE SALINE.



N E L QUATTROCENTO E CINQUECENTO IL LITORALE DI SOTTOMARINA È DISABITATO E SOPRAVVIVONO SOLO LE COLTIVAZIONI ORTICOLE E DEI PASCOLI.

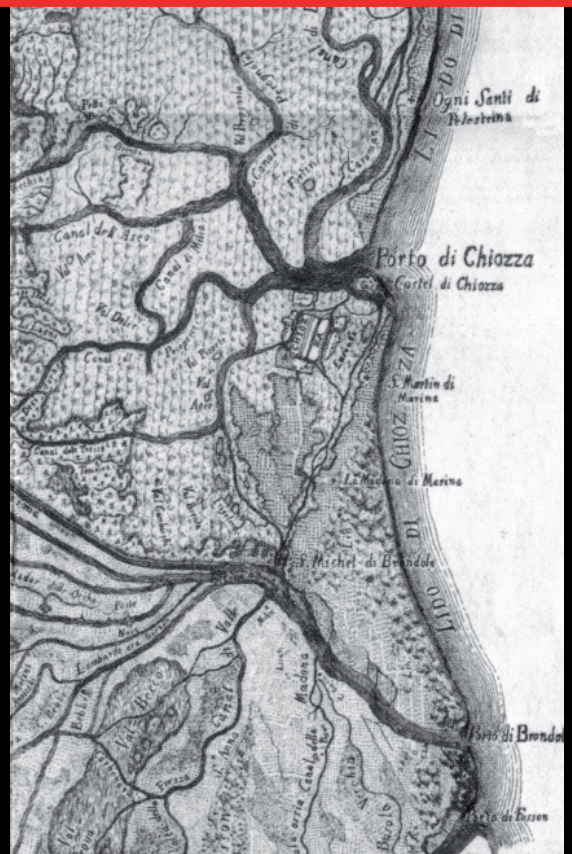
IL SILENZIO DEL VUOTO CHE ANCORA SI AVVERTE NELL'AREA DEI GHEZZI SUGGERISCE UN PARCO LAGUNARE D A G L I ORIZZONTI DILATATI, MEMORE DI TALE SOLITUDINE.

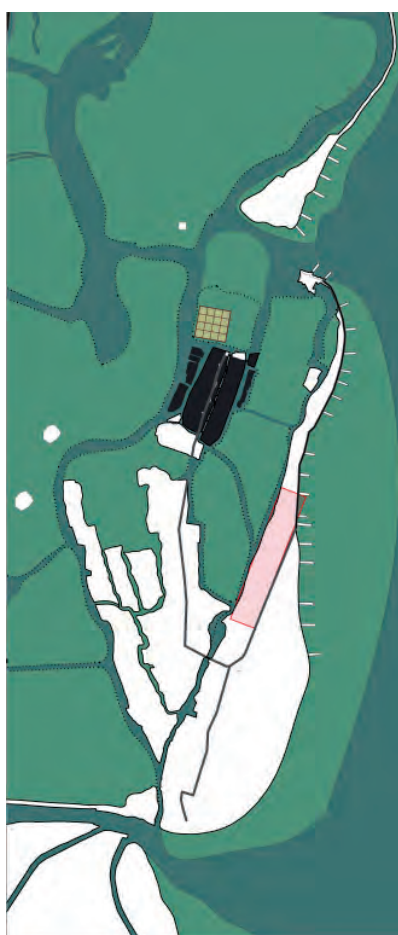


mapa del '600

Una mappa di Chioggia datata 1696 ed una parte di mappa raffigurante il Polesine, del 1791.

Pagina a fianco:
carta della laguna di Chioggia degli inizi del 1800;
una mappa di Chioggia datata 1797;
stralcio di una dettagliata mappa della laguna del Luseno dei primi del 1800.

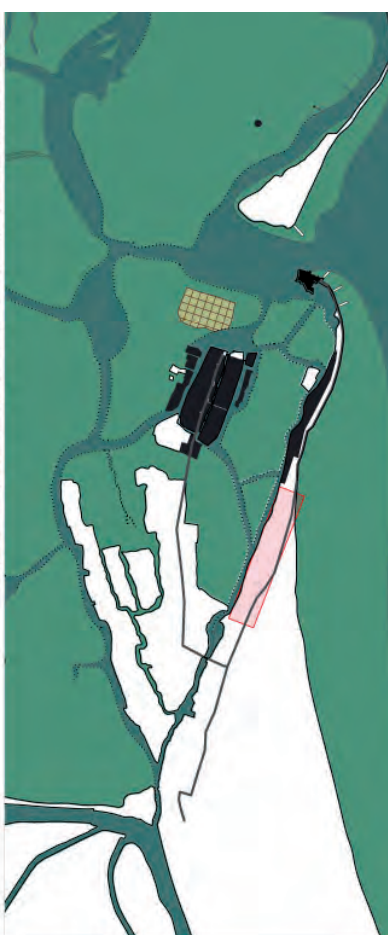




1636. IL LITORALE DI PELLESTRINA È POSTO SOTTO LA GIURISDIZIONE DI CHIOGGIA, IN SEGNO DI RICONOSCENZA PER LA FEDELITÀ CHE HA DA SEMPRE AVUTO CON VENEZIA. MA LA REPUBBLICA È IN RAPIDO DECLINO: DOPO LA PACE DI LEPANTO, NEL **1573** RIPRENDO I TRAFFICI MARITIMI, MA NEL **1669** È PERDUTA CANDIA E CON ESSA LA DALMAZIA E NEL **1719** SONO PERDUTI DEFINITIVAMENTE TUTTI I BALCANI.

NEL **1609** VENGONO COSTRUITE LE **PORTE DI BRONDOLO** PER PERMETTERE LA COMUNICAZIONE TRA IL PORTO E LA LAGUNA DI CHIOGGIA.

PER SOPRAVVIVERE ALLA CRISI S'INCREMENTANO LE ATTIVITÀ COMPLEMENTARI E LA **PESCA** E L'**AGRICOLTURA** DIVENTANO LE ECONOMIE PRIMARIE. PER QUESTO, LUNGO IL LITORALE SI COSTRUISCONO ROBUSTI ARGINI DI TERRA, LE **ARZARE**, E NELLA SECONDA METÀ DEL SECOLO INIZIA COSÌ UNA LENTA **RICOLONIZZAZIONE** DI SOTTOMARINA.



1763. HANNO INIZIO I LAVORI PER REALIZZARE ANCHE SUL LITORALE DI SOTTOMARINA I **Murazzi**, ULTIMA GRANDE OPERA DELLA SERENISSIMA, CHE SARANNO ULTIMATI NEL **1770**. NEL **1797** NAPOLEONE PONE FINE ALLA REPUBBLICA MARINARA ED INIZIA LA DOMINANZA AUSTRIACA. AGLI INIZI DEL '700 SI RESTAURA IL CASTELLO DI MARE CHE DIVENTA COSÌ DI **SAN FELICE**.

IN QUESTO SECOLO SI ASSISTE ALLA RINASCITA URBANA DI CHIOGGIA E DI SOTTOMARINA.

A METÀ SECOLO S'INTERROMPE L'ISOLAMENTO ARTIFICIALE DI CHIOGGIA CON LA COSTRUZIONE DEL **PONTE LUNGO**.

NEL **1715** È ULTIMATA LA RICOSTRUZIONE DELLA CHIESA DI **SAN MARTINO**, ANCHE SE SOLO DUE ANNI DOPO UNA MAREGGIATA LA SEMIDISTRUGGE. L'ABITATO DI SOTTOMARINA SI SVILUPPA TUTTO LUNGO IL BORDO LAGUNARE, LASCIANDO UNA STRISCIA DI **ORTI** LUNGO IL LITORALE MARITTIMO.

PERDUTI I MERCATI ORIENTALI E DALMATI, GLI INTERESSI COMMERCIALI SI RIVOLGONO SOPRATTUTTO VERSO LA TERRA FERMA ED I TRAFFICI MARITIMI RIMANGONO SOLO PER IL PICCOLO CABOTTAGGIO DELLE COSTE ADRIATICHE PENINSULARI. LE SALINE VENGONO DEFINITIVAMENTE TUTTE CHIUSE E PRENDE CORPO LA **PESCA MARITTIMA-LAGUNARE**, L'**INDUSTRIA DELLE VALLI DA PESCE** E L'**AGRICOLTURA**, SOPRATTUTTO A SOTTOMARINA.



mapa del 1700

IL LITORALE È STATO PER LUNGO TEMPO CARATTERIZZATO DA UN SISTEMA DUNALE NATURALE CHE NE CARATTERIZZAVA E CONDIZIONAVA LA PRESENZA E GLI USI.

IL PROGETTO RIPROPONE UN SISTEMA DI DUNE ORIENTATE IN MANIERA NATURALISTICA ED ESTESE PER TUTTA L'AREA.



carta 1797



carta del 1800

IL PAESAGGIO DEGLI ORTI LITORANEI PER PRIMO SI È SOSTITUITO A QUELLO NATURALISTICO DELLE DUNE, IMPONENDO IL SUO DISEGNO SPIANATO, ORDINATO E PARCELLIZZATO.

LA MEMORIA ANCORA PRESENTE DELLE TRAME DEGLI ORTI SI TRASFORMA NEL DISEGNO DELLE PARTI PIANEGGIANTI DEL PARCO LAGUNARE, INTEGRANDOSI AL TESSUTO RESIDENZIALE.



Una veduta fotografica di Sot-
tomarina del 1913, una vista dal
mare del 1923 ed una ripresa dal
nuovo lido del 1910.



Una mappa di Chiog-
gia e Sottomarina agli
inizi del 1800 ed una
planimetria comunale
del 1930.



Pagina a fianco:
uno stralcio della
mappa austriaca
del 1950;
un rilievo carto-
grafico del lido di
Sottomarina del
1875;
una carta IGM del
1892 ed un'altra
successiva del 1931



1885. IL FIUME BRENTA ERA STATO RIEMESSO IN LAGUNA NEL 1840 MA I SUOI RILEVANTI DETRITI OSTACOLAVANO L'ATTIVITÀ PORTUALE PER CUI IN QUEST'ANNO SUBISCE LA SUA ULTIMA DEVIAZIONE E VIENE IMMESSO DEFINITIVAMENTE IN MARE: I SUOI APPORTI DETRITICI INIZIANO AD AMPLIARE LA SPIAGGIA MERIDIONALE DEL LIDO DI SOTTOMARINA.

NEL 1805 IL GOVERNO NAPOLEONICO TRASFORMA LA CHIESA DI MADONNA MARINA NEL FORTILIZIO "RIDOTTO MADONNA".

NEL 1860 HA INIZIO L'AMPLIAMENTO DELLA CHIESA DI SAN MARTINO.

NEL 1881 APRE A CHIOGGIA IL PRIMO STABILIMENTO BALNEARE-TERAPEUTICO, ALL'IMBOCO DEL PORTO, PROPRIO SOPRA LE ANTICHE SALINE, DA TEMPO ABBANDONATE.

NEL 1904 APRE ANCHE A SOTTOMARINA IL PRIMO STABILIMENTO BALNEARE, MARGHERITA, SEGUITO A BREVE DAL CLODIA, CHE SEGNA IL PASSAGGIO DELL'ISOLA DALLA LAGUNARITÀ ALLA MARITIMITÀ.



1930. E' ULTIMATO IL PONTE DELL'UNIONE CHE UNISCE CHIOGGIA A SOTTOMARINA IN MANIERA DIRETTA E DEFINITIVA, SOSTITUENDOSI AL SERVIZIO DI TRAGHETTAMENTO.

NEL 1935 È ULTIMATA LA DIGA DI SAN FELICE A DIFESA DEL PORTO DI CHIOGGIA: HA COSÌ INIZIO ANCHE LA CREAZIONE DELLA SPIAGGIA SETTENTRIONALE DI SOTTOMARINA DAVANTI AI MURAZZI, CHE CRESCERÀ IN MEDIA 12 METRI ALL'ANNO. SEMPRE NEL 1935 ARRIVA L'ACQUEDOTTO PUBBLICO ANCHE A SOTTOMARINA.

L'INCREMENTO DEMOGRAFICO È NOTEVOLE MA LA QUASI TOTALITÀ DEGLI ABITANTI VIVE ANCORA COMPATTO NEL VECCHIO BORGO, CHE ORAMAI HA SATURATO TUTTE LE AREE DISPONIBILI ED HA INIZIATO A CRESCERE SOLO IN ALTEZZA, VERTICALIZZANDO, RISTRUTTURANDO IL CASEGGIATO SETTECENTESCO, ADATTANDO LE CASE ALL'OSPITALITÀ STAGIONALE, INIZIANDO AD AGGIUNGERE ED AFFACCARE LE CASE ANCHE VERSO IL MARE, IN LUOGO DELLE FACCIATE CIECHE.

NEL 1925 VIENE EDIFICATA LA SCUOLA TODARO, OLTRE I MURAZZI, SULL'ARENILE. SI SVILUPPA L'ATTIVITÀ DEL STAGIONANTE, IN CONCOMITANZA DELLA CRESCITA EDILITIA ED INDUSTRIALE VENEZIANA E DELLA CRISI ORTICOLA.



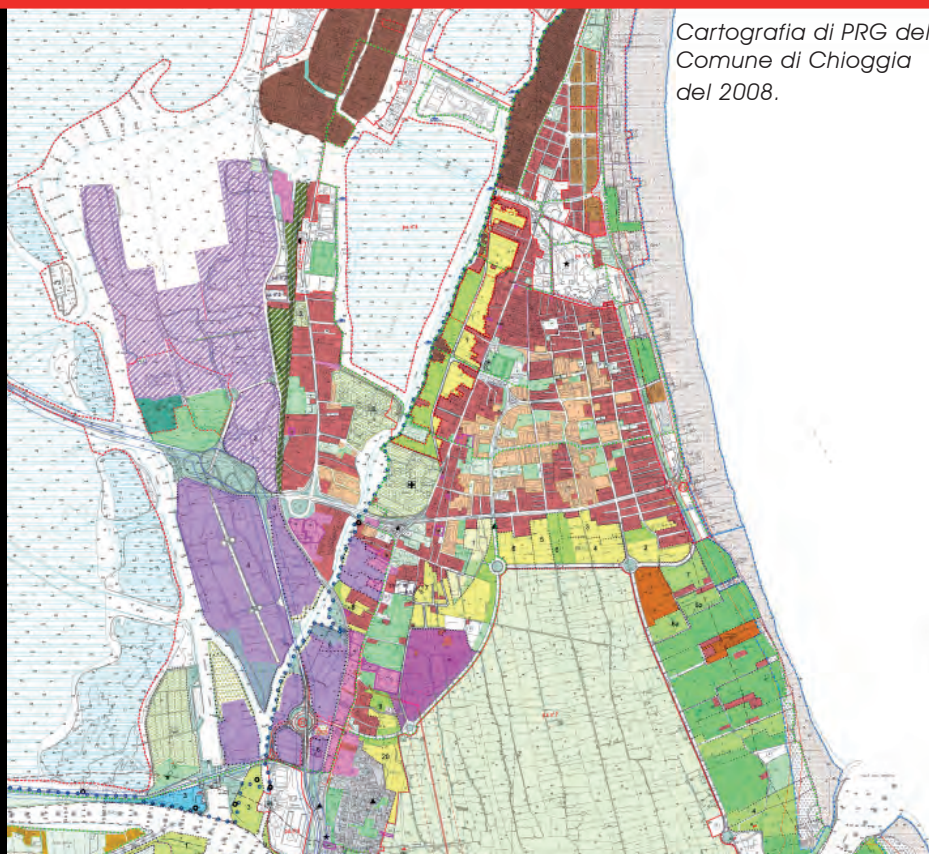
L'INSEDIAMENTO DI SOTTOMARINA RISORGE NEL SETTECENTO SUL BORDO LAGUNARE, LUNGO UNA STRADA SINUOSA CHE STRUTTURA I PRIMI CASEGGIATI E PROSEGUE A MERIDIONE NEGLI RTI.

IL PROSEGUIMENTO DELL'ANTICA STRADA ORAMAI INTERNA AL CENTRO STORICO DI SOTTOMARINA DIVENTA IL PERCORSO LONGITUDINALE CHE STRUTTURA IL PARCO LAGUNARE RIPROPONENDONE IL TRACCIATO.



L'ABITATO DI SOTTOMARINA SI È ACCRESCIUTO SEGUENDO REGOLE GEOMETRICHE CHE LO HANNO PORTATO A RAGGIUNGERE UN'ELEVATA DENSITÀ. IL NUOVO INSEDIAMENTO DOVRÀ ANCH'ESSO RICERCARE UNA DENSITÀ COSTRUTTIVA IN GRADO DI PRESERVARE PIÙ SPAZIO LIBERO.

Una veduta fotografica aerea della laguna del Lusenzo alla fine del 1900 e due cartoline del lido di Sottomarina del 1955 e 1960.



Cartografia di PRG del Comune di Chioggia del 2008.

Pagina a fianco:
 Carta comunale
 di Chioggia del
 1957;
 cartografia IGM
 del 1963;
 ripresa satellitare
 dei primi anni
 del 2000.



1963. È L'ULTIMO L'ABBATTIMENTO DEI **MURAGLIONI**, INIZIATO NEGLI ANNI '50: LO SPRIANAMENTO È INDICATIVO DEL FATTO CHE IL MARE NON È PIÙ DA TEMPO NEMICO MA UNA NUOVA FONTE DI RICCHEZZA E LA MURAGLIA ERA VISTA COME UN OSTACOLO INSOPPORTABILE ALL'ESPANSIONE URBANA E SOCIALE.

NELLO STESSO ANNO VIENE INNALZATA DI UN PIANO LA **SCUOLA TODARO**.

NEL **1960** SI RADDOPPIA LA CARREGGIATA DEL TRATTO CENTRALE DEL **PONTE DELL'UNIONE**, LUNGO IL QUALE NEL **1947** SI ERA REALIZZATA L'**OMONIMA ISOLA** IN PREVISIONE D'INSEDIARE LA NUOVA **CHIOGGIA**.

NELLO STESSO ANNO VIENE TRASFERITO L'ANGUSTO **MERCATO ORTOFRUTTICOLO** DAL TRAGHETTO A CAMPO CANNONI PER FINIRE DEFINITIVAMENTE POCO DOPO A BRONDOLO.

LA REALIZZAZIONE DEL **LUNGOMARE ADRIATICO** NELLA ZONA DEGLI **ORTI** ATTIRA MOLTI NUOVI ALBERGHI, ALTRA VIABILITÀ ED INSEDIAMENTI DIFFUSI: SI URBANIZZA **BORGO NUOVO** E L'**AREA DI MAGNASUTTI**.

NASCE IL QUARTIERE "**SPIAGGIA**", UN MISTO TRA RESIDENZA STABILE E RICETTIVO STAGIONALE. L'ASSE PORTANTE DELLA NUOVA EDIFICAZIONE, COSTITUITO DAL LUNGOMARE, TRASFORMA LE **VECCHIE CARRARECCE** DEGLI ORTOLANI IN ASSI SECONDARI, TRA I QUALI I LOTTI TRASVERSALI NON SONO ALTRO CHE LE TRAME DEI VECCHI ORTI, CHE RIMANGONO DI PICCOLE DIMENSIONI PER POTER COINVOLGERE UNA PIÙ VASTA PARTE DI POPOLAZIONE NEL DIFFUSO PROCESSO DI RICONVERSIONE.

NEL **1957** È ULTIMATA LA RICOSTRUZIONE DELLA CHIESA DELLA **MADONNA DELLA MARINA** E NELL'ANNO SUCCESSIVO SI INAUGURA ANCHE LA NUOVA CHIESA PARROCCHIALE DI **SPIRITO SANTO**.

IL **TURISMO BALNEARE** DIVENTA LA PRIMA ATTIVITÀ ECONOMICA DI SOTTOMARINA E NEL **BORGO ANTICO** SOPRAVVIVE SOLO L'ATTIVITÀ DELLA **PESCA** E DEI **SABIONANTI**, QUESTI ULTIMI TRAINATI DALLA FORTE ESPANSIONE EDILIZIA.



2010. **CHIOGGIA** E **SOTTOMARINA** SI SONO ORAMAI SALDATE IN UN'UNICA REALTÀ URBANA, CON LO SVILUPPO DEI QUARTIERI DI **BORGO NUOVO** E DI **SAN GIOVANNI**, LUNGO LE VIE DI COLLEGAMENTO DI TERRA, E DEL QUARTIERE **SPIAGGIA**.

UNA **VIABILITÀ** POTENZIATA SERVE I COLLEGAMENTI INTERNI ED IL PORTO, CON LA REALIZZAZIONE DI UN **PONTE TRANSLAGUNARE**. SULL'AREA DELLE ULTIME SALINE DI **CHIOGGIA** SI È REALIZZATO UN **PORTICCILO TURISTICO** ED UN ALTRO SI È INSEDIATO A SOTTOMARINA DI FRONTE ALL'**ISOLA DEL BUONCASTELLO**.

RECENTI INTERVENTI DI **DIFESA IDRAGMICA** HANNO CONSOLIDATO LE FONDAMENTA LAGUNARI LUNGO IL **LUSENZO**, CREANDO UN **CIRCUITO CICLOPEDONALE**.



LA CRESCITA DEL LITORALE E DELLA CONSEGUENTE ATTIVITÀ BALNEARE HA PORTATO ALLO SVILUPPO DI SOTTOMARINA OLTRE IL SUO BORGO, CON LA TRACCIATURA DI NUOVI SISTEMI STRADALI.

L'ACCESSIBILITÀ ALL'ENCLAVE DELL'AREA DEI **GHEZZI** DOVRÀ AVVENIRE CON UN SISTEMA STRADALE TRASVERSALE E DENTRICO, MUTUATO DIRETTAMENTE DA QUELLO DEI CANALI LAGUNARI.



L'AMBIENTE LAGUNARE È UN CONTINUO PASSAGGIO DA AMBIENTE NATURALE AD ARTEFATTO DELL'UOMO, CHE HA USATO DA SEMPRE LA NATURA AI FINI DEL SUO SVILUPPO: È QUESTO PAESAGGIO MUTEVOLE CHE SI DEVE RIPRODURRE CON UN PROGETTO SENSIBILE SULL'ULTIMO TRATTO RIMASTO LIBERO DI SPONDA DEL **LUSENZO**.







2. IL PARCO LAGUNARE

25

Fino ad un secolo fa, il lido di Sottomarina era costituito in gran parte da “montoni”, sistemi di dune sabbiose consolidate, ricoperti da vegetazione spontanea, su cui erano condotti a pascolare gli animali: è stata un fenomeno solo relativamente recente la progressiva riduzione di questi in orti, con il loro spianamento. Il sistema dunale era costituito nell’ordine dalle prime dune mobili sulla spiaggia, seguite dalle dune consolidate (alte fino a 4-5 metri), le retrodune, ospitanti boschetti, e le depressioni interdunali, con i giunchi.

Dell’originario ambiente naturale nulla rimane oramai, se non qualche piccolo brandello residuo, definiti “biotipi di rilevante interesse naturalistico” dal vigente Piano Territoriale Paesaggistico: sistemi residuali quali Caroman, le foci del Brenta ed Isola Verde. E’ quindi ancora possibile vedere ed apprezzare, seppur in traslata sede, il paesaggio originario e naturale dell’intero lido di Sottomarina, comprendente quindi anche l’area d’intervento. (paesaggio 2)

L’orticoltura è l’attività economica più antica praticata a Sottomarina dalla sua ricostruzione e per questo da sempre si sono ottenuti terreni strappandoli al mare ed alla laguna: è stata questa l’occasione per il ripopolamento del lido dopo la sua distruzione ed abbandono.

Originariamente gli orti erano solo lagunari e poi sono diventati anche litoranei, posti mediamente sotto la falda freatica delle dune: si trattava comunque di terreno che doveva essere “fatto”, cioè fertilizzato con un lavoro lungo e paziente. (paesaggio 3)

Gli ortolani realizzavano orti livellando le “mòtte”, le dune ricoperte da una tenace vegetazione pioniera, per abbassare il terreno e renderlo accessibile alla falda idrica o innalzarlo ad una quota ottimale, nelle depressioni interdunali più umide, e poi fertilizzando di continuo.

Le dune sabbiose residuali conservate sulla spiaggia difendevano dai venti di tramontana i campi retrostanti. Il riparo delle arelle (“grasiòle”) appositamente disposte consentiva la formazione di un microclima, con aumento della temperatura al suolo di 4-5 gradi, riparando anche dai venti salmastri marini le colture.



Case Magnasutti, al centro dell'area dei Ghezzi, rappresenta un agglomerato di edifici che formano un piccolo borgo, isolato sul bordo lagunare, di antica presenza.

A ridosso del lido, intorno alle "mòtte" di sabbia, si coltivavano cereali ed erbari, pascolavano greggi di pecore ed erano allevate le "burline", vacche da latte che alimentavano l'intera Chioggia.

I terreni degli ortolani costituivano un'estrema frammentazione della proprietà: l'unità di base erano le "pèzze", rettangoli larghi circa 2 metri e lunghi 18-25, e assomigliava all'assetto urbano dell'abitato di Sottomarina. (paesaggio 4)

In questi appezzamenti non sono mai esistite vere e proprie case rurali per una residenza stanziale, ma solo casoni per il ricovero degli attrezzi, per cui vigeva il più assoluto pendolarismo dal borgo di Sottomarina. Molte di queste costruzioni elementari sono sopravvissute e si possono ancora vedere nei residui orti a sud del lido ma anche lungo la riva lagunare dei Ghezzi.

La sabbia ha segnato da sempre il destino di Sottomarina e dei suoi abitanti. I sabionanti di Sottomarina, attivi fino agli anni '70 del secolo scorso, hanno rappresentato un importante anello di congiunzione tra società ed ambiente naturale, dei fiumi e della laguna, dai quali dragavano la sabbia ed i detriti, garantendone l'efficienza idrica.

La sabbia ha così portato i marinanti dapprima lungo i fiumi a cercare un diverso sostentamento alternativo alla pesca, poi ha permesso l'espansione del borgo di Sottomarina con i nuovi depositi litoranei, la realizzazione degli orti tra le dune e poi, spianandole definitivamente, lo sfruttamento turistico intensivo con la recente industria balneare.

Così la sabbia, la "terra" di Sottomarina, deve ritornare ad essere protagonista di quest'ultimo lembo di suolo libero, rimodellando un sistema di dune, di riflesso di quelle spianate per la creazione degli orti che arrivavano fin qui. Nascono pertanto 7 movimenti di terreno, ad andamento parallelo e che in parte si fondono in sistemi unici, che prendono avvio dalla via Madonna Marina e dai caseggiati esistenti, già rialzati di un paio di metri rispetto al bordo lagunare. Sono idealmente la prosecuzione "restaurativa" delle originarie dune, così come si possono desumere dalle tracce dell'organizzazione degli orti meridionali e dall'assetto stradale del Borgo Nuovo.

Si deve andare alla ricerca di un waterfront lagunare il più possibile ampio, non frammentato, aperto su più visuali e in grado di operare una convincente ricucitura fra la città e la laguna. In quest'ottica vanno interpretate alcune fra le principali scelte della proposta progettuale complessiva, come quella di interrare in parte la nuova viabilità sotto le "dune" e di ricavare una serie di corridoi verdi verso via Madonna Marina, veri e propri inserti del parco verso l'abitato. Anche le "infiltrazioni" dei canali, dalla laguna verso le nuove residenze, contribuiscono a dare maggiore profondità trasversale al parco e al suo prevalente sviluppo lineare longitudinale.

Il parco sarà dotato di una preminente impronta naturalistica che, oltre ad assecondare ed esaltare i caratteri e le potenzialità del luogo, sarà anche un'occasione unica per compensare la forte "antropizzazione" del litorale di Sottomarina e per riequilibrare la predominante matrice ornamentale degli altri spazi verdi pubblici cittadini.

Si propone di creare uno spazio verde in stretta relazione con il territorio, a partire dalla sua storia e dalle sue radici, in cui sia possibile ripercorrere, in una sorta di "viaggio spazio-temporale", le trasformazioni che l'hanno segnato nel tempo, frutto del millenario rapporto tra l'uomo e queste terre. Ne deriva una sistemazione paesaggistica che riprende e reinterpreta gli assetti propri dei territori lagunari e vallivi, attuali e passati, puntando in primo luogo a valorizzare il rapporto con la laguna. Nel disegno del parco s'individuano una serie di scenari caratteristici (6 in tutto), quasi familiari, in grado di raccontare la ricchezza ambientale del territorio, la sua diversità biologica e paesaggistica, le sue vicende evolutive, alcune fra le tradizioni rurali e delle attività dell'uomo che hanno nel tempo segnato profondamente il paesaggio.

Un artificioso restringimento di orizzonti fisici porta a comprimere nell'area dei Ghezzi tipi di ambientazioni che abitualmente si sviluppano su dimensioni molto più ampie e che impediscono una loro comprensione così tanto ravvicinata. Il risultato è, in un qualche modo, un paesaggio "in miniatura", un "paesaggio di paesaggi", che implica un ruolo didascalico del parco lagunare non del tutto secondario. D'altronde, è anche vero che questi sei paesaggi sono in buona parte di fatto spariti da queste zone, "estinti" o in via di estinzione, per cui il loro recupero in una così stretta "convivenza" può essere visto anche come una forma di "restauro ambientale" o di proposta di parco storico del territorio.



L'abitato storico di Sot-tomarina si arresta nello sviluppo lagunare con la presenza di un cantiere navale e prosegue solo lungo la più interna via Madonna Marina, con il recente Borgo Nuovo: solo poche incursioni edilizie sono riuscite ad intaccare l'area agricola dei Ghezzi.

Tutto questo ci dà anche la misura di quanto ci siamo allontanati dalla naturalità dei luoghi, a tal punto che per riconquistarla tutta dobbiamo operare una “riduzione di scala” ed integrare la visione “istantanea” con l’immaginazione dilatata.

La sistemazione paesaggistica è quindi affidata ad un disegno articolato, in una serie d’elementi modulari, di chiara matrice naturalistica, ispirati al complesso sistema di ambienti che caratterizzano il paesaggio lagunare e di valle. In alcuni settori del parco questi moduli, caratterizzati da una fisionomia piuttosto irregolare, lasciano posto ad una griglia geometrica “leggera” che richiama il paesaggio ortivo tipico dell’area chioggiotta.

5. I PRATI DI VALLE. Sono spazi aperti che si sviluppano a bordo laguna, in forma di “stanze” o “vasche”, definiti dall’alternarsi ritmato tra macchie di canneto, praterie naturali e zone periodicamente inondate (specchi d’acqua temporanei).

Il disegno irregolare nel progetto per il parco si può ispirare alla trama degli ambienti lagunari, richiamati anche da introduzioni vegetali d’erbacee e bassi arbusti autoctoni di valore naturalistico e ornamentale. I prati si possono realizzare con miscugli di erbacee selvatiche, ecologicamente coerenti con il contesto, rustiche e che hanno bisogno di bassa manutenzione; il loro articolato disegno può essere sottolineato attraverso sfalci differenziati e sfalsati nel tempo. Le macchie di canneto possono incorniciare i bordi delle vasche. Passerelle pensili in legno possono consentire di attraversare in occasione dei periodi d’acqua affiorante.

6. PRATI ARENICOLI. Sono spazi aperti che si sviluppano a bordo laguna in forma di “stanze” o “vasche”, dove lembi di prateria e macchie di bassi arbusti disegnano una trama irregolare, riconducibile al paesaggio delle barene lagunari, fra i più tipici ambienti salmastri di laguna. La scelta delle essenze vegetali può ricadere su specie autoctone, mescolate ad essenze ornamentali (varie graminacee, Limonium, Aster, Salicornia, Artemisia, ecc.) a simulare la vegetazione tipica degli stagni salmastri. Anche in questo caso, gli sfalci periodici sfalsati nel tempo possono creare motivi di particolare rilievo paesaggistico.

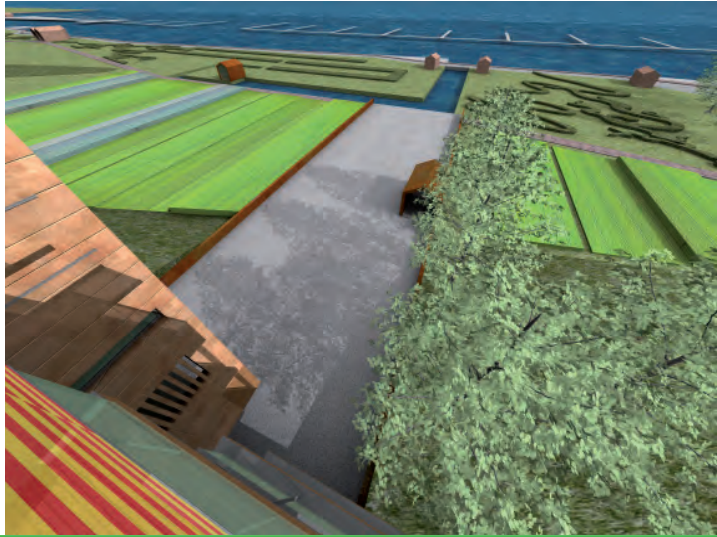
2. LE DUNE. La serie di rilevati di terra, localizzata nella fascia di parco più distante dalla laguna, ripropone l’antico sistema di cordoni dunali che caratterizzava in passato il litorale e ne ricalcano il tipico andamento nord-sud parallelo alla linea di costa.

La morfologia dei rilevati, che si elevano per un massimo di tre metri sul piano di campagna, può venire esaltata da una compatta prateria di graminacee, estesa dal piede alla sommità della duna. La prateria si realizza con specie autoctone e graminacee ornamentali, di facile sviluppo e bassa manutenzione, abbinata tra loro in base alle dimensioni, al portamento o al colore, in modo da ottenere estese macchie ondegianti, di particolare valore estetico. Gruppi di graminacee ornamentali sono da prevedere anche negli spazi verdi di pertinenza delle nuove edificazioni o a corredo della nuova viabilità, per dare continuità e riconoscibilità al sistema verde.

3. LE ZONE RETRODUNALI. Sono aree che s’interpongono tra le dune e il fronte edificato, definito dalle nuove e vecchie costruzioni. Questi spazi si possono disegnare con ampie superfici prative, ombreggiate da gruppi arborei e arbustivi, disposti in modo da favorire un adeguato rapporto visivo e spaziale fra l’abitato e la laguna. Prevalgono essenze autoctone o piante esotiche coerenti con il contesto, che possono associare ad un alto valore ambientale (miglioramento delle condizioni microclimatiche, alimento e rifugio per la fauna locale, ecc.) anche particolari qualità estetiche, legate al loro portamento, alle fioriture e al colore delle chiome.

4. GLI “ORTI”. Sono ambiti che richiamano l’assetto rurale tipico dei terreni coltivati della laguna e litoranei, che in passato hanno dato vita ad un paesaggio molto caratteristico, ancora oggi ben conservato a sud di Sottomarina.

La trama geometrica degli “orti” può essere definita da sequenze di appezzamenti prativi, di forma regolare simile alle “pezze” di un tempo (la cui fisionomia può variare in base ai diversi miscugli di sementi prescelte), intercalati da percorsi inerbiti lungo i quali si possono inserire brevi filari di alberi da frutto, siepi arboree e arbustive, alberi d’interesse agrario (pioppi, salici, tamerici, ecc.). Basse bordure



d'aromatiche (rosmarino, lavanda, ecc.) disegnano aiuole circolari che richiamano i tipici pozzi presenti in modo diffuso negli orti; altri elementi caratteristici possono derivare dai cannicciati palustri a protezione dei venti, che potrebbero ispirare particolari architetture vegetali in salici vivi o anche alcune tipologie d'arredi con spalliere alte.

In qualche appezzamento potrebbero essere allestiti, in via sperimentale, orti comunitari destinati agli abitanti, attraverso la definizione di specifiche convenzioni per l'affido dei terreni, arricchendo così le potenzialità ricreative e la funzione sociale del parco.

1. IL BOSCO NATURALE IN EVOLUZIONE. E' lo spazio più meridionale del parco, compreso tra l'edificio della scuola media e quello del presidio sanitario, dove le attuali caratteristiche della copertura vegetale, in via di naturalizzazione, suggeriscono la creazione di un ambiente boscato a matrice naturale che ricordi le antiche foreste di pianura o i lembi di bosco prossimi a fiumi ed alle zone costiere.

La naturale evoluzione dell'attuale manto vegetale va assecondata attraverso puntuali interventi sulla vegetazione esistente e nuove introduzioni vegetali d'alberi e arbusti autoctoni o esotici storicizzati (come alcune essenze della macchia mediterranea) per creare nel tempo un'area boscata, densa e sviluppata. Le potenzialità dell'area, legate alla vicinanza della scuola e dell'ospedale, possono favorire la creazione di uno spazio verde circoscritto, dotato di un percorso didattico e di un adeguato apparato segnaletico, da utilizzare anche come meta di percorsi di educazione ambientale, nell'ambito di specifici progetti didattici per le scuole di Chioggia.

E' necessario il recupero del rapporto terra-acqua, in passato assai meno definito e più incerto nei tratti delle attuali "fondamenta" rettilinee, con la tracciatura di quattro canali perpendicolari al Lusenzo, come approdi di altrettante piazze urbane interne al Parco, a servizio dei comparti edificati, diventando così anche delle piazze d'acqua.

Gli ingressi al Parco devono essere posti nella maniera più "naturale" possibile, cioè portando direttamente il verde del Parco a contatto con i principali sistemi urbani contermini: il Lusenzo, cui è tangente, potenziando gli approdi a riva, con l'inserimento di pontili; l'abitato storico di Sottomarina, proseguendone il percorso matrice urbano interno storico nel parco e portando il verde direttamente a contatto fino alla Darsena dei nuovi cantieri navali; la via Madonna Marina, con tre affacci diretti nel parco che consolidano e valorizzano le attuali vedute; utilizzando e potenziando tutti i sentieri e vicoli-calli esistenti che si addentrano trasversalmente come un pettine continuo.

La rete sentieristica del parco poggia su un lungo percorso pedonale che si snoda da nord a sud (parallelo e alternativo alla passeggiata del Lusenzo) e che rappresenta il tracciato principale lungo il quale s'incontrano i diversi ambiti e gli scenari che caratterizzano il parco.

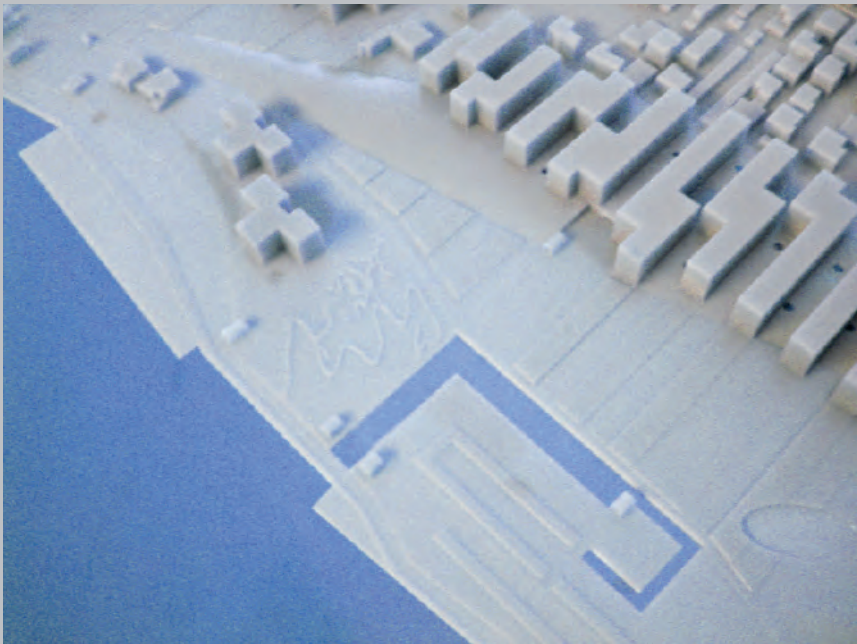
L'anello ciclopedonale del Lusenzo già garantisce una forte connessione con le altre aree verdi ed attrezzate che si affacciano sulla laguna, soprattutto con l'Isola dell'Unione: una particolare attenzione andrà posta nella nuova configurazione del piazzale di Campo Canoni-viale Brenta, per integrarsi nel miglior modo con l'importante area verde dei Giardini di Piazzale Europa e Batteria Penzo e l'approdo sul Lungomare, individuando in questo la realizzazione di un importante corridoio verde.

I casoni degli ortolani, che ancora punteggiano in parte l'area del Parco, saranno restaurati e reimpiegati in funzione di questo e saranno il "modello" per l'inserimento di altri, a supporto dei nuovi interventi. Ritornano ad essere così le punteggiature di riferimento per questo nuovo paesaggio urbano, di terra e d'acqua.

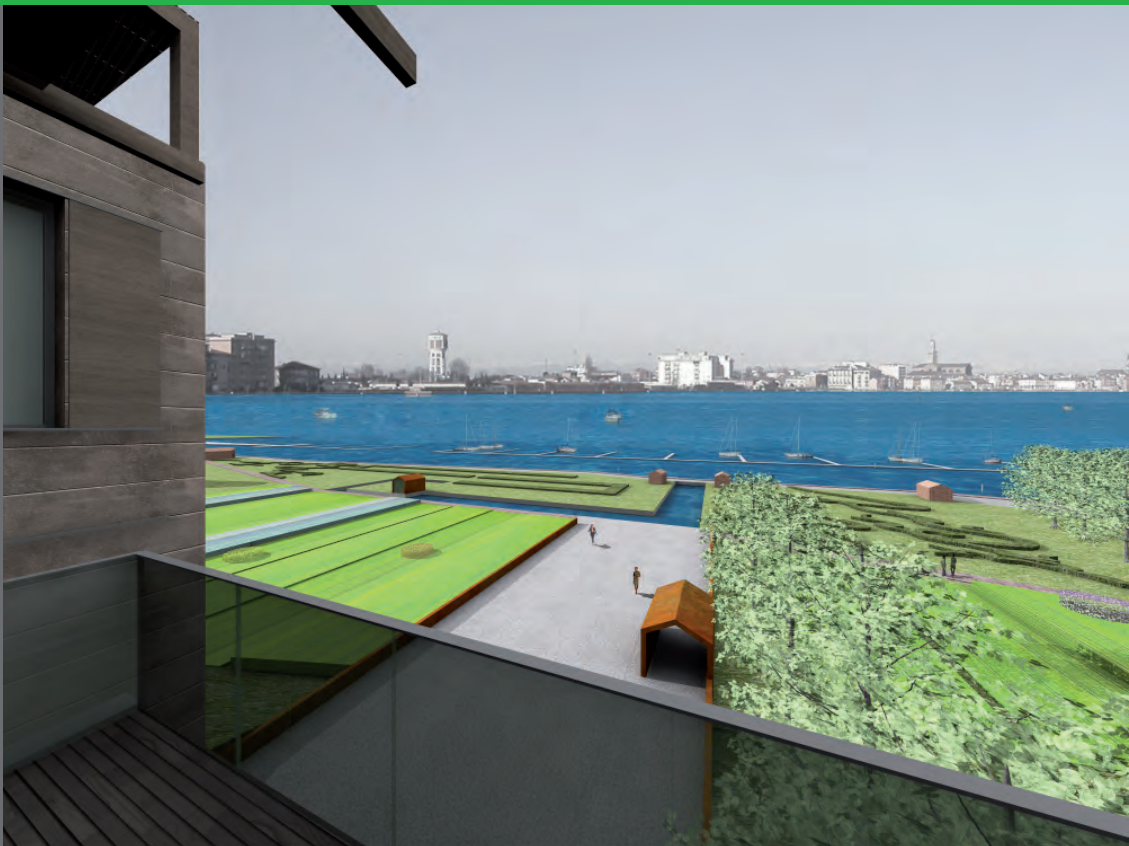
La capacità di leggere i paesaggi e con essi gli elementi che li costituiscono può consentire la costruzione di altri paesaggi, con gli stessi materiali, e continuare a far parte in maniera unitaria dello stesso scenario.

Non si tratta in questo caso di disegnare paesaggi del tutto nuovi bensì di "ricomporre" paesaggi smembrati o perduti, una volta identificati.

Si creano così le premesse per poter progettare architettura già all'interno di un paesaggio naturalizzato, come primo atto creativo e non già come elemento di complemento. Nasce il disegno del suolo come un dato di fatto in cui ambientare le urbanizzazioni e gli edifici, ponendo la dimensione paesaggistica primaria rispetto al progetto di disegno urbano.



32



IL PAESAGGIO NATURALE

FINO AD UN SECOLO FA, IL LIDO DI SOTTOMARINA ERA COSTITUITO IN GRAN PARTE DA "MONTONI", SISTEMI DI **DUNE SABBIOSE** CONSOLIDATE, RICOPERTE DA VEGETAZIONE SPONTANEA, SU CUI SI COLTIVAVANO CEREALI ED ERBARI E VENIVANO CONDOTTI A PASCOLARE GLI ANIMALI: È STATO UN FENOMENO SOLO RELATIVAMENTE RECENTE LA PROGRESSIVA RIDUZIONE DI QUESTI IN **ORTI** CON IL LORO **SPIANAMENTO**.



L'ORTICOLTURA È L'ATTIVITÀ ECONOMICA PIÙ ANTICA PRATICATA A SOTTOMARINA E PER QUESTO DA SEMPRE SI SONO OTTENUTI TERRENI STRAPPANDOLI AL MARE ED ALLA LAGUNA.

IL PAESAGGIO RURALE GLI ORTOLANI REALIZZAVANO ORTI LIVELLANDO LE "MOTTE" RICOPERTE DA UNA TENACE VEGETAZIONE, PER **ABBASSARE IL TERRENO** O **INNALZARLO** AD UNA **QUOTA OTTIMALE**, E POI FERTILIZZANDO DI CONTINUO.

GLI INSEDIAMENTI

IN QUESTI APPEZZAMENTI MINUTI NON SONO MAI ESISTITE VERE E PROPRIE CASE RURALI, MA SOLO **CASONI** PER IL RICOVERO DEGLI ATTREZZI, PER CUI VIGEVVA IL PIÙ ASSOLUTO **PENDOLARISMO** DAL BORGO DI **SOTTOMARINA**.



IL SISTEMA **DUNALE** ERA COSTITUITO DALLE PRIME **DUNE MOBILI** SULLA SPIAGGIA, SEGUITE DALLE **DUNE CONSOLIDATE** (ALTE FINO A 4-5 METRI), OSPITANTI **RETRODUNE, BOSCHETTI, E LE DEPRESSIONI INTERDUNALI**, CON GIUNCHI. DELL'ORIGINARIO AMBIENTE **NATURA NULLA RIMANE** ORAMAI SE NON QUALCHE PICCOLO BRANDELLO RESIDUO.

TEGOLI	CONGHE	BETTONI	PIRE	SEMPRE	BRUCI	STOMACCHI
--------	--------	---------	------	--------	-------	-----------

L'area dei Ghezzi e delle Case Magnasutti conserva ancora le tracce di un recente passato agricolo, dov'erano gli orti a dominare la riva lagunare.



34



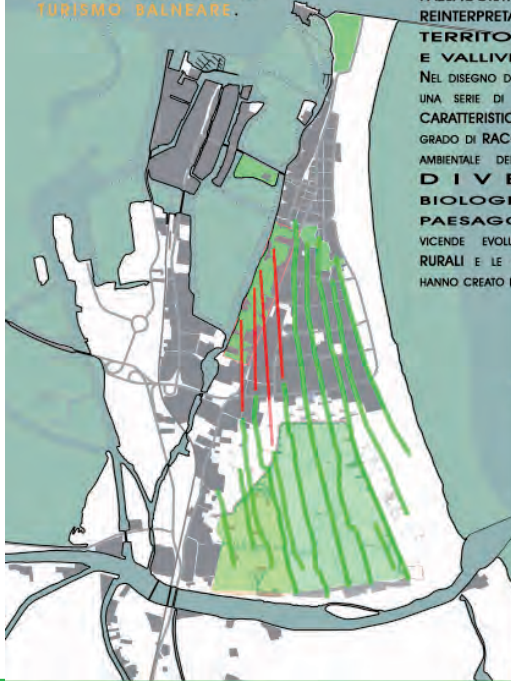
Nella parte meridionale del lido di Sottomarina sono ancora ben visibili gli assetti insediativi degli orti, che hanno rappresentato un uso intensivo di queste nuove terre, prima dell'avvento balneare.



PAESAGGI DI SABBIA

LA SABBIA HA SEGNA TO DA SEMPRE IL DESTINO DI SOTTOMARINA E DEI SUOI ABITANTI.

LA SABBIA HA PORTATO I MARINANTI DAPPRIMA LUNGO I FIUMI COME SABBIONANTI, POI HA PERMESSO L'ESPANSIONE DEL BORGO DI SOTTOMARINA, LA REALIZZAZIONE DEGLI ORTI, LO SFRUTTAMENTO DEL TURISMO BALNEARE.



CREARE UNO **SPAZIO VERDE** IN STRETTA RELAZIONE CON IL TERRITORIO, A PARTIRE DALLA SUA STORIA, IN CUI SIA POSSIBILE RIPERCORRERE IN UN VIAGGIO SPAZIO-TEMPORALE LE TRASFORMAZIONI CHE LO HANNO SEGNA TO NEL TEMPO, FRUTTO DEL MILLENARIO RAPPORTO TRA L'UOMO E QUESTE TERRE.

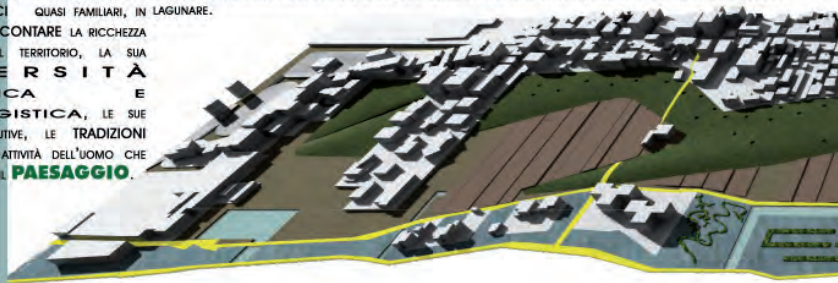
NE DERIVA UNA SISTEMAZIONE PAESAGGISTICA CHE RIPRENDE E REINTERPRETA GLI ASSETTI PROPRI DEI TERRITORI LAGUNARI E VALLIVI.

NEL DISEGNO DEL PARCO SI INDIVIDUANO UNA SERIE DI **6 SCENARI** CARATTERISTICI QUASI FAMILIARI, IN GRADO DI RACCONTARE LA RICCHEZZA AMBIENTALE DEL TERRITORIO, LA SUA **DIVERSITÀ BIOLOGICA** E PAESAGGISTICA, LE SUE VICENDE EVOLUTIVE, LE TRADIZIONI RURALI E LE ATTIVITÀ DELL'UOMO CHE HANNO CREATO IL **PAESAGGIO**.

PAESAGGI DI DUNE

LA SABBIA, LA *TERRA DI SOTTOMARINA*, DEVE RITORNARE AD ESSERE PROTAGONISTA DI QUESTO ULTIMO LEMBO DI TERRA LIBERA, RIMODELLANDO UN SISTEMA DI DUNE DI RIFLESSO DI QUELLE SPIANATE PER LA

CREAZIONE DEGLI ORTI CHE ARRIVAVANO FIN QUI. NASCONO COSÌ **7 MOVIMENTI DI TERRENO**, AD ANDAMENTO PARALLELO E CHE IN PARTE SI FONDONO IN SISTEMI UNICI, ALTI FINO A 3 METRI, CHE PRENDONO AVVIO DALLA VIA MADONNA MARINA E DAI CASEGGIATI ESISTENTI, GIÀ RIALZATI DI UN PAIO DI METRI RISPETTO AL BORDO LAGUNARE.



1:25.000
1:2.000

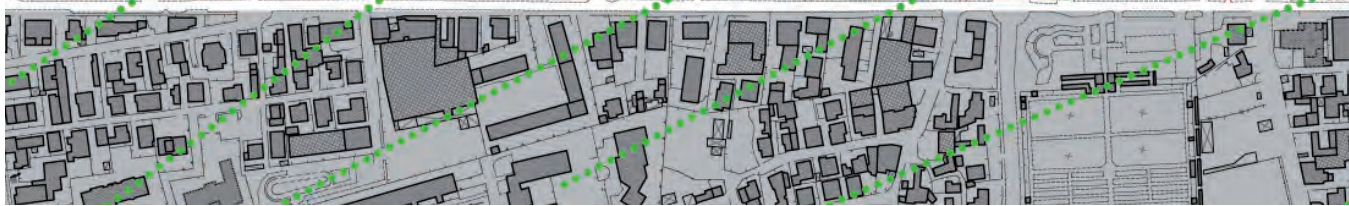


1. IL BOSCO NATURALE IN EVOLUZIONE.

E' LO SPAZIO PIÙ MERIDIONALE DEL PARCO, DOV'È POSSIBILE LA CREAZIONE DI UN AMBIENTE BOSCATO A MATRICE NATURALE CHE RICORDI LE ANTICHE FORESTE DI PIANURA O I LEMBI DI BOSCO PROSSIMI A FIUMI E ZONE COSTIERE.

2. LE DUNE. LA SERIE DI 7 RILEVATI DI

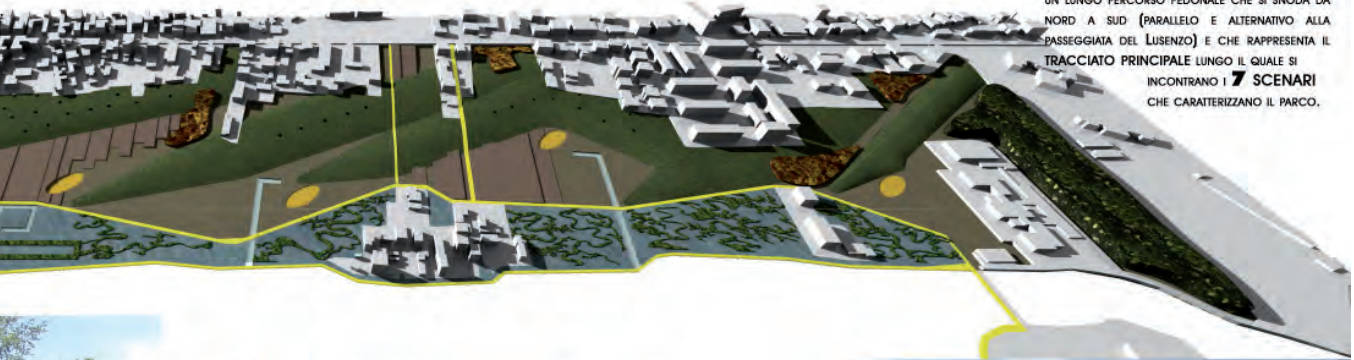
TERRA, LOCALIZZATA NELLA FASCIA DI PARCO PIÙ DISTANTE DALLA LAGUNA, RIPROPONE L'ANTICO SISTEMA DI CORDONI DUNALI CHE CARATTERIZZAVA IN PASSATO IL LITORALE E NE RICALCANO IL TYPICO ANDAMENTO NORD-SUD PARALLELO ALLA LINEA DI COSTA. LA MORFOLOGIA DEI RILEVATI, CHE SI ELEVANO PER UN MASSIMO DI TRE METRI SUL PIANO DI CAMPAGNA, PUÒ VENIRE ESALTATA DA UNA COMPATTA PRATERIA DI GRAMINACEE ESTESA DAL PIÈDE ALLA SOMMITÀ DELLA DUNA.



LA PERMEABILITA'

GLI INGRESSI AL PARCO DEVONO ESSERE POSTI NELLA MANIERA PIÙ "NATURALE" POSSIBILE, CIOÈ PORTANDO DIRETTAMENTE IL VERDE DEL PARCO A CONTATTO CON I PRINCIPALI SISTEMI URBANI CONTERMINI: IL LUSENZO, POTENZIANDO GLI APPRODI A RIVA; L'ABITATO STORICO DI SOTTOMARINA, PROSEGUENDONE IL PERCORSO INTERNO STORICO NEL PARCO E PORTANDO IL VERDE A CONTATTO CON LA DARSENA DEI NUOVI CANTIERI NAVALI; LA VIA MADONNA MARINA, CON TRE AFFACCI DIRETTI NEL PARCO; UTILIZZANDO TUTTI I SENTIERI E VICOLI-CALLI ESISTENTI CHE SI ADDENTRANO TRASVERSALMENTE.

LA RETE SENTIERISTICA POGGIA SU UN LUNGO PERCORSO PEDONALE CHE SI SNODA DA NORD A SUD (PARALLELO E ALTERNATIVO ALLA PASSEGGIATA DEL LUSENZO) E CHE RAPPRESENTA IL TRACCIATO PRINCIPALE LUNGO IL QUALE SI INCONTRANO I 7 SCENARI CHE CARATTERIZZANO IL PARCO.



3. LE ZONE RETRODUNALI
SONO AREE CHE SI INTERPONGONO TRA LE DUNE E IL FRONTE EDIFICATO. SI POSSONO DISEGNARE CON AMPLE SUPERFICI PRATIVE, OMBREGGiate DA GRUPPI ARBUSTIVI.

4. "ORTI" DI VALLE
LA TRAMA IRREGOLARE SI PUÒ ESSERE DEFINITA DA SEQUENZE DI APPEZZAMENTI PRATIVI DI VEGETALI ERBACEE E BASSI DEGLI STAGNI SALMASTRI. A R B U S T I N E L T E M P O P O S S O N O C R E A R E M O T I V I D I P A R T I C O L A R E P E R C O R S I V A L O R E N A T U R A L I S T I C O E B R E V I F I L A R I O R N A M E N T A L E .
DI ALBERI.

5. I PRATI
IL DISEGNO IRREGOLARE SI PUÒ ISPIRARE ALLA TRAMA ARBUSTI DISEGNANO UNA TRAMA IRREGOLARE RICONDUCEBILE AL PAESAGGIO DELLE BARENE LAGUNARI, FRA I PIÙ TIPICI AMBIENTI LAGUNARI, CON SALMASTRI DI LAGUNA. LA SCELTA DELLE ESSENZE VEGETALI PUÒ RICADERE SU SPECIE AUTOCTONE MESCOlate AD ESSENZE ORNAMENTALI A SIMULARE LA VEGETAZIONE TIPICA DEI FOROM A PERCORSI VALORE NATURALISTICO E INERBITI LUNGO FILARI ORNAMENTALE.

6. PRATI ARENICOLI.
SONO SPAZI APERTI CHE SI SVILUPPANO A BORDO LAGUNA, DOVE LEMBI DI PRATERIA E MACCHIE DI BASSI ARBUSTI DISEGNANO UNA TRAMA IRREGOLARE RICONDUCEBILE AL PAESAGGIO DELLE BARENE LAGUNARI, FRA I PIÙ TIPICI AMBIENTI LAGUNARI, CON SALMASTRI DI LAGUNA. LA SCELTA DELLE ESSENZE VEGETALI PUÒ RICADERE SU SPECIE AUTOCTONE MESCOlate AD ESSENZE ORNAMENTALI A SIMULARE LA VEGETAZIONE TIPICA DEI FOROM A PERCORSI VALORE NATURALISTICO E INERBITI LUNGO FILARI ORNAMENTALE.

I CASONI DEGLI ORTOIANI, CHE ANCORA PUNTEGGIANO IN PARTE L'AREA DEL PARCO, SARANNO RESTAURATI E REIMPIEGATI IN FUNZIONE DI QUESTO E SARANNO IL "MODELLO" PER L'INSERIMENTO DI ALTRI A SUPPORTO DEI NUOVI INTERVENTI.

E' NECESSARIO IL RECUPERO DEL RAPPORTO TERRA-ACQUA, CON LA TRACCIATURA DI QUATTRO CANALI PERPENDICOLARI AL LUSENZO COME APPRODI DI ALTRETTANTE PIAZZE URBANE INTERNE AL PARCO.







3. URBANIZZAZIONI

39

La strada ha relazioni contrastanti con i luoghi che attraversa: è una linea che collega due punti distanti tra loro che finisce spesso però anche per separarne altri vicini. Insomma, divide ed unisce allo stesso tempo, come sezione virtuale degli spazi e linea di connessione al contempo. Sono queste le contraddizioni che le strade della modernità portano con sé: il progetto urbano deve affrontare quest'insidia nell'infrastrutturazione dei propri livelli d'accessibilità veicolare, divenuta irrinunciabile in ogni intervento, assieme agli attraversamenti veloci.

In altri termini, il movimento meccanizzato tende a negare lo spazio, specie con il crescere della velocità, considerato semplice spazio attraversato e la strada è vista come semplice collegamento tra due estremi, ossia, si rischia di ottenere l'indifferenza della rete infrastrutturale rispetto allo spazio attraversato. Il risultato, niente affatto apprezzabile, è il frazionamento degli spazi pubblici aperti e di relazione, la creazione di barriere interne agli insediamenti, il restringimento degli orizzonti fruibili di vita.

Le strade spesso attraversano territori dividendoli secondo logiche del tutto estranee alla loro natura, perché appartenenti ad altri luoghi da collegare, ma possono anche diventare nuovi segni, sulla traccia dei quali si modifica l'ambiente, si orientano altri tracciati, si dispongono le costruzioni, nascono insediamenti, borghi e città... La strada così si trasforma di conseguenza, allontanandosi dal motivo generatore, solo trasportistico, è sempre in divenire ed appartiene pienamente alla vita di ciascuno. Ma non è sempre proprio così.

Nella contemporaneità, la concezione della strada, da prezioso connettivo come avveniva in precedenza, è banalizzata alla stregua di collettori di traffico e niente più, confinata all'assunzione di sole mansioni funzionali d'adduzioni meccaniche. Quindi sempre più estraniata sia dal disegno del territorio sia dallo spazio urbano, che tende a renderli tra loro incompatibili. Sono concezioni spesso troppo diverse che si contrappongono sullo stesso terreno.

La frequente separazione strada-edificio, spesso conseguente alla teorizzazione modernista della separazione dei flussi di traffico, può essere vista come corrispettivo dinamico della separazione



40



delle attività urbane per aree monofunzionali, la disgregazione della concezione della città quale ecosistema unico. Il fatto oramai acquisito della dissociazione tra l'edificato e la viabilità principale, che appartiene alla storia passata della città e di altre modalità di trasporto, non significa automaticamente che la strada debba essere allontanata per sempre dallo spazio urbano della città moderna. Quest'allontanamento significa semmai che la strada deve trovare altri elementi di coniugazione con la complessità dell'impianto urbano, in primo luogo con il disegno degli immancabili spazi verdi, che sono diventati degli elementi di novità e contraddistintivi di una nuova era. Un'analoga ridefinizione devono subire anche i terminali delle reti stradali, le aree di sosta e di parcheggio, riducendo il consumo di spazio aperto, ricollocandosi e riposizionandosi secondo altre strategie d'integrazione e di possibili valorizzazione.

Il tempo di trasporto tende ad essere sempre più un tempo di risulta da minimizzare, e cui fare corrispondere un'infrastruttura a parte rispetto alla città, e sempre meno un tempo intrecciato con le attività quotidiane reciprocamente interagenti. A questa marginalità si dovrebbe sfuggire ritrovando altri elementi d'interesse reciproco ed associare ai tracciati stradali ed alle aree di sosta scenari di vita alternativi.

Compatibilmente con la struttura fisica del territorio e dei limiti di costo, come dati tecnico-economici di base, per il resto, la progettazione viaria si basa molto sull'omologazione idraulica nell'impostazione dei tracciati, a cominciare dal criterio della minima distanza. E questo per minimizzare i tempi e ridurre i costi, ma considerando altri elementi d'equilibrio progettuale, pensando alla relatività dei tempi in funzione della velocità veicolare, quindi creando le premesse per tracciati alternativi, si aprono scenari progettuali alternativi ed inediti nella concezione delle infrastrutture urbane.

Per esempio, la logica idraulica del funzionamento viario lagunare funziona all'opposto della concezione abituale "terrestre" e la sua osservazione ci può insegnare qualcosa di molto interessante. La stessa città di Venezia, nella sua eccezionalità, ma anche gli altri insediamenti lagunari minori, hanno trovato una congruenza tra il loro disegno urbano e la logica della laguna in cui sono immersi, senza alcuna apparente differenza.

Se si pensa ad un modello insediativo urbano orientato ad una forte integrazione paesaggistica, allora anche la concezione delle infrastrutture viabilistiche deve corrispondere con tale visione unitaria, non essere un fatto a parte, né separare in parti, bensì farne parte, con la stessa qualità progettuale dell'insieme, e, se possibile, contribuire a rafforzarla.

La laguna è irrorata da una rete di "solchi", disposti dendriticamente come il tronco ed i rami d'alberi: i canali, i "ghebbi", le "cime" e le "code" si assottigliano dalle bocche di mare procedendo verso la terraferma, come i canali linfatici di una foglia.

Anche Chioggia, come gli altri insediamenti lagunari, ha da sempre usato l'acqua come una strada in cui tracciare delle direzioni e questa pratica può essere trasposta a terra, per urbanizzare in modo più appropriato anche i nuovi insediamenti.

L'accessibilità all'area dei Ghezzi-Magnasutti è nettamente delimitata dalla storica via Madonna Marina, già insufficiente oggi per il carico che deve sopportare: la nuova strada di attraversamento interna all'area, così come individuata dalla scheda di PRG, appare troppo invadente (arriva a lambire in un punto la riva del Lusenzo), soprattutto rispetto ai valori ambientali che il parco lagunare deve esprimere, e troppo veloce nel suo scorrimento quasi rettilineo. Così concepita, rischia di essere praticata maggiormente come tangenziale alternativa all'attraversamento del Borgo Nuovo, e non già come solo d'accesso ai nuovi insediamenti previsti, con evidenti strozzature nei terminali d'innesto, per giunta.

Si è dovuto da sempre arginare l'insidia delle acque marine e fluviali per salvare gli insediamenti lagunari, così come ora si sente il bisogno di arginare il traffico meccanizzato per rendere comunque vivibili gli stessi insediamenti e quelli nuovi. Allora, la proposta avanzata è di mutuare il modello della navigazione lagunare per il movimento veicolare nell'area di progetto.

Al prevalente andamento longitudinale del sistema viario se ne contrappone pertanto uno ruotato ortogonalmente, con andamento nettamente trasversale: sempre in analogia, si possono



42



individuare quattro “bocche a mare” (*Lido-via Milano-Campo Canoni-Viale Umbria, Malamocco-S.Spirito, Chioggia-cimitero, Brondolo-scuole-ospedale*). Le adduzioni tramite le “bocche” sono in prevalenza direttamente relazionate a stradoni collegati al viale lungomare Adriatico, e quindi alla viabilità principale del Quartiere Mare, gravando così il minimo sulla via Madonna Marina.

All'interno dell'area dei nuovi insediamenti è comunque possibile un suo attraversamento longitudinale, anche se rallentato non poco (con un andamento sinuoso molto accentuato e tratti seminterrati), poiché si vuole indurre ad individuare, rispetto al luogo d'arrivo, la porta d'accesso preposta ed un facile “approdo”, riducendo al minimo la percorrenza di attraversamento.

La viabilità stradale interna possiede quindi dei forti condizionamenti, derivanti da una voluta geometria a meandri (per potere così anche essere tracciata il più distante possibile dalla riva lagunare), con un grosso tronco d'innesto sua via Marina (“zona 40”), curve di rallentamento per l'immissione dentro le dune (“zona 30”), per un attraversamento lento ad una quota stradale posta circa al livello medio della laguna.

I percorsi nei tunnel sottodunali rappresentano gli approdi ultimi, in cui fermare i veicoli nei parcheggi pertinenziali ed in parte anche pubblici di dotazione.

I pozzi superficiali che punteggiavano gli orti dei marinanti sono così riproposti, per portare aria e luce in profondità nelle dune e caratterizzare i cortili tra gli edifici con tale disseminazione di fori circolari.

Una parte dei parcheggi a destinazione pubblica, a rotazione e soprattutto per i visitatori del parco, può essere dislocata e distribuita agli imbocchi dei tunnel, sul versante a mare, meglio visibili dagli ingressi all'area.

L'impianto viario prefigurato mostra in “superficie” solo i tratti d'innesto e per la maggior parte si sviluppa sotto le dune artificiali, come se fossero tratti di tunnel subacquei. In questo modo, la continuità degli spostamenti ciclo-pedonali nel parco è preservata, sia in senso longitudinale sia trasversale e le interruzioni sono limitate in pochi punti.

Il Lusenzo è diventato una sorta di centro urbano per Chioggia, “città delle acque”, con gli insediamenti che si distribuiscono oramai quasi per intero attorno al suo perimetro: si propone pertanto con evidenza come un possibile parco acquatico.

Chioggia ha vissuto e continua a vivere dell'acqua e del suo sfruttamento: prima con il sale, poi con la pesca ed il porto commerciale, ora anche con le colture ittiche e la balneazione, come se fosse la sua “terra” da sfruttare. Si può allora immaginare un futuro per la laguna del Lusenzo come un naturale porto turistico e ritornare ad essere uno spazio “pieno” e vitale.

Il disegno dei pontili, disposti a distanza dalle rive, può rievocare nella loro giacitura le antiche saline, anche qui presenti, realizzando dei comparti di attracco indipendenti, dei nuovi “fondamenti” galleggianti posti al largo.

L'anello lagunare attorno al perimetro del Lusenzo, realizzato di recente in prevalenza come percorso ciclo-pedonale, crea un certo isolamento della terra rispetto all'acqua, anche per ragioni di sicurezza e di protezione dall'acqua alta, ma così delinea più una separazione che un completamento ambientale: in sostanza mancano i contatti diretti con l'acqua e prevale una visione solo estatica, a distanza.

Bisogna quindi arricchire il percorso di gronda lagunare con un'infrastrutturazione di servizi, sia a terra sia in acqua, per ristabilire una vicinanza perduta tramite altri usi possibili: il modello dei casoni può servire bene a questo scopo.

Per questo si propone una serie di banchine galleggianti, accostate ed ancorate alla riva, disposte per lo più davanti alle costruzioni rivierasche già esistenti e prospicienti i pettini d'attracco, dei quali sarebbero le piattaforme di terra per i collegamenti con i tender.

Queste zattere dovrebbero anche essere posizionate tangenti agli imbocchi dei canali che devono fare penetrare la laguna nel parco, irrorandola con la sua acqua e recuperando un rapporto perduto di commistione. Tali insinuazioni, rese navigabili per le piccole imbarcazioni, dovrebbero consentire di raggiungere, come approdi ultimi, le piazzette del parco e dei nuovi comparti residenziali, legandosi strettamente al percorso longitudinale interno all'area verde.

Le indicazioni progettuali contenute nelle schede di attuazione del Progetto Speciale N.5 per il Parco del Lusenzo, nella Variante al Piano Regolatore Generale comunale del 2007, relativamente al sottoprogetto dell'area dei Ghezzi, prevede la realizzazione di una nuova viabilità che l'attraversa tutta per intero, un cospicuo insediamento prevalentemente residenziale sul lato est ed un parco urbano sul lato ovest, rivierasco.



Le mappe catastali del 1913 documentano bene l'andamento del bordo di affaccio lagunare di Sottomarina, anche rispetto alla via cardine interna: la linea è molto sfrangiata ed instabile rispetto ad oggi, che si è consolidata quasi rettilinea ed ha colmato una parte di laguna. Le foto d'epoca ci mostrano la vitalità degli approdi rivieraschi e gli affacci diretti delle piazzette nell'acqua: chiariscono il perchè di tanta proiezione in avanti dell'abitato in molti suoi tratti, tanto da raddoppiare quasi la sua originaria profondità, inglobando la strada di gronda e i "campi", per cui è nato un percorso nuovo, lungo le fondamenta.

LA CRESCITA URBANA

IN PRINCIPIO, LE CASE ERANO PREVALENTEMENTE ISOLATE, COME I CASONI NEGLI ORTI, MA DISPOSTE IN MANIERA PIÙ PROMISCUA.

L'UNICA STRADA INTERNA PERPENDICOLARE ALLE CALLI E PARALLELA ALLA RIVA LAGUNARE, RADUNAVA LUNGO IL SUO PERCORSO TUTTI I PRIMI EDIFICI DELL'INSEDIAMENTO, CON LE FACCIATE CONTRAPPOSTE, E SOLO PIÙ TARDI SI È PROCEDUTO CON IL COSTRUIRE ANCHE IN PROFONDITÀ, VERSO I MURAZZI PER LO PIÙ SOSTITUENDOSI AGLI ORTI, MA ANCHE VERSO LA LAGUNA, AGGIUNGENDO TERRA E SPOSTANDO LA LINEA DI RIVA PIÙ AVANTI, PER FINIRE CON IL CRESCERE SOLO IN ALTEZZA.

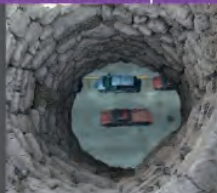
I PICCOLI CORTILI ANTISTANTI LE CASE ERANO AIE URBANE, PROTETTI CON BASSI MURETTI PER OSPITARE ANCHE IL POLLAME O ALTRI ANIMALI ALLEVATI. VERSO LA LAGUNA, IN INTERVALLI CADENZATI, SI APRIVANO LE "CORTI", PIAZZETTE DOMINATE A VOLTE DAI "CAPITELLI", FUNZIONALI ALLA LAVORAZIONE DEI PRODOTTI AGRICOLI: ERANO TUTTE AFFACCiate SUL LUSENZO DI CUI RAPPRESENTAVANO GLI APPRODI PRIVILEGIATI, COME PIAZZE "D'ACQUA".



CITTÀ DI CHIOGGIA |

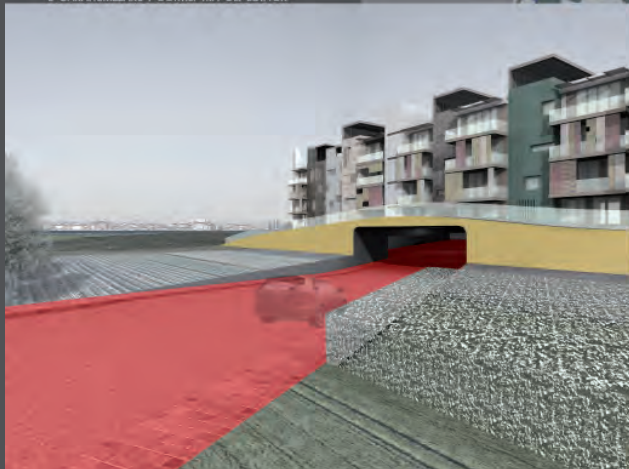
VERSO IL PIANO PARTICOLAREGGIATO DEI GHEZZI | RIFLESSIONI | 3.URBANIZZAZIONI

45



I PERCORSI NEI TUNNEL SOTTODUNALI RAPPRESENTANO GLI APPRODI ULTIMI, IN CUI FERMARE I VEICOLI NEI PARCHEGGI PERTINENZIALI ED IN PARTE ANCHE PUBBLICI DI DOTAZIONE, ENTRANDO NEL NUOVO QUARTIERE IN UNA DELLE 4 "BOCCE" DI ACCESSO.

I POZZI SUPERFICIALI CHE PUNTEGGIAVANO GLI CORTI DEI MARINANTI VENGONO COSÌ RIPROPOSTI PER PORTARE ARIA E LUCE IN PROFONDITÀ NELLE DUNE E CARATTERIZZARE I CORTILI TRA GLI EDIFICI.





46

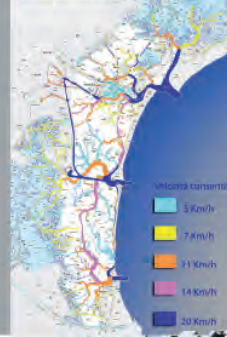






LE PIAZZE. UNO DEI RIFLESSI DELLA COSTRUZIONE URBANA DI SOTTOMARINA È LA DISTRIBUZIONE REGOLARE DI PIAZZETTE, ALMENO QUATTRO, COME PUNTI DI COAGULO DEI VARI SISTEMI PROGETTATI CHE IN QUESTI PUNTI ENTRANO IN CONTATTO RECIPROCO: LE RESIDENZE, IL PARCO E LA LAGUNA, CHE VIENE PORTATA TRAMITE ALTRETTANTI CANALI (NON POTENDOSI AFFACCIARE DIRETTAMENTE IN LAGUNA, È LA LAGUNA ALLORA CHE PUÒ ESSERE PORTATA ALL'INTERNO DEL PARCO, VICINO ALLE RESIDENZE POSTE NELLA PARTE PIÙ INTERNA).

VELOCITÀ CRITERI GENERALI RIGLIARDANTI LA NAVIGAZIONE NELLA LAGUNA DI VENEZIA



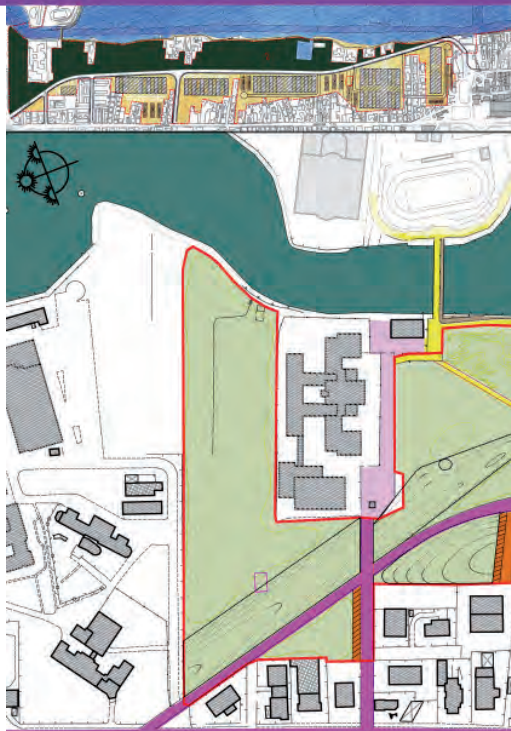
LA LAGUNA È IRBORATA DA UNA RETE DI "SOLCHI" DISPOSTI DENDRICAMENTE COME IL TRONCO ED I RAMI DI ALBERI CHE SI ASSOTTIGLIANO DAL MARE VERSO LA TERRAFERMA, RIDUCENDO PROGRESSIVAMENTE L'ACCESSIBILITÀ E LE VELOCITÀ DI NAVIGAZIONE.



ATTRACCHI. BISOGNA ARRICCHIRE IL PERCORSO DI GRONDA LAGUNARE CON UNA INFRASTRUTTURAZIONE DI SERVIZI, SIA A TERRA CHE A MARE. SI PROPONE UNA SERIE DI BANCHINE GALLEGGIANTI ACCOSTATE ED ANCORATE ALLA RIVA, DISPOSTE PER LO PIÙ DavANTI ALLE COSTRUZIONI RIVERASCHE GIÀ ESISTENTI ED I PETTINI DI ATTRACCO. QUESTE ZATTERE DOVREBBERO ANCHE ESSERE TANGENTI AGLI IMBocchi DEI CANALI CHE DEVONO FARE PENETRARE LA LAGUNA NEL PARCO, IRBORANDOLA CON LA SUA ACQUA, NAVIGABILI PER LE PICCOLE IMBARCAZIONI, E DOVREBBERO CONSENTIRE DI RAGGIUNGERE, COME APPRODI ULTIMI, LE PIAZZETTE DEL PARCO E DEI COMPARTI RESIDENZIALI, LEGANDOSI STRETTAMENTE AL PERCORSO LONGITUDINALE INTERNO.

1:25.000

1:2.000



CRITICITÀ. L'ACCESSIBILITÀ ALL'AREA È NETTAMENTE DELIMITATA DALLA VIA MADONNA MARINA, GIÀ INSUFFICIENTE OGGI PER IL CARICO CHE DEVE SOPPORTARE: LA STRADA DI ATTRAVERSAMENTO INTERNA, COSÌ COME INDIVIDUATA DAL PRG, APPARE TROPPO INVADENTE RISPETTO AI VALORI AMBIENTALI CHE IL PARCO LAGUNARE DEVE ESPRIMERE E TROPPO VELOCE NEL SUO SCORRIMENTO. COSÌ CONCEPITA, RISCHIA DI ESSERE PRATICATA COME ANCHE TANGENZIALE ALTERNATIVA ALL'ATTRAVERSAMENTO DEL BORGO NUOVO, E NON GIÀ COME SOLO DI ACCESSO AI NUOVI INSEDIAMENTI PREVISTI, E CON EVIDENTI STROZZATURE NEI TERMINALI D'INNESTO.





AI PREVALENTE ANDAMENTO LONGITUDINALE DEL SISTEMA VIARIO SE NE CONTRAPPONE PERTANTO UNO RUOTATO ORTOGONALMENTE, CON ANDAMENTO NETTAMENTE TRASVERSALE: SI POSSONO INDIVIDUARE QUATTRO "BOCCHE DI PORTO" (LIDO-CAMPO CANONI-VIALE UMBRIA, MALAMOCCO-S. SPIRITO, CHIOGGIA-CIMITERO, BRONDOLO-OSPEDALE) IN PREVALENZA RELAZIONATE A STRADONI COLLEGATI AL VIALE ADRIATICO. GRAVANDO COSÌ IL MINIMO SULLA VIA MARINA.

SI È DOVUTO DA SEMPRE ARGINARE L'INSIDIA DELLE ACQUE MARINE E FLUVIALI, COSÌ COME ORA SI SENTE IL BISOGNO DI ARGINARE IL TRAFFICO MECCANIZZATO. ALLORA, SI PUÒ MUTUARE IL MODELLO DELLA NAVIGAZIONE LAGUNARE PER IL MOVIMENTO VEICOLARE NELL'AREA PROGETTO.

UN RETICOLO STRADALE

ALL'INTERNO DELL'AREA È COMUNQUE POSSIBILE UN SUO ATRAVERSAMENTO LONGITUDINALE, ANCHE SE VOLTAMENTE RALLENTATO, POICHÉ SI VUOLE INDURRE AD INDIVIDUARE, RISPETTO AL LUOGO D'ARRIVO, LA PORTA D'ACCESSO PREPOSTA ED UN FACILE "APPRODO".

LA VIABILITÀ STRADALE INTERNA HA QUINDI DEI FORTI CONDIZIONAMENTI DERIVANTI DA UNA VOLUTA GEOMETRIA A MEANDRI (PER POTERE COSÌ ANCHE ESSERE TRACCIATA IL PIÙ DISTANTE POSSIBILE DALLA RIVA LAGUNARE), CON UN GROSSO TRONCO D'INNESTO SU VIA MARINA ("ZONA 40"), CURVE DI RALLENTAMENTO PER L'IMMISSIONE DENTRO LE DUNE ("ZONA 30"), PER UN ATRAVERSAMENTO LENTO.



APPRODI. IL LUSENZO È UNA SORTA DI CENTRO URBANO PER CHIOGGIA, "CITTÀ DELLE ACQUE", E SI PROPONE CON EVIDENZA COME UN PARCO ACQUATICO. CHIOGGIA HA VISSUTO E CONTINUA A VIVERE DELL'ACQUA E DEL SUO SFRUTTAMENTO: PRIMA CON IL SALE, POI CON LA PESCA, ORA CON LE COLTURE ITTICHE, COME SE FOSSE TERRA: SI PUÒ ALLORA IMMAGINARE UN FUTURO PER LA LAGUNA DEL LUSENZO COME UN NATURALE PORTO TURISTICO. IL DISEGNO DEI PONTILI, DISPOSTI A DISTANZA DALLE RIVE, POSSONO RIEVOCARE LA GIACITURA LE ANTICHE SALINE, REALIZZANDO DEI COMPARTI INDIPENDENTI, DEI NUOVI "FONDAMENTI" GALLEGGIANTI POSTI AL LARGO.

