



ORIGINALE



CentroDoc



0095.04.1.0.00.1 --

VE212

strumento
Accordo di programma per la realizzazione del
 elaborato
FASCICOLO -A- ANALISI STORICA E DELLO STA
 fase / rev documento
 adozione / 0 **FASCICOLO -A-**
 comune di venezia - urbanistica - centro documentazione

CITTA' DI VENEZIA
 Piano Paesistico Ambientale
 SMART ZONE

fiorenzo delcorno

FASCICOLO - A - Analisi storica e dello stato di fatto

Progettati: Coordinatore Arch. Andrea Dato
 Arch. Fabio Vio
 Arch. Wilma Castaldini

A. Din

ORDINE DEGLI ARCHITETTI
 PIANIFICATORI PAESAGGISTI E CONSERVATORI
 DELLA PROVINCIA DI VENEZIA

SEZIONE
A
 ARCHITETTO



AMBRA
 DINA
 N° 2599

Arch. Marco Spirati
 Arch. Andrea Farnesi
 Arch. Alberto Motta
 Arch. Andrea Pizzani

Coordinatore Validato: Arch. Marco Dato



Direzione Centrale Sviluppo del Territorio e Mobilità
con Autorità Portuale e Azienda Servizi e Mobilità

Piano Particolareggiato 2 - Marittima

Analisi storica e dello stato di fatto

Responsabile del Procedimento:

Urb. Giorgio De Vettor

Progettisti:

Arch. Ambra Dina (coordinatore), Arch. Viviana Castaldello, Arch. Fabio Vio. Collaboratore: Gian Maria Incerti

Le ricerche sono state effettuate grazie alla collaborazione della direzione tecnica dell'Autorità Portuale.



Indice

1. Analisi storica

- 1.1 Relazione
- 1.2 Documentazione iconografica

2. I criteri di analisi

- 2.1 La schedatura delle unità edilizie
- 2.2 Le tabelle riassuntive di analisi
- 2.3 La planimetria di riferimento

3 Tabelle riassuntive di analisi

- 3.1 Dati generali delle unità edilizie
- 3.2 Dati delle unità di analisi dalla A1 alla A10
- 3.3 Dati riassuntivi generali delle unità di analisi

4 Schedatura delle unità edilizie

- 4.1 Unità di analisi A1
- 4.2 Unità di analisi A2
- 4.3 Unità di analisi A3
- 4.4 Unità di analisi A4
- 4.5 Unità di analisi A5
- 4.6 Unità di analisi A6
- 4.7 Unità di analisi A7
- 4.8 Unità di analisi A8
- 4.9 Unità di analisi A9
- 4.10 Unità di analisi A10

1. Analisi storica

1.1 Relazione

1.1.1 Inquadramento storico

L'area della Marittima è un'area di recente formazione realizzata dalla bonifica di uno spazio acqueo prospiciente l'area dell'ex piazza d'armi (area Italgas) e l'estrema punta occidentale di S. Basilio.

La nuova isola si trova ai margini di un'area che ha subito notevoli e continue trasformazioni fisiche e morfologiche, come gran parte delle aree periferiche del centro storico. Le trasformazioni più consistenti, che hanno configurato l'area nell'attuale assetto fisico, sono iniziate nella seconda metà del XIX secolo e proseguite nel secolo successivo per realizzare il nuovo porto commerciale. Per comprendere le caratteristiche morfologiche ed urbanistiche dell'area è necessario ripercorrere brevemente il processo di trasformazione che ha portato all'attuale assetto, inquadrandolo in un contesto urbano più ampio e considerando gli aspetti economico-sociali e funzionali che sono stati alla base di tali trasformazioni.

Il porto della Marittima è contiguo all'attuale quartiere di S. Marta, da sempre considerato come un'area popolare e produttiva, la cui struttura urbana solo in parte ripete le tradizionali forme di organizzazione spaziale; infatti, la sua configurazione, soprattutto nelle parti meno consolidate, non è stata determinata dall'originaria struttura fisica e naturale, ma prevalentemente da ragioni di natura economica e per soddisfare le esigenze funzionali delle attività che dovevano insediarsi e che necessitavano di ampi spazi liberi e non ancora urbanizzati.

Fin dall'inizio del 1500 le attività ritenute nocive, inquinanti e pericolose, e in particolare quelle che potevano provocare danni alla salute o essere causa di incendi oppure quelle che necessitavano di ampi spazi per il trasporto e la movimentazione delle merci, nonché le attività che risultavano non adatte al decoro di certi luoghi, venivano espulse dal centro della città. Queste attività si localizzarono di preferenza nelle aree di margine e quindi anche nelle aree occidentali della città, come quelle appartenenti alle vecchie contrade di S. Croce, dell'Anzolo Raffael e di S. Nicolò dei Mendicali, che a tutti gli effetti erano considerate periferiche. Tali contrade si caratterizzavano dalla presenza di ampi spazi scoperti, spesso utilizzati anche per scopi rurali, e da terreni, che i catasti storici definiscono come "terreni vacui", intesi come spazi scoperti, delimitati da staccionate, attrezzati con "teze" (tettoie, capannoni ecc.) e adibiti a diverse funzioni sia di tipo produttivo che per deposito di legnami e materiali da costruzione. Altra caratteristica di queste aree erano le marine costituite da terreni degradanti verso la laguna che formavano spiagge e acquitrini paludosi.

In queste aree si concentrava il maggior numero di abitazioni povere e popolari, spesso in condizioni di forte degrado anche per i materiali precari utilizzati per la loro costruzione. Erano case occupate da gente di umili condizioni, per lo più da pescatori e da artigiani.

Rispetto alle aree periferiche orientali che si caratterizzavano per la concentrazione della manifattura pubblica, quelle occidentali si caratterizzavano per la diffusa presenza di minute attività produttive private.

In questo stesso periodo (XIV sec.) venivano avviati importanti interventi di sistemazione della città e venivano poste le basi per la trasformazione fisica e funzionale di alcune sue parti, tanto da prefigurare per esse il loro futuro ruolo funzionale. Tali interventi venivano eseguiti soprattutto su aree morfologicamente non ancora strutturate, dove il rapporto terra-acqua risultava ancora incerto e gli usi urbani non ancora definiti.

La naturale conformazione fisica della laguna e dell'estuario di Venezia è alla base delle fortune economiche e commerciali della città, che per lungo tempo si è identificata esclusivamente con il suo porto e le attività ad esso connesse. D'altra parte tutta la città e la sua laguna funzionavano come un grande porto naturale, anche se il bacino di S. Marco, dove attraccava il maggior numero di navi e soprattutto quelle di una certa stazza, era il vero porto commerciale.

Le merci giunte via mare venivano poi trasportate dal bacino di S. Marco ai "fonteghi", situati per lo più lungo il Canal Grande, dove venivano depositate per essere successivamente contrattate e vendute al mercato di Rialto, che costituiva il fulcro del commercio cittadino. Il Canal Grande rappresentava quindi la principale arteria di comunicazione e il principale snodo commerciale della città, tanto che per ridurre la sua funzione portuale e per regolamentarne il traffico, nel 1500, veniva emanata una ordinanza che stabiliva di limitarne l'accesso solo a determinati tipi di imbarcazioni e solo per le operazioni di stima e di scarico delle merci. Da quel momento il Canal Grande cominciò a perdere gradualmente la sua originaria funzione che venne meno soprattutto dopo la costruzione, nel 1588, del ponte di Rialto in pietra, che sostituiva il vecchio ponte levatoio in legno.

Altre importanti opere venivano avviate nella seconda metà del 1500, in attuazione del piano di Cristoforo Sabbadino (1557), che prevedeva un riassetto fisico dei confini della città mediante la realizzazione di una fondamenta continua lungo il bordo lagunare raccordata da ponti allo sbocco dei canali interni. Gli interventi comprendevano la bonifica per colmata di alcune aree paludose lungo il perimetro urbano della città e lo scavo di sacche preesistenti per realizzare nuovi bacini dove far attraccare le navi. Uno di questi bacini veniva localizzato nei pressi del convento di S. Chiara per destinarlo a terminal del trasporto fluviale-lagunare delle merci provenienti dalla terraferma. Tale bacino non verrà mai realizzato dal momento che la fondamenta delle Zattere, già utilizzata per funzioni portuali, offriva ampie possibilità di approdo e di scarico delle merci a qualsiasi tipo di imbarcazione.

La conformazione urbanistica delle aree prese in esame non mutava in modo sostanziale nei due secoli successivi, come si può osservare dal confronto delle rappresentazioni cartografiche dell'epoca, anche se si deve rilevare un incremento nel numero delle costruzioni. Così pure sotto l'aspetto economico e sociale non venivano segnalati radicali cambiamenti in quanto mantenevano le caratteristiche di aree popolari e produttive con un'alta concentrazione di attività artigianali e manifatturiere private. Una delle peculiarità dell'area era costituita dalla presenza di numerosi "squeri"; tanto che, nel 1740, quasi un quarto degli "squeri" censiti in città, erano situati nelle contrade di S. Croce, dell'Anzolo Raffael e di S. Nicolò dei Mendicali.

Le maggiori trasformazioni urbanistiche si attuarono comunque negli ultimi due secoli, dopo la caduta della Repubblica avvenuta nel 1797, con l'occupazione delle truppe napoleoniche.

La fine della Repubblica comportava per la città un lungo periodo di decadenza e di stagnazione economica, dovuta in particolare alla riduzione dei traffici commerciali e alle disastrose condizioni sociali della popolazione, aggravate quest'ultime da due anni consecutivi di carestie (1816-1817) e di epidemie. Fra il 1813 e il 1818 la popolazione di Venezia diminuiva di 12.000 unità scendendo a poco più di 100.000 abitanti.

L'occupazione francese si era contraddistinta per la rovina e la distruzione di numerosi edifici di notevole interesse storico e architettonico e per il saccheggio di molte opere d'arte, ma anche per l'avvio di alcune importanti riforme riguardanti l'organizzazione della pubblica amministrazione e per l'avvio di importanti interventi di riassetto urbanistico della città, volti a migliorare le condizioni sociali e sanitarie della popolazione e al fine di avviare un nuovo processo di sviluppo economico e produttivo.

Gli interventi progettati e solo in parte attuati si proponevano di riorganizzare e di riqualificare sotto l'aspetto fisico e funzionale alcune parti della città, realizzando nuove e moderne infrastrutture e avviando la trasformazione di parti della città secondo principi di igiene e decoro.

I singoli progetti facevano parte di un disegno complessivo che aveva l'obiettivo di ridare a Venezia il ruolo avuto nei secoli precedenti. In particolare si prefiggeva di fare di Venezia il principale avamposto di tutti i traffici commerciali e di tutti i rapporti e le relazioni culturali con l'Oriente, ridando al porto e all'Arsenale nuove dimensioni e nuova importanza. Il piano della Commissione d'Ornato napoleonica del 1807 era informato alle nuove regole della rivoluzione industriale. Prevedeva la realizzazione di opere che non riguardavano solo la città storica, ma anche il suo entroterra e i litorali, quali la regolamentazione del sistema idrografico della terraferma, la realizzazione di nuove difese a mare, la riorganizzazione dei sistemi difensivi della città, attraverso l'ammodernamento delle strutture esistenti e la realizzazione di nuove fortificazioni militari sia in terraferma che in laguna oltre alla realizzazione di nuove attrezzature ed infrastrutture viarie e commerciali, sia acquee che terrestri. Tra l'altro prevedeva la riorganizzazione dell'Arsenale e la creazione di una darsena a S.Giorgio destinando l'isola a porto franco.

Per Venezia questo piano rappresenta, per certi aspetti, forse l'ultimo piano di riassetto urbanistico e territoriale della città i cui interventi, che erano finalizzati alla trasformazione del tessuto produttivo, economico e sociale, venivano inquadrati in modo complessivo all'interno di un contesto territoriale unitario, non limitato ai confini della città storica ma comprensivo del suo entroterra e della laguna e con riferimento al ruolo regionale che la città avrebbe dovuto assumere. In ogni caso questo piano poneva le premesse per le future trasformazioni urbanistiche e funzionali della città e per tutti gli interventi che saranno realizzati nell'800.

Contemporaneamente veniva avviato un programma di riorganizzazione della pubblica amministrazione che prevedeva l'esproprio dei beni ecclesiastici e il riutilizzo delle aree e degli edifici per usi civili o militari. Ciò comportò la demolizione di numerose chiese e monasteri; si calcola che nel centro storico e nelle isole della laguna furono demolite circa 70 chiese; così pure, furono demoliti molti edifici appartenenti alle confraternite di devozione comprese quelle delle arti e mestieri, costituite dalle "scole", ed altri edifici civili, come i Granai Pubblici di S. Marco, che

fecero posto ai giardini di Palazzo Reale. Il maggior numero di edifici demoliti o espropriati si ebbe nella parte orientale della città, dove non rimase in piedi nessun edificio preottocentesco, e nella parte occidentale, dove più tardi molte costruzioni venivano rase al suolo per far posto alla stazione ferroviaria e successivamente alle strutture portuali dell'area di S. Basilio. Analoga sorte ebbe la chiesa di S. Basilio, che veniva abbattuta nel 1824 dopo essere stata adibita a deposito di legnami, e la chiesa e il campanile di S. Chiara che veniva demolita subito dopo la consegna degli edifici alle autorità militari. Il complesso conventuale di S. Chiara, le cui strutture superstiti insistono nell'area oggetto del piano particolareggiato, era stato fondato nel X sec. e utilizzato come monastero fin dal 1236. Nel XVII sec. veniva ricostruito dopo un disastroso incendio e infine destinato ad ospedale militare nel 1819.

Come abbiamo già accennato, nei primi decenni del 1800, la città veniva colpita da una crisi demografica che era considerata tra le più gravi della sua storia e che era dovuta al susseguirsi di una serie di epidemie causate dalle condizioni di arretratezza economica e sociale della sua popolazione.

Le cause di questa grave crisi erano molteplici ma le ragioni politiche non secondarie; infatti, il governo austriaco, succedutosi a quello francese, aveva preferito puntare sullo sviluppo economico del porto di Trieste, piuttosto che su quello di Venezia, già gravemente danneggiato nei commerci all'epoca del blocco navale napoleonico contro l'Inghilterra. Il ruolo economico e politico che veniva assegnato alla città lagunare e in generale al Veneto era un ruolo marginale rispetto ad altre regioni dell'impero.

In ogni caso il piano napoleonico trovava le sue prime attuazioni in epoca austriaca. E' appunto durante l'amministrazione austriaca che venivano avviati importanti interventi di ammodernamento della città con la realizzazione di nuove strutture ed impianti civici urbani, come l'illuminazione pubblica a gas, la realizzazione di nuove scuole, del macello, del cimitero nell'isola di S. Michele e di nuove case popolari. Ancora una volta il problema principale era quello di reperire ampi spazi, idonei a realizzare i nuovi impianti tecnologici. Spazi che non potendo per ovvie ragioni essere reperiti all'interno della città storica, venivano individuati sui bordi esterni della città o nelle isole. Stesso problema ebbero le prime moderne industrie manifatturiere che nella seconda metà del secolo si insediarono soprattutto alla Giudecca, dove trovarono grande disponibilità di spazi liberi.

In conseguenza dei numerosi interramenti di precedenti tratti lagunari i confini della città storica erano rapidamente mutati, così pure il paesaggio dei bordi lagunari che si arricchiva di nuovi manufatti tipicamente industriali, come le gru, le ciminiere ed altri tipi di strutture e costruzioni caratterizzate da materiali e forme diverse da quelli tradizionali. Attualmente alcuni di questi manufatti si sono ormai inseriti nel paesaggio urbano a testimonianza del passato industriale della città e costituiscono dei pregevoli esempi di architettura di archeologia industriale.

I primi sintomi di un rinnovato risveglio economico e produttivo della città cominciarono a manifestarsi nel decennio 1830-40 con l'insediamento e lo sviluppo di alcune attività industriali, che si erano insediate nel tradizionale tessuto economico, formato da un numero considerevole di botteghe e di piccole attività artigianali. La maggior spinta alla ripresa economica della città veniva data dall'incremento dell'attività commerciale del porto, il cui movimento merci passava dalle 11.000 tonnellate del 1839 a circa 40.000 tonnellate nel 1847, dalla realizzazione della



ferrovia, che aveva comportato la bonifica di un ampio spazio acqueo, e dalla realizzazione di altre importanti opere infrastrutturali.

L'intervento, che determinava una svolta nello sviluppo economico della città e che comportava una ridefinizione funzionale delle sue parti proiettando i propri interessi verso la terraferma, era senza alcun dubbio la realizzazione della ferrovia Milano-Venezia con la costruzione del grande ponte ferroviario translagunare tra Venezia e la Terraferma, avvenuta fra il 1841 e il 1846, con l'edificazione della stazione ferroviaria di S. Lucia (1856) e con l'interramento di altra superficie lagunare per realizzare alcune banchine nell'isola di S. Chiara e a S. Lucia. Il collegamento ferroviario Milano-Venezia segnava la fine della insularità della città storica e la fine della esclusività dei collegamenti e dei trasporti via acqua con l'esterno.

Nello stesso arco di tempo veniva costruita la diga di Malamocco e venivano realizzate numerose opere di manutenzione in laguna per garantire la navigabilità dei principali canali di accesso al porto.

Una diminuzione dell'attività commerciale del porto si registrava nel 1848 a causa delle limitazioni alle franchigie imposta dal governo austriaco ad una sola area del bacino lagunare. Sorgeva quindi la necessità di individuare l'area più idonea alla costruzione del nuovo Punto Franco e la necessità di realizzare dei collegamenti diretti fra il trasporto acqueo e quello terrestre.

Il notevole incremento del movimento portuale, che si era verificato nel periodo 1855-1859, coincideva con l'attivazione della ferrovia e con la costituzione (1852), su iniziativa della Camera di commercio, dello stabilimento mercantile veneto, che aveva come compito istituzionale quello di promuovere e sostenere il commercio locale mediante la riorganizzazione delle aree destinate al deposito delle merci e attraverso l'assegnazione di contributi finanziari agli operatori economici. In questo modo si cercava di sottrarre una quota degli scambi commerciali al porto di Trieste.

I benefici economici e commerciali, che la città aveva conseguito dopo la costruzione della ferrovia, non erano comunque considerati soddisfacenti. Risultava sempre più urgente provvedere alla realizzazione di un collegamento diretto tra la ferrovia e il porto per ridurre le operazioni e i tempi di trasporto delle merci; infatti, per essere inoltrate tramite la ferrovia, le merci dovevano essere prima scaricate dalle navi che approdavano al canale della Giudecca e quindi trasportate a remi fino alle banchine della stazione di S. Lucia. Per connettere i due diversi sistemi di trasporto non rimaneva altro che costruire una Stazione Marittima adiacente alla stazione ferroviaria in un'area compresa tra S. Basilio e S. Lucia.

Nella seconda metà del 1800 si completava il disegno di trasformazione urbanistica della città attraverso il prolungamento della ferrovia fino alle Zattere, la realizzazione della nuova Stazione Marittima a S. Marta e a S. Basilio e la realizzazione di nuove strade e nuovi quartieri operai. La costruzione della nuova Stazione Marittima (1880) contribuiva a definire il nuovo assetto funzionale e direzionale della città, spostando gradualmente il suo baricentro dalla zona di S. Marco-Rialto alla periferia occidentale.

Le parti estreme della città subivano ancora una volta le maggiori trasformazioni fisiche e urbane. All'inizio del secolo, queste aree erano ormai diventate indispensabili per programmare qualsiasi tipo di sviluppo economico e produttivo della città. Alle numerosissime attività di tipo artigianale e di tipo tradizionale diffuse sul territorio, nella seconda metà dell'ottocento, si insediarono, attorno alla Stazione Marittima e lungo il fronte della Giudecca, importanti attività industriali, sia per numero di addetti occupati

che per uso del suolo, come il Cotonificio Veneziano, la Manifattura Tabacchi, le Officine del gas, i nuovi magazzini portuali, il Molino Stucky, la Junghans e molte altre attività manifatturiere di minori dimensioni occupazionali, ma non per questo di minore rilevanza. Nell'area dell'Arsenale il quadro produttivo della Venezia di fine secolo veniva completato con l'ampliamento delle strutture per la cantieristica, mediante la realizzazione di nuovi bacini di carenaggio.

Solo dopo la costruzione della Stazione Marittima, il movimento commerciale del porto raddoppiava dando un forte contributo al miglioramento delle condizioni economiche della città.

Nello stesso periodo veniva avviato un nuovo processo di ammodernamento delle infrastrutture cittadine con la realizzazione di nuovi impianti portuali e nuovi interventi viari, con la realizzazione della prima rete elettrica, con la diffusione del gas e con l'attivazione del servizio di trasporto pubblico lagunare mediante vaporette. Inoltre, dato il grave problema della carenza di case e delle condizioni di grave sovraffollamento degli alloggi, veniva avviata la costruzione di nuovi quartieri di edilizia economica e popolare che modificavano l'assetto urbano e i modi d'uso di alcune parti della città.

A sua volta il porto di Venezia continuava ad adeguarsi alle nuove esigenze commerciali cercando di mantenere il passo con i mutamenti economici e produttivi in continua evoluzione. I traffici commerciali risultavano sempre più intensi non solo per lo sviluppo dell'attività manifatturiera veneziana, ma anche per la crescita economica di alcuni distretti industriali, situati dentro e fuori i confini regionali, che erano sempre più interessati alla realizzazione di nuove attrezzature ed infrastrutture di trasporto.

Il porto commerciale di Venezia si rivolgeva sempre più verso il traffico delle materie prime destinate alle industrie dell'Italia settentrionale che si trovavano in una fase di espansione economica.

A vent'anni dalla sua apertura, gli spazi disponibili e il numero di attrezzature di approdo, della Stazione Marittima si dimostravano già insufficienti a soddisfare la crescente domanda di deposito e di transito di merci spesso voluminose e ingombranti indirizzate alle industrie della terraferma. La nuova struttura portuale non si adattava alle nuove prospettive commerciali sia per l'impossibilità di ampliare i propri spazi e sia per la difficoltà di collegarsi più direttamente alle industrie di base e di trasformazione delle materie prime. D'altra parte lo sviluppo di Venezia, per la quale si prospettava un nuovo ruolo produttivo e funzionale, non poteva prescindere dallo sviluppo del porto, considerato il punto nevralgico di tutti i traffici commerciali e delle principali strutture di trasporto alle quali doveva connettersi le industrie dell'entroterra e in prospettiva un polo industriale di grandi dimensioni da insediare sul territorio veneziano. La terraferma risultava quindi il luogo ideale per insediare la grande industria data l'enorme disponibilità di aree e di mano d'opera e la possibilità di realizzare senza alcun vincolo qualsiasi opera infrastrutturale.

Prendeva così corpo il progetto della SADE, fondata nel 1905, di insediare nuove industrie, soprattutto quelle di trasformazione di base, in terraferma, ai margini della laguna e di connetterle alle principali vie di comunicazione e al nuovo porto commerciale, da realizzarsi in località Bottenighi a Marghera. Cominciava così a prendere forma il piano per la realizzazione di Porto Marghera.

Con un decreto ministeriale del 15 maggio 1908 veniva approvato il Piano Regolatore del nuovo porto commerciale di Venezia, che prevedeva lo stanziamento di finanziamenti per l'escavazione del canale di accesso dalla Stazione Marittima ai



Bottenighi dove contestualmente veniva avviata la costruzione di un nuovo bacino sussidiario a quello di S. Marta. I lavori per la realizzazione del nuovo canale iniziavano nel 1909. Nel 1917 veniva formalizzato l'accordo fra Stato, grande industria e Comune per la realizzazione del nuovo porto, di un grande insediamento industriale altamente specializzato nelle produzioni di base e di un quartiere urbano a Marghera. La realizzazione della prima zona industriale di Porto Marghera prendeva avvio nel 1919, con la bonifica di 1200 ha di territorio lagunare e con il graduale insediamento di industrie, mentre il nuovo porto commerciale veniva inaugurato nel 1922.

Il sistema produttivo del centro storico aveva mantenuto il passo con i nuovi processi di sviluppo economico fino a dopo la prima guerra mondiale, ma già a partire dagli anni venti, con il mutare delle nuove tecniche produttive e dei nuovi mezzi di trasporto, alcune attività non riuscivano più ad essere competitive sul mercato nazionale e ormai internazionale. Pertanto, le attività di tipo industriale che si erano insediate e sviluppate nel suo tessuto storico cominciarono a trasferirsi in Terraferma, soprattutto dopo la realizzazione del nuovo porto industriale di Marghera, dove potevano contare su ampi spazi e nuove infrastrutture e quindi maggiori opportunità di sviluppo.

Le aree lasciate libere e disponibili nel centro storico rimasero, in molti casi, per decenni in stato di abbandono e di degrado prima che fossero recuperate e riqualficate con altre funzioni.

In questo contesto andava delineandosi la nuova organizzazione spaziale e funzionale della città, caratterizzata da un insediamento storico che vedeva sempre di più ridotte le sue funzioni e il suo ruolo economico e direzionale accanto ad un polo industriale e commerciale di grandi dimensioni e in continua crescita e un insediamento residenziale in forte espansione lungo l'asse Mestre-Marghera.

La realizzazione del ponte autostradale (1933-1937) e del terminal automobilistico di Piazzale Roma doveva in qualche modo ricucire tale frattura avvicinando le diverse realtà territoriali, con la creazione di un nuovo centro direzionale.

Questa idea verrà ripresa e sviluppata nell'immediato dopoguerra con la realizzazione dell'isola del Tronchetto.

Gli anni successivi alla seconda guerra mondiale furono gli anni dell'elaborazione del P.R.G., che veniva approvato nel 1962. Il piano perseguiva i seguenti obiettivi:

- l'ampliamento della zona industriale di Porto Marghera;
- la creazione di un sistema direzionale veneziano da realizzarsi sulla nuova isola del Tronchetto, che avrebbe dovuto accogliere anche uno scalo merci per il traffico lagunare e fluviale, e su alcune aree della Stazione Marittima e di S. Basilio;
- la realizzazione di un aeroporto internazionale a Tessera, raggiungibile via acqua dal centro storico attraverso il prolungamento del canale di Tessera;
- l'espansione di Mestre, verso la gronda lagunare, con il completamento del quartiere S. Marco e la creazione del quartiere di S. Giuliano.

L'isola del Tronchetto (70 ha.) veniva realizzata a partire dal 1955 con una prima bonifica di circa 18 ha di superficie acquosa, mentre la prima costruzione risaliva ai primi anni '80 con l'edificazione della grande autorimessa. Il centro direzionale previsto dal piano regolatore al Tronchetto e alla Marittima non venne mai realizzato a causa del mancato sostegno da parte degli operatori locali e da parte degli imprenditori

della grande industria di Porto Marghera, i cui gruppi dirigenziali e finanziari avevano sede nell'area milanese.

Contemporaneamente il porto ridisegnava le sue funzioni assumendo accanto alla tradizionale funzione di porto commerciale quella di porto industriale, che acquisterà notevole rilevanza. A tale scopo venivano eseguiti importanti lavori di adeguamento tecnico-strutturale delle banchine e una diversa organizzazione degli spazi sia alla Marittima che ai moli commerciali di Marghera al fine di specializzare le loro funzioni. Il terminal della Marittima veniva destinato ad accogliere le merci di pregio, mentre quello di Marghera veniva destinato per le rinfuse.

Altre importanti opere infrastrutturali venivano realizzate in ambito comunale, come l'aeroporto Marco Polo (1957-60) e il canale dei petroli.

L'alluvione del 1966 poneva drammaticamente il problema della salvaguardia fisica e sociale del centro storico e delle isole della laguna, mentre gli anni seguenti vedevano acuirsi sempre più la crisi economica del polo industriale di Porto Marghera e di conseguenza l'ennesima riorganizzazione funzionale e strutturale del porto destinando Porto Marghera al traffico commerciale e la Marittima prevalentemente al traffico passeggeri e crocieristico.

1. 1. 2 La cartografia

Il processo di trasformazione dei caratteri fisici e morfologici dell'area oggetto di piano è stato documentato attraverso il confronto delle piante storiche, al fine di comprendere la costituzione dell'attuale assetto urbano e per riconoscere gli elementi fisici e architettonici che si sono mantenuti nel tempo.

La nuova isola è inserita in un contesto urbano che ha subito notevoli trasformazioni fisiche e funzionali, che faceva parte di quel sistema di aree marginali e periferiche occupate da attività che non potevano essere insediate nel centro storico. Queste aree erano caratterizzate da ampi spazi scoperti e dalla presenza di terreni paludosi e incolti adibiti come spazi di lavoro.

Dell'originario tessuto urbano, contermini all'area della Stazione Marittima, si sono conservate solo alcune chiese, come la chiesa di S. Marta e alcune strutture conventuali, come quelle di S. Chiara.

La pianta topografica di Lodovico Ughi del 1729.

La pianta distingue con diversa grafia gli edifici di culto dalle abitazioni e dalle altre costruzioni civili, così pure i percorsi pedonali pubblici dai percorsi acquei e dagli altri spazi scoperti.

L'importanza di questa pianta topografica è data dalla precisa descrizione dell'assetto urbanistico della città pur essendo realizzata in base a due criteri. Da una parte l'esatta veridicità della riproduzione dell'edificato e del tessuto urbano, dall'altra la costruzione di immagini nelle aree aperte, e dei "terreni vacui" delle periferie. Va sottolineata la parziale inattendibilità della rappresentazione degli spazi scoperti, descritti per la maggior parte con disposizioni di giardini all'italiana, o come regolari allineamenti di orti, di filari d'alberi ecc.

Dalla rappresentazione vengono sovente cancellati gli spazi da lavoro, macelli, fornaci o altro. Per quanto riguarda l'area di nostro interesse si deve rilevare la consistenza dimensionale e l'esatta collocazione del complesso conventuale di S. Chiara il cui chiostro non risulta racchiuso sui quattro lati da corpi edilizi come quello attuale.



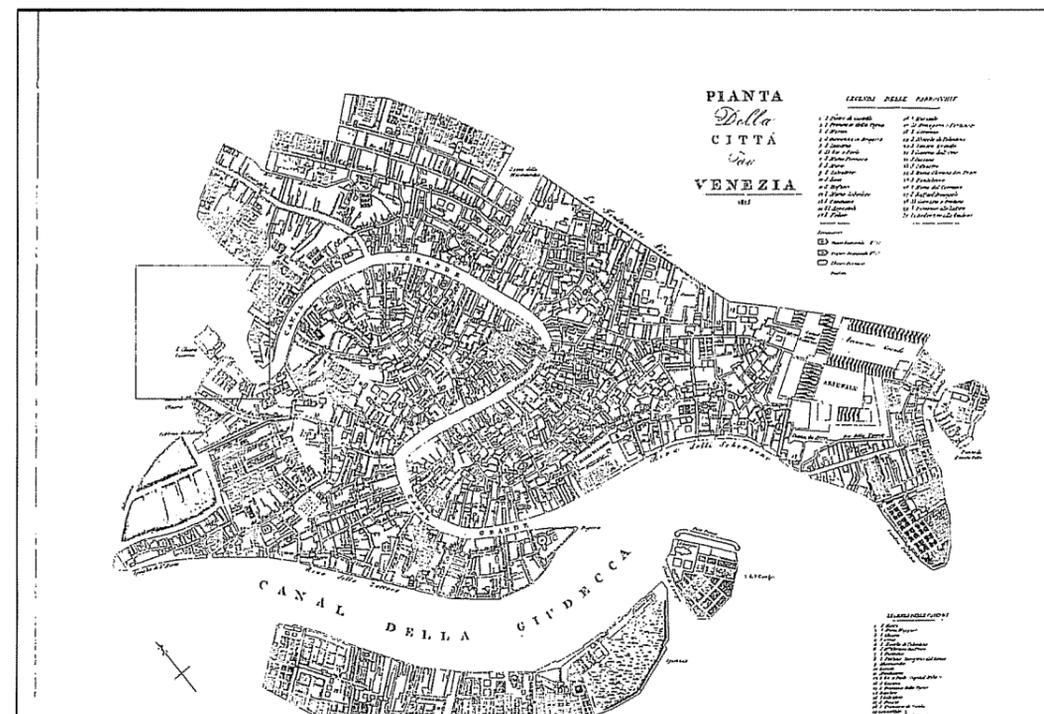
Particolare della pianta topografica di Lodovico Ughi, pubblicata a Venezia nel 1729.

La pianta topografica pubblicata a Venezia il 1815.

Non vi sono indicazioni relative all'autore della incisione.

La pianta topografica, realizzata dopo il decreto napoleonico, come si evince dalla data della sua pubblicazione, riporta la "Legenda delle parrocchie" e la "Legenda delle caserme" con l'indicazione delle chiese soppresse al culto e destinate a strutture civili o militari. La chiesa di S. Marta e il monastero di S. Chiara figurano tra gli edifici adibiti a caserma militare.

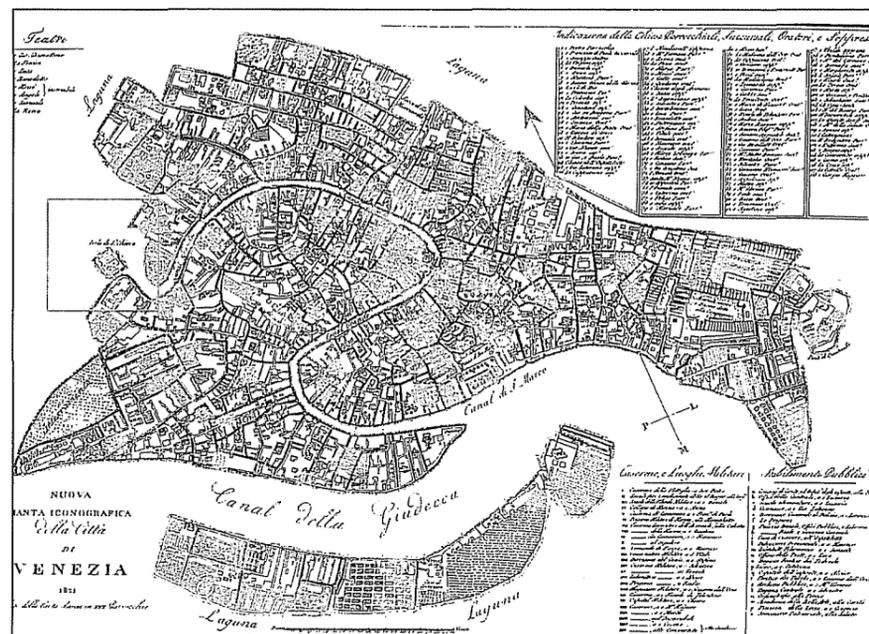
Per quanto riguarda la configurazione morfologica ed urbanistica dell'area si rileva lo stato di avanzata bonifica dello spazio acqueo compreso tra la chiesa di S. Marta e di S. Andrea.



Pianta topografica della città pubblicata a Venezia nel 1815.

La pianta topografica della città di G.B. Paganuzzi del 1821.

La pianta è la tavola d'insieme delle piante raccolte in un volume con il titolo: "Iconografia delle Trenta Parrocchie di Venezia Pubblicate da Giovanni Battista Paganuzzi, Venezia 1821". Ogni pianta è corredata da una "succinta descrizione contenente l'origine della Parrocchia, le aggiunte che si fecero non che la ragione dei nomi", e da molti riferimenti che rimandano alle rubriche dove sono riportati alcuni toponimi, i nomi dei teatri, le indicazioni relative alle Chiese Parrocchiali, alle Succursali, agli Oratori e a quelle Sopresse. Rispetto alla precedente pianta appare ormai completata la bonifica dell'attuale area Italgas.



Pianta topografica della parrocchia di S. Pietro disegnata da Giovanni Battista Paganuzzi, Venezia, 1821, è evidenziata l'Isola di Santa Chiara

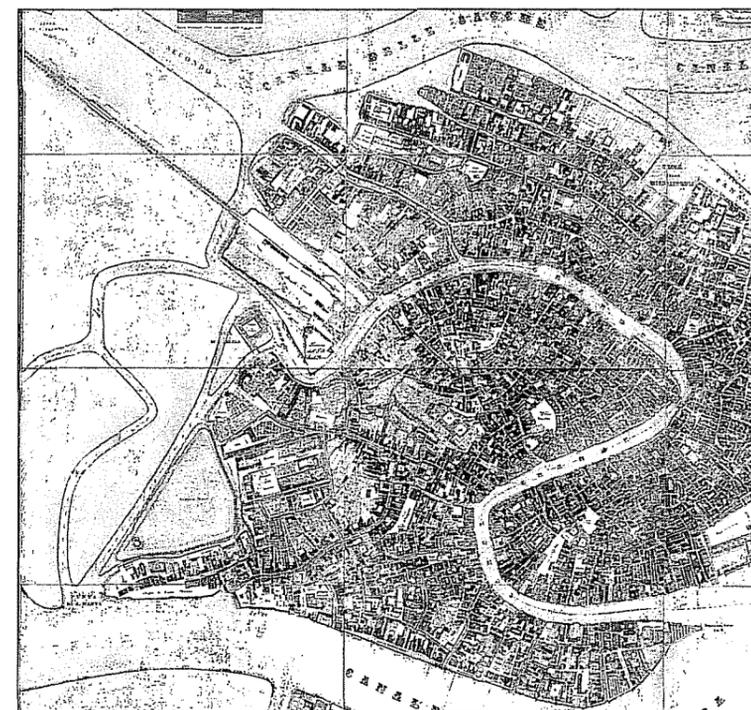
La pianta topografica della città disegnata da Bernardo e Gaetano Combatti nel 1847 e aggiornata a tutto il 1855.

Il rilievo topografico è molto particolareggiato e la planimetria è corredata da numerose informazioni.

L'assetto urbanistico dell'area è in rapida e profonda trasformazione rispetto alle planimetrie precedenti.

Le trasformazioni più evidenti e sostanziali riguardano l'assetto fisico e morfologico dell'area ovest con una maggiore definizione dei confini dei terreni bonificati e la loro utilizzazione a scopi militari (campo di Marte), mentre per quanto riguarda l'edificato si deve rilevare che l'assetto planimetrico del monastero di S.Chiera, già trasformato ad ospedale militare, ris

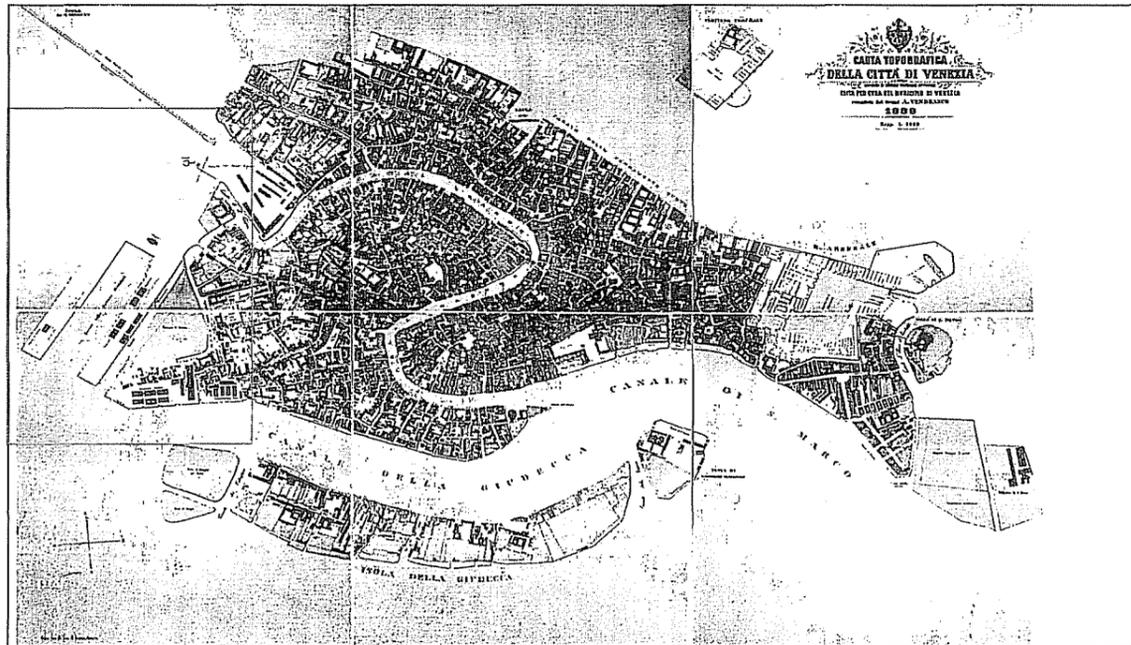
ulta modificato rispetto alle precedenti piante e configurato nelle forme e dimensioni attuali.



Particolare della pianta topografica della città disegnata da Bernardo e Gaetano Combatti nel 1847 e aggiornata a tutto il 1855.

La pianta topografica della città di A. Vendrasco del 1889.

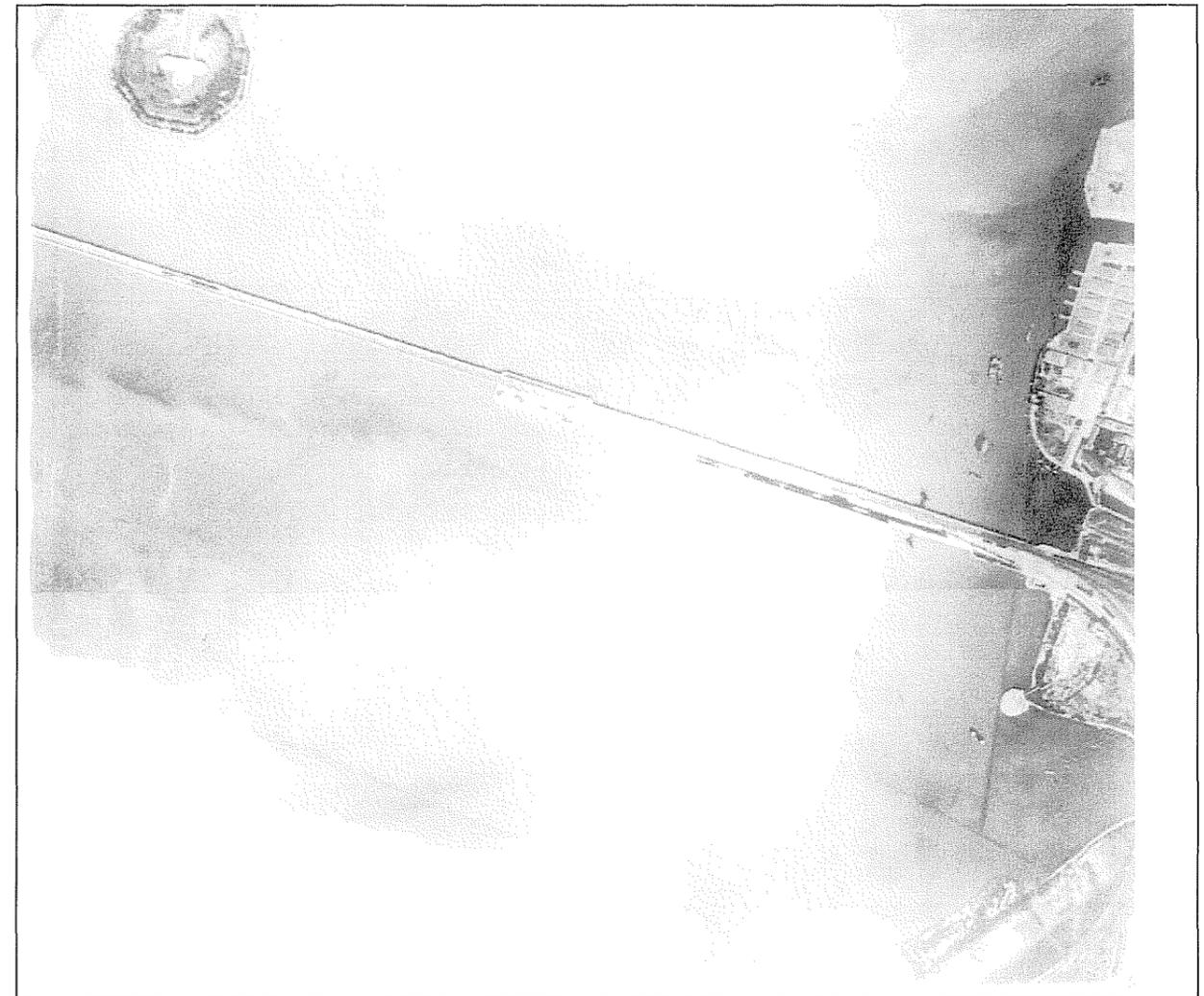
La pianta estremamente particolareggiata è in scala 1:3.000 e riporta la Stazione Marittima, costituita da due moli a forma di U. La nuova isola risulta collegata alla stazione ferroviaria da un ponte.



Particolare della pianta topografica del Vendrasco del 1889

Rilievo topofotografico della città del 1911.

Il rilievo è estremamente interessante per il suo valore documentario. E' stato eseguito dal Regio Corpo di Aerostieri, diretti dal Comandante Reestivo per conto e sotto la direzione del Magistrato alle Acque. La nitidezza dell'immagine ci consente una lettura particolareggiata della città in quasi tutte le sue parti. Dalla foto é possibile osservare i lavori di ampliamento del molo di ponente.



Particolare della foto del Reestivo del 1911



Particolare della foto del Reestivo del 1911.

1.1.3 Confronto tra i catasti storici - Persistenze e trasformazioni.

I catasti storici rappresentano un documento di notevole valore storico, non solo perché registrano la situazione proprietaria ma consentono di valutare le trasformazioni fisiche e funzionali intervenute sul territorio riconoscendo gli elementi strutturali che si sono preservati nel tempo.

Il riferimento alla struttura urbana preesistente consente, quindi di comprendere le caratteristiche strutturali dell'attuale organizzazione spaziale nel suo processo di trasformazione; i fattori che hanno determinato tale assetto, il grado di compatibilità degli interventi proposti.

Attraverso la sovrapposizione dei catasti storici e l'analisi dei Sommarioni è stato quindi possibile ricostruire le trasformazioni fisiche ed urbanistiche dell'area ed individuare gli edifici di primo impianto.

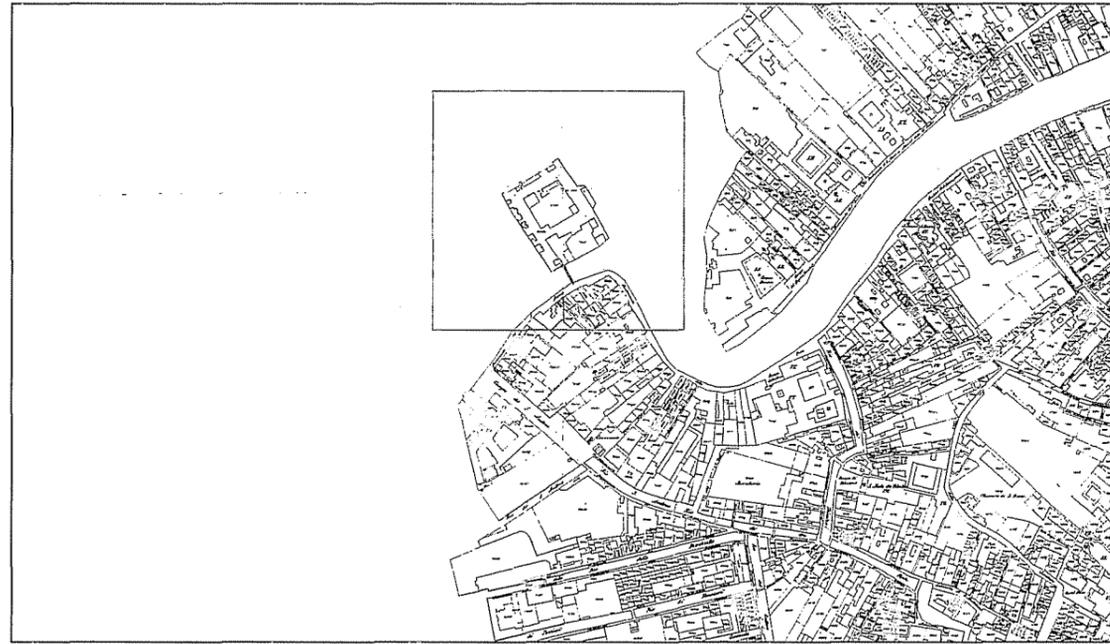
Nel catasto napoleonico, la cui realizzazione ebbe inizio nel 1808, l'area attualmente occupata dalla Stazione Marittima è costituita da spazi acquei non essendo ancora bonificata.

Il catasto austro-italiano (1867-1922) mostra una situazione urbanistica diversa a quella rappresentata nei precedenti catasti storici.

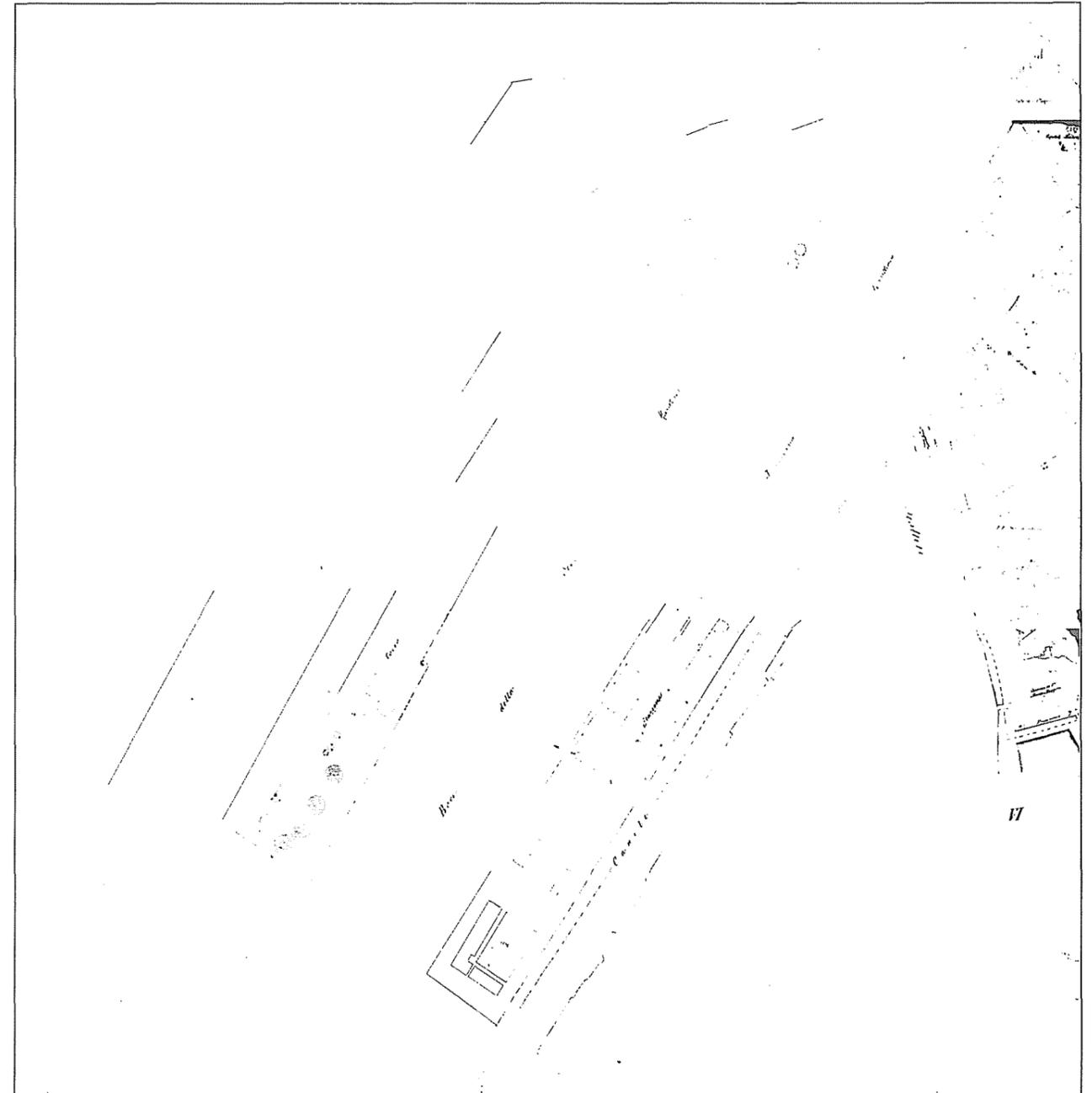
Gli edifici principali che si sono conservati, oltre al complesso edilizio preottocentesco del monastero di S. Chiara, attualmente occupato dalla Questura di Venezia, sono:

- i magazzini affacciati sul rio della Scomenzera (unità di analisi A1) identificati come unità edilizie n.22 b, 22 c, 22d (si può osservare che in origine gli edifici non erano uniti), caratterizzati dall'utilizzo del sistema di fondazione in mattoni a "pozzo" con una archi a tutto sesto sui quali poggiano le strutture murarie. D'interesse anche l'utilizzo di capriate miste in legno e ferro tipo Palenceau e capriate in ferro con schema reticolare tipo inglese.
- l'ex "officina idrodinamica" (unità edilizia n.39 - unità di analisi A5) che appare con un sedime ridotto rispetto all'attuale, in origine era presente una ciminiera in mattoni;
- l'unità edilizia n.19 della quale si è conservato il progetto originario ottocentesco dove viene denominata "fabbricato uffici"; attualmente è in fase di restauro e si è conservata pressochè immutata;
- le unità edilizia n.27 e 28 che venivano utilizzate la prima a servizio del personale delle ferrovie e la n.28 come deposito locomotive.

Catasto napoleonico 1808-1811 con evidenziata l'isola di Santa Chiara

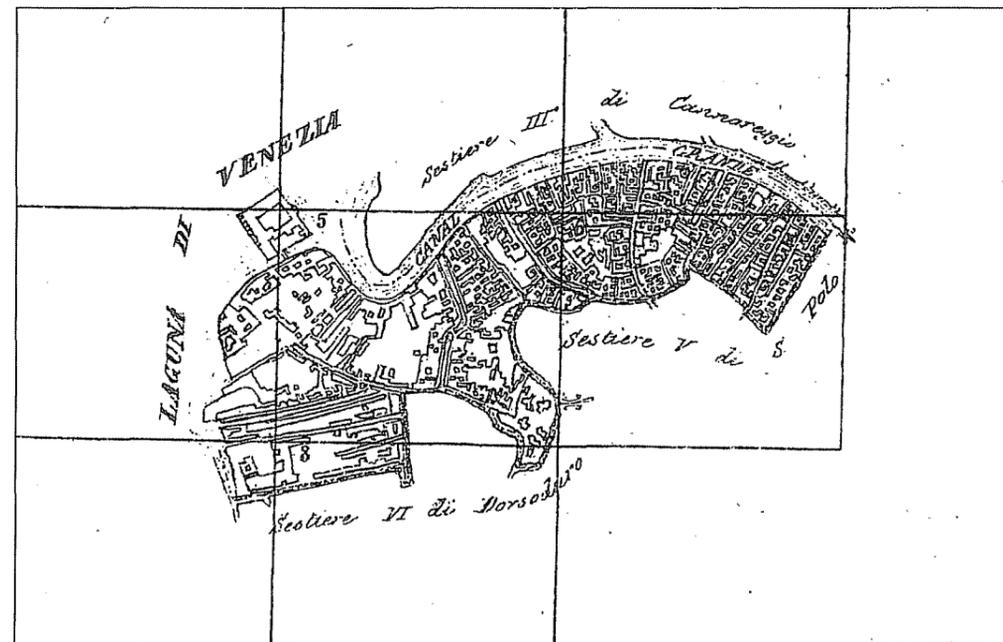


Il catasto Austro -Italiano del 1867-1932.



Il Catasto austriaco del 1838-1842

Il sestiere di Santa Croce con evidenziata l'isola di Santa Chiara



1.4 La Stazione Marittima

Nella prima metà dell'Ottocento anche in Italia cominciava ad affermarsi la rivoluzione industriale in seguito alla introduzione dei nuovi sistemi di produzione nella manifattura e in seguito alla costruzione delle prime ferrovie e all'uso della macchina a vapore nelle navi che avrebbe reso più veloci i trasporti dando un forte impulso all'incremento dei traffici commerciali.

Il porto di Venezia, come abbiamo già descritto precedentemente, si trovava in una fase di declino non riuscendo a sostenere la concorrenza dei principali porti adriatici ed europei; era perciò necessario riorganizzare i punti di approdo delle navi con moderne banchine e approfondire i fondali di accesso dei canali lagunari per facilitare il loro transito.

L'idea di realizzare una nuova Stazione Marittima, per dotare la città di un moderno porto commerciale capace di conglobare tutti i servizi portuali e di integrarsi ai diversi sistemi di trasporto, si era ormai imposta nella classe imprenditoriale dell'epoca. Il dibattito, che coinvolse numerosi studiosi, si era concentrato sulla questione della ubicazione della nuova stazione all'interno del bacino lagunare. Varie ipotesi erano state formulate ma tutte si basavano sulla unicità del bacino di approdo e la sua integrazione alle diverse infrastrutture di trasporto.¹

Alla fine il nodo veniva sciolto nel 1868 con l'approvazione del progetto presentato da una commissione presieduta dall'ing. Pietro Paleocapa che prevedeva l'escavo di un grande bacino aperto sul canale della Giudecca. La zona prescelta era quella situata ad ovest dell'area bonificata di Campo di Marte, compresa fra la parte terminale del Canal

¹ Il Manzini in *La Stazione Marittima. Relazione letta alla Società del progresso*, Venezia, 1870, scriveva "La stazione Marittima di S. Chiara fu un concetto falso [...]. L'Austria che nella troppo lunga dimora fra noi aveva avuto campo di studiare, palmo a palmo il nostro estuario, le sue bocche a mare, i canali che legano a Venezia, i canali loro seguito dentro Venezia, avevano decretata e appaltata la stazione marittima nell'isolato di San Basilio con la fronte lungo l'attuale passeggiata alberata delle Zattere, e coi pontili là dove adesso sono i pontili per i vapori delle compagnie Peninsulare e Trinacria... Il vero porto di Venezia era e sarà sempre il canale di S. Marco e il suo prolungamento il canale della Giudecca: questo ammirabile bacino largo da 300 metri lungo da m. 2.500, il quale una volta che fosse nobilitato da condegne banchine e relativi fabbricati, costituirebbe un dock che non avrebbe l'eguale al mondo... Lo sviluppo delle banchine e i fabbricati loro attinenti, erano stati progettati per il commercio, non grande, della Venezia d'allora... In previsione di commercio maggiore, gli studi erano stati estesi all'isolato confinante di S. Sebastiano o degli Squeri, e al seguito la Sacca ed isolato di S. Marta... Era sul canale della Giudecca, sul vero nostro porto, lunghe le Zattere, sopra un fondale capace della maggior navigazione, che l'Austria intendeva approvassero e trovassero ottima stazione d'arrivo e di partenza i piroscafi di mare. Che cosa sostituirono ingegneri e governo italiano? Ciocché finora si continua a chiamare la stazione marittima di S. Chiara! Coll'estrema punta di S. Marta finiva Venezia e cominciano i paludi. Sopra un tratto che ha per confine il forte di S. Marta, l'isolato di S. Andrea e l'ospedale militare di S. Chiara, fu decretato di fare la stazione marittima di Venezia italiana... Egli era logico un tale progetto e quali ragioni poterono dettarlo? Quel progetto, aveva sopra ogni altro i seguenti vantaggi. 1. Aniché due, Venezia avrebbe avuta una sola stazione e questo sarebbe stato vantaggio rilevantissimo. 2. Si sopprimeva la ferrovia di congiunzione delle due stazioni... 3. Le esigenze doganali erano al massimo soddisfatte. Non avendo portato fin dappincipio la ferrovia al porto, si voleva portare il porto alla ferrovia. Tutto però era da crearsi: la superficie solida della nuova stazione su cui fabbricare i magazzini e far correre locomotiva e vagoni; la superficie acqua per l'arrivo, l'approdo e la partenza dei piroscafi; il canale d'accesso dal canale della Giudecca alla darsena progettata... Mentre sul canale della Giudecca non occorre il cavafango, qui la grande spesa era quella di cava e metti fango... I sette anni in più decorsi; lo stato in cui sono ora i lavori; l'intero preventivo già esausto con lavori neppure a metà fatti, provano quanto male s'apponesse i progettisti a S. Chiara, provano cioè quanto il loro progetto fosse sbagliato: Lo stato deplorabile dei lavori eseguiti, collaudati e pagati prova quanto trascurata fosse la loro esecuzione. L'impossibilità fin qui di farvi penetrare una sola lancia a vapore, i rilievi e i rapporti di competenza, le proteste delle compagnie di navigazione di non voler azzardarsi all'immane passaggio, la persuasione generale, l'opinione pubblica che mai quella malaugurata impresa si utilizzerà, la giacenza da anni di parecchi milioni spesi senza utilizzazione di sorta malgrado che l'armamento e i magazzini siano completati, provano che non si è ancor raggiunto lo scopo... L'Austria con un milione e mezzo di fiorini e in due anni di lavori ci avrebbe dato una eccellente stazione per i più grandi piroscafi... L'Italia ci aveva progettata una magnifica stazione che pure doveva farsi in due anni e con un milione e mezzo di fiorini. Sono dieci anni e sarà molto se Venezia avrà un miserabile canale con ad un lato un molo i cui muraglioni minacciano cadere, e i cui magazzini e benché stretti da enormi barre di ferro, sono tutt'altro che il tipo della solidità".

Grande e il Canale della Giudecca in un'area priva di particolari vincoli monumentali e ambientali. Il progetto prevedeva di inglobare l'isoletta di S. Chiara in un imbonimento a forma di ferro di cavallo.

Questo progetto veniva prontamente criticato per la localizzazione della Marittima in quanto confermava il decentramento funzionale di una attività vitale per la città, spostandola dal bacino di S. Marco.

Nel 1869, lo stesso anno dell'apertura del Canale di Suez, le ferrovie Meridionali Austriache iniziavano i lavori di costruzione della Stazione Marittima che verranno poi proseguiti dalla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia e dalla Società delle ferrovie Meridionali.

La nuova darsena della Stazione Marittima era costituita da un bacino, prospiciente il canale della Giudecca, delimitato da due grandi moli paralleli, dotati di moderne attrezzature per ogni tipo di imbarcazioni e di adeguati servizi di supporto all'attività portuale. Era collegata alla stazione di S. Lucia attraverso un ponte ferroviario a doppio binario sul Canal Grande.

Contemporaneamente (1875), dopo la demolizione di alcune abitazioni situate nella parte più occidentale di S. Basilio e di una parte dell'"arzero" di S. Marta, utilizzato fino a quel momento per le attività dei pescatori, venivano avviati i primi lavori per la bonifica di un lungo tratto di sponda meridionale della spiaggia, dove realizzare i Magazzini Generali e costruire nuove banchine.

Il nuovo complesso portuale veniva inaugurato nel maggio del 1880 con l'utilizzazione del solo molo di Levante infatti il molo di Ponente verrà aperto dieci anni dopo.

Giovanni Polesello ne "Il porto di Venezia nell'epoca moderna" riporta alcuni dati dimensionali relativi alla struttura: 982 m. di banchina lungo i due lati del molo di Levante, 57 m. la banchina Palazzo, su fondale medio servite da binari ferroviari (8635m) e attrezzate con otto arganelli idraulici per la manovra dei carri e dei mezzi meccanici di sollevamento costituiti da otto gru idrauliche, con portate tra le 1,5 e 6 tonnellate. Vi erano ampi magazzini ad un piano disposti lungo il fronte dello stesso bacino e il canale della Scomenzera per una estensione di 12.610 mq. Sul piazzale, parallelamente alla linea del grande specchio acqueo, si trovava un edificio per gli uffici ferroviari e doganali e per gli alloggi del personale, mentre in una posizione più isolata si trovavano circa 3.000 mq di tettoie in legno.

Dopo l'apertura della nuova Stazione Marittima il traffico commerciale del porto subì un notevole incremento passando dalle 400 mila tonnellate di merci, registrate prima della sua attivazione, alle 912 mila tonnellate del 1883. Per incentivare ulteriormente il traffico portuale nel 1892 veniva istituito il Punto Franco a S. Basilio; mentre le attrezzature della stazione marittima non risultavano ancora completate. Nel 1895 venivano costruiti sulla testata meridionale di ponente il grande deposito dei petroli (5 cisternoni per complessive 13.500 tonnellate, più un sesto cisternone da 3.000 tonnellate) di proprietà della società Italoamericana petroli e nel 1905 il grande silos che occupava l'estremità del molo di Levante per un totale di 1.700 mq.

Nel 1915 veniva completato l'ampliamento e il banchinamento del molo di Ponente e ultimato il canale di accesso con una profondità di 7 m..

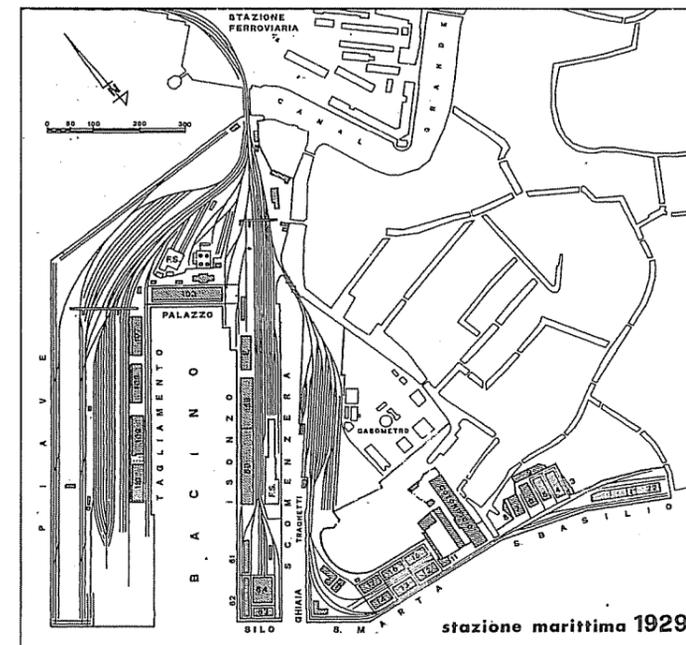
Altre opere di adeguamento funzionale venivano realizzate nel 1925 con il banchinamento del lato sud-est del molo di Ponente, in corrispondenza dell'area che la Società Italo-Americana petroli lasciava libera.

Per collegare il porto alle nuove infrastrutture viarie nel 1933-34 veniva ricordato il ponte autostradale con la Stazione Marittima e le banchine di S. Marta e di S. Basilio mediante un nuovo collegamento carrabile.

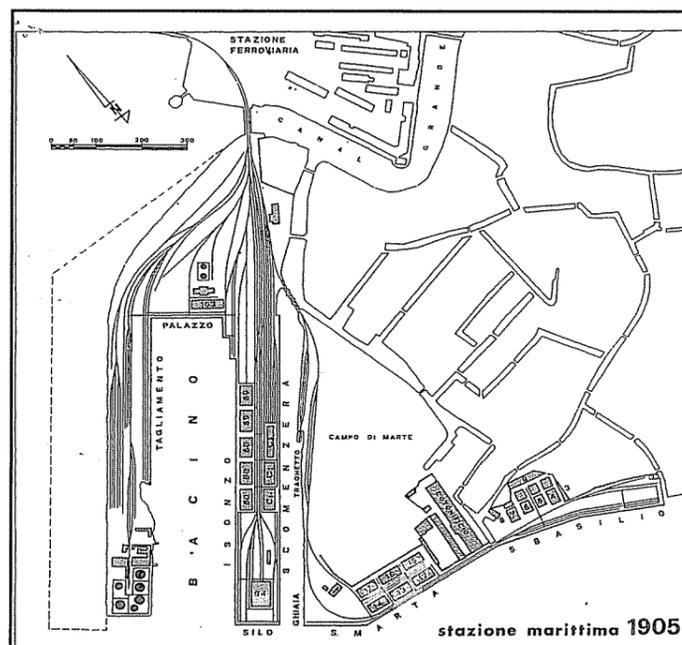
Durante la seconda guerra, vi furono numerosi bombardamenti al porto che provocarono ingenti danni e distruzioni, in particolar modo al molo di Ponente.

Dopo la seconda guerra mondiale, il porto commerciale, anche se rinnovato sotto l'aspetto delle attrezzature e tecnologie con la ricostruzione di molti magazzini, conosceva un lungo periodo di crisi dovuta soprattutto alla concorrenza dei maggiori porti adriatici ed europei. In questo periodo venivano eseguiti molti interventi di ristrutturazione e di demolizione di alcuni edifici sul molo di levante, tra i quali anche il grande silos, abbattuto nel 1978, situato alla destra dell'imbocco del braccio portuale.

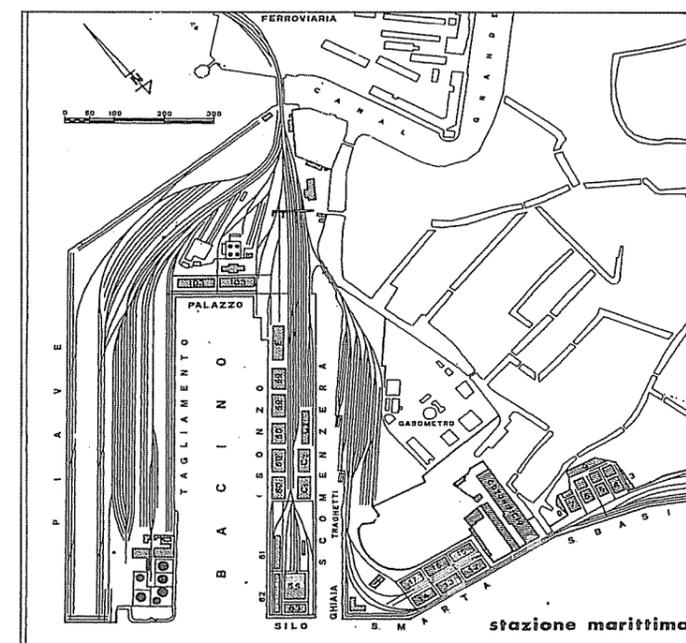
Con la riorganizzazione complessiva del sistema portuale veneziano, comprendente gli scali di Marghera, le banchine di S. Basilio e della Stazione Marittima, che prevedeva di separare il traffico merci da quello passeggeri, la Stazione Marittima, in considerazione della sua collocazione all'estremità della città storica, veniva destinata esclusivamente ai traffici leggeri con ulteriori specializzazioni nel suo ambito, destinando alcune zone ed infrastrutture al traffico passeggeri e a quello crocieristico, data la previsione di una sua maggiore intensificazione. Tale nuova funzione ha già inciso in una qualche misura sulle strutture e sugli edifici della Stazione Marittima con la ristrutturazione della nuova stazione passeggeri e la realizzazione di un nuovo terminal traghetti, e degli spazi operativi necessari a questo tipo di traffico.



Assetto della stazione marittima nel 1929



Assetto della stazione marittima nel 1905



Assetto della stazione marittima nel 1919

1.2 Documentazione fotografica

Nota: le fotografie riprodotte sono conservate presso l'Archivio Fotografico della Direzione Centrale Sviluppo del Territorio e Mobilità del Comune di Venezia



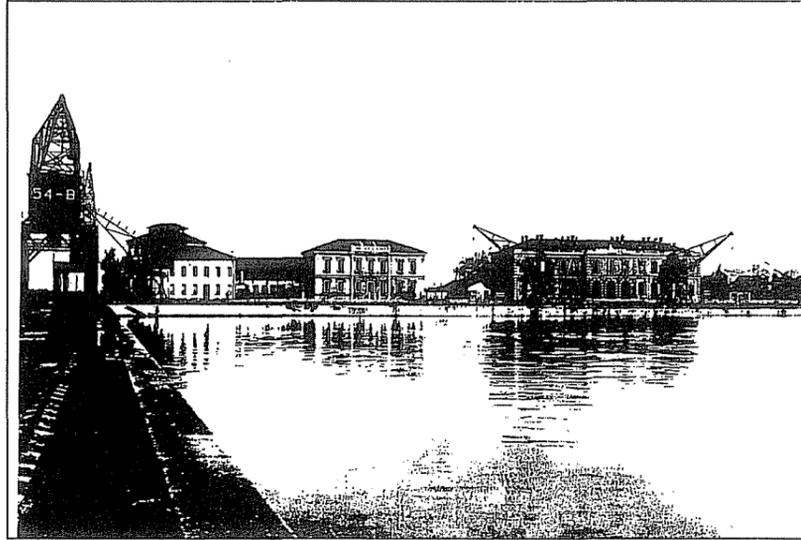
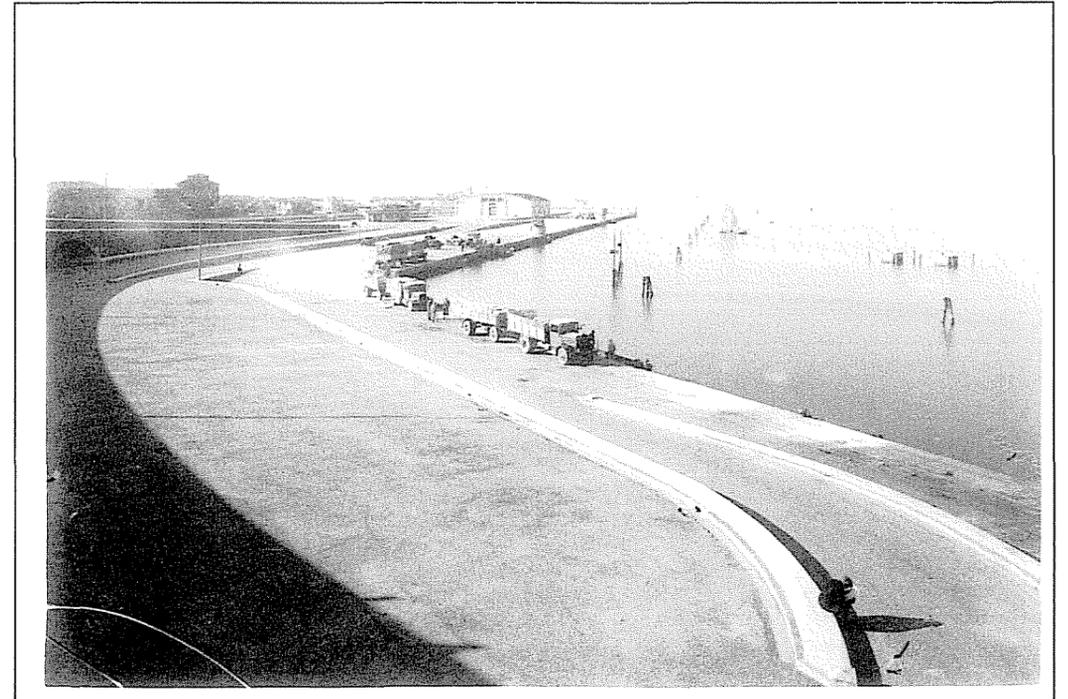
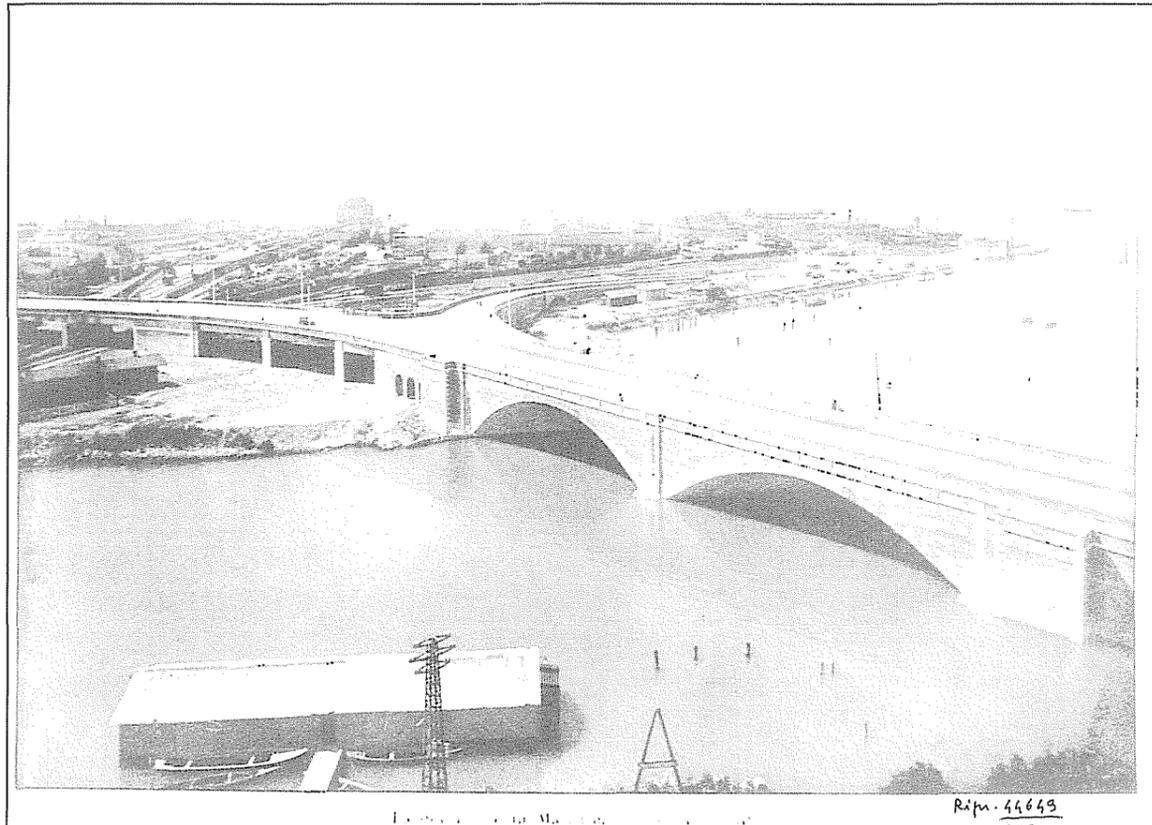


Foto databile fine '800



Fotografia del 1939



Ripa - 44669

Fotografia del 1934



Fotografia non datata





1912 // 29882 Neg.

Fotografia dall'alto del 1911



Fotografia non datata

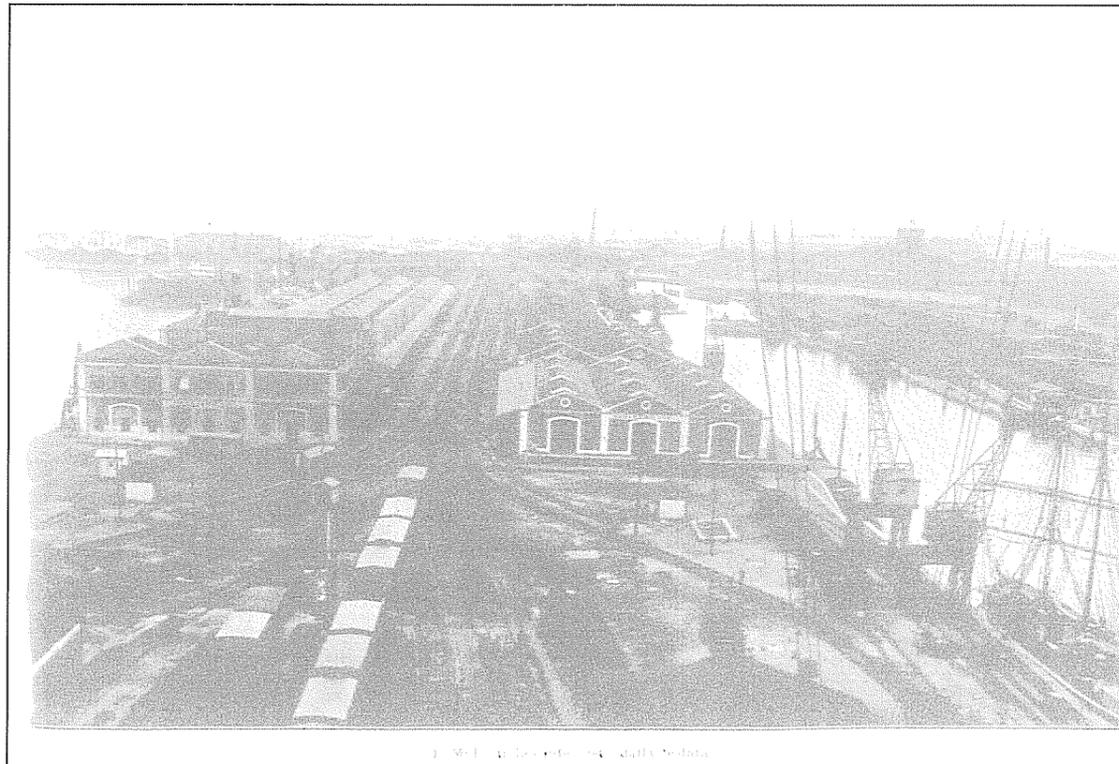


Fotografia non datata

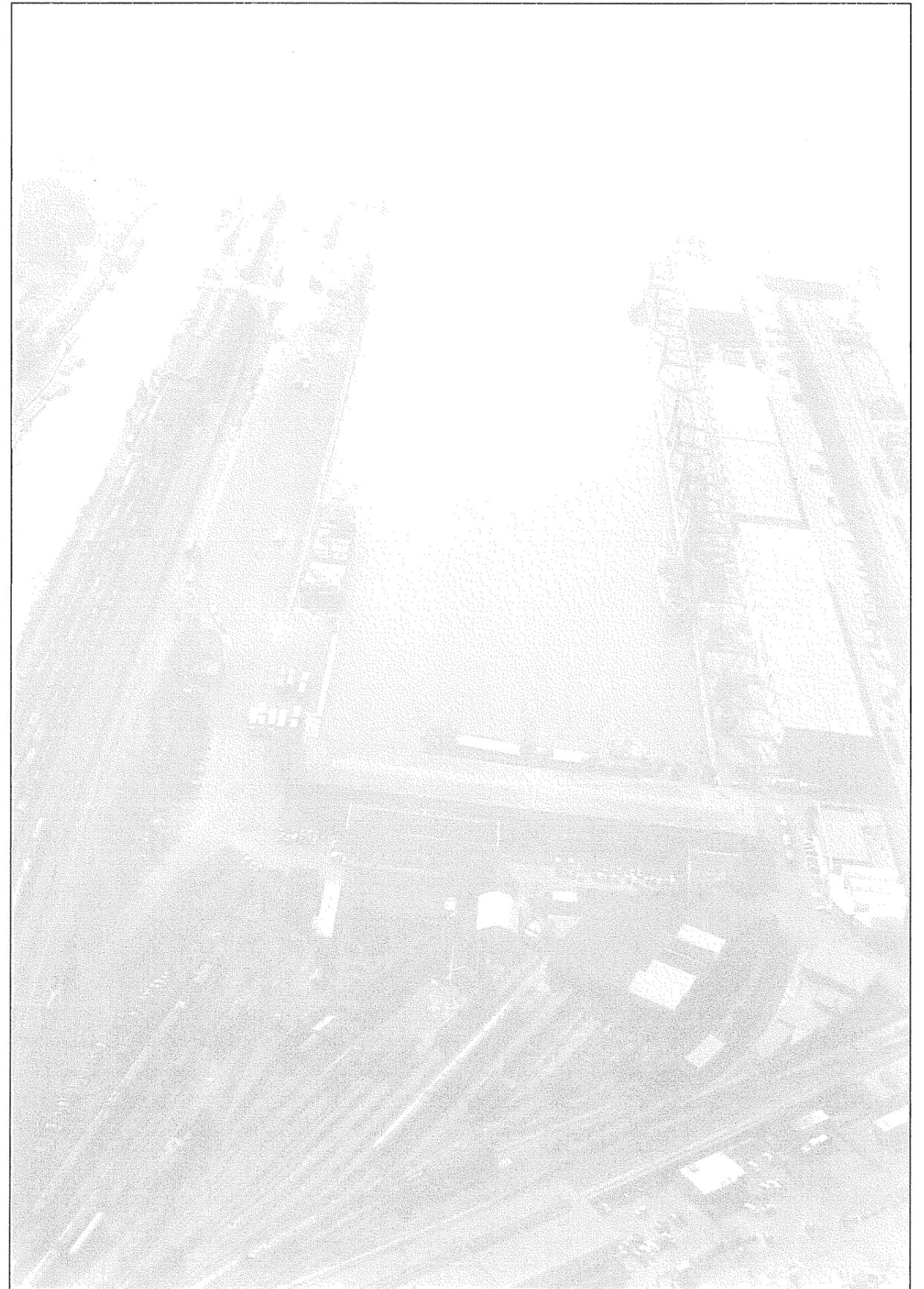




Fotografia non datata

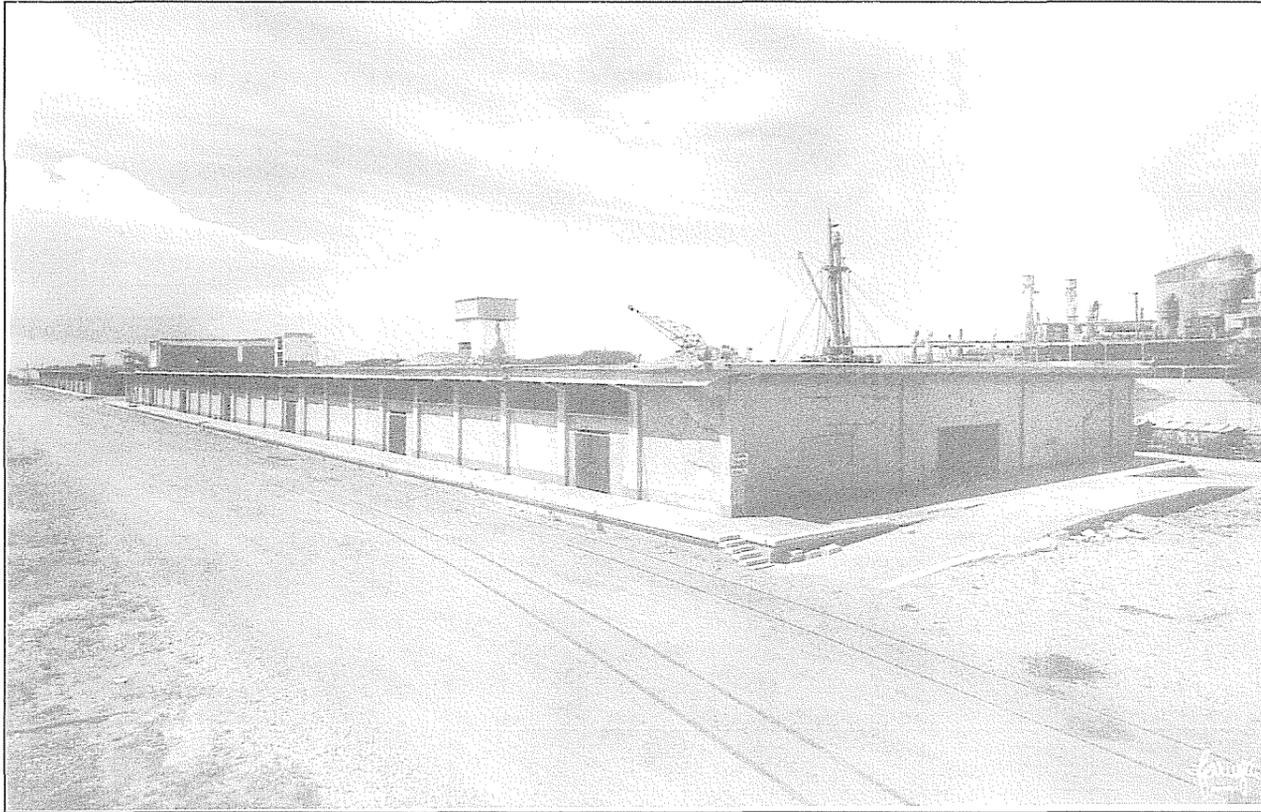


Fotografia non datata

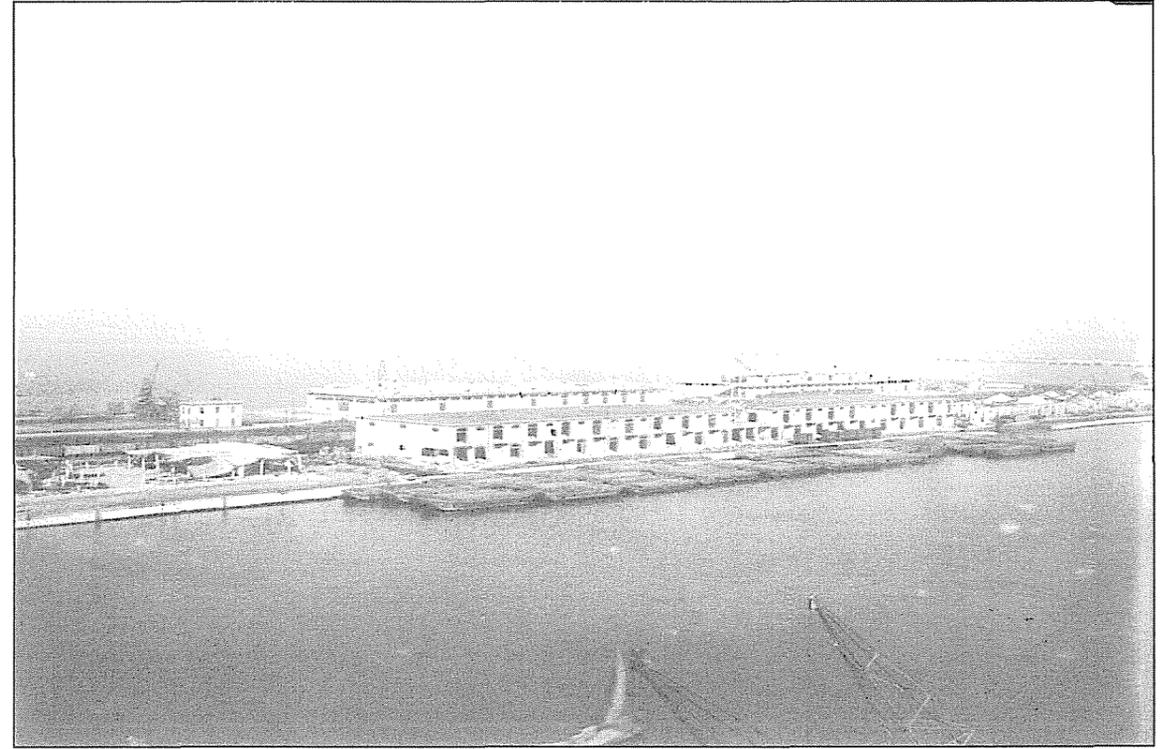


Fotografia non datata





Fotografia non datata



Fotografia non datata



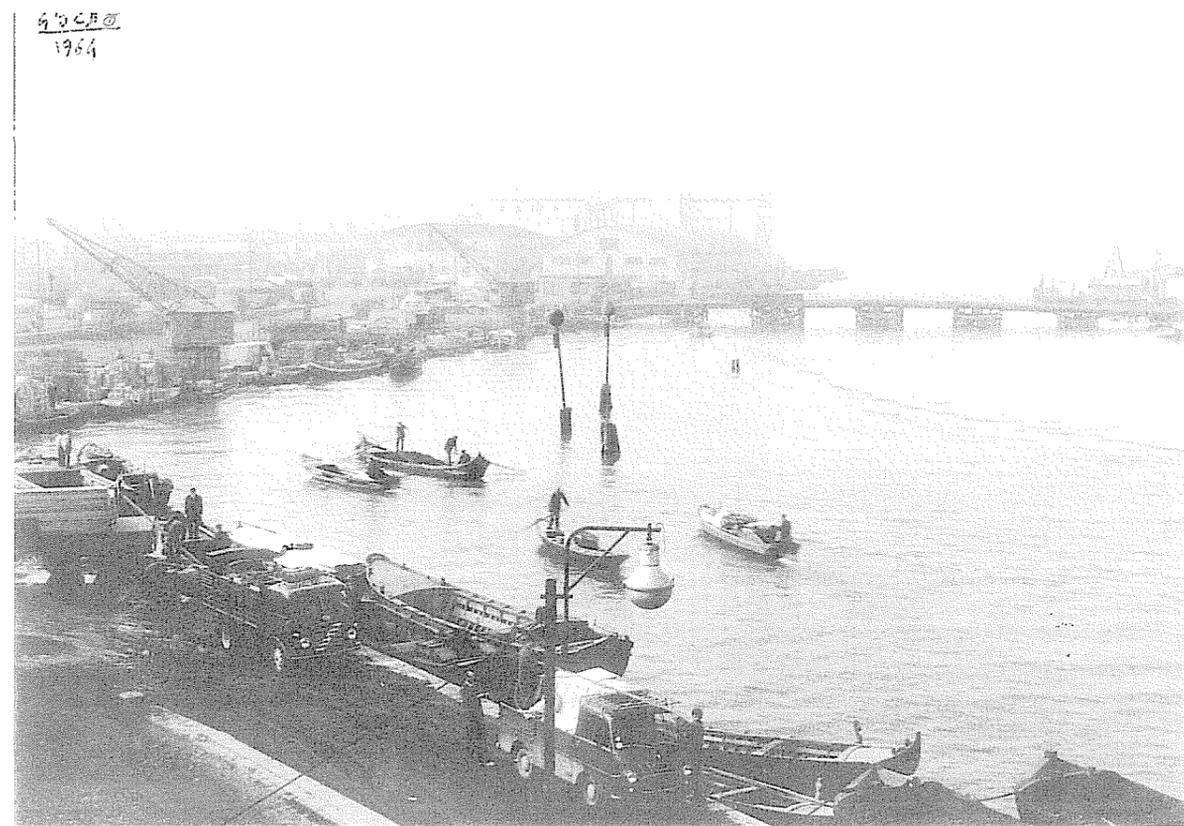
Fotografia non datata



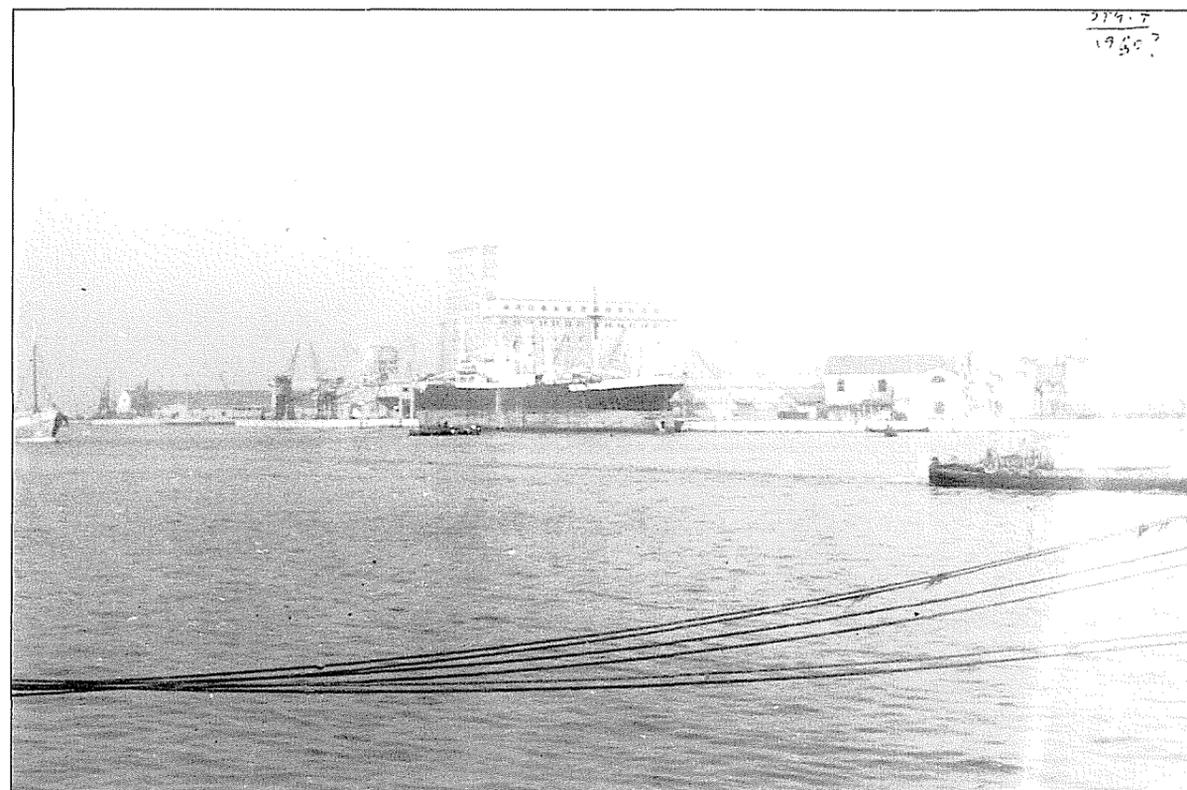
Fotografia non datata



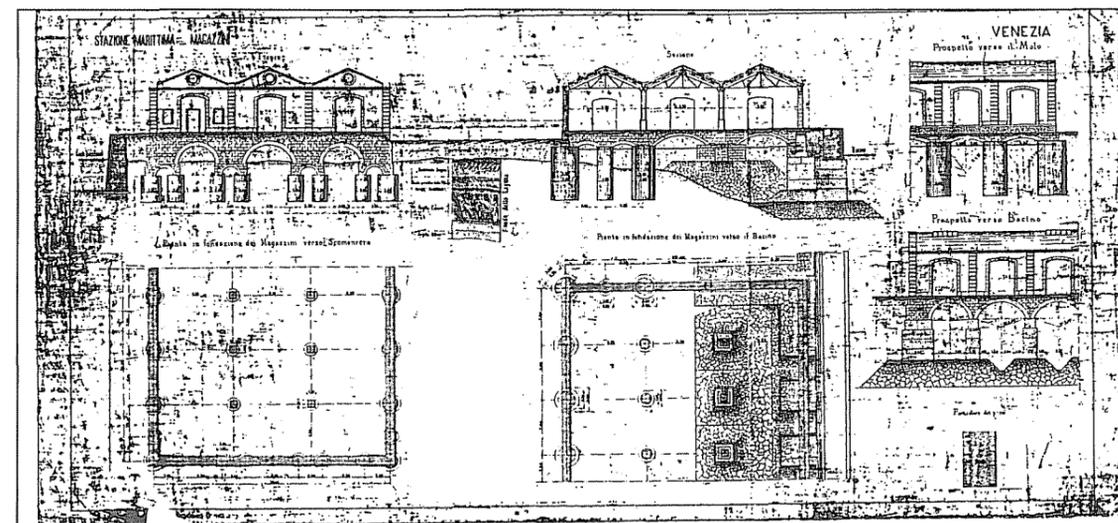
Fotografia non datata



Fotografia non datata



Fotografia del fabbricato per il deposito farine ora demolito



Fotografia dei disegni originali delle fondazioni a dei magazzini attestati sul canale della Scomenzera identificati come unità edilizia n.22



2. I criteri di analisi

2.1 La schedatura delle unità edilizie

Le analisi dell'area del piano particolareggiato sono state rappresentate tramite l'individuazione e la suddivisione della zona in distinte dieci "*unità di analisi*" (nominate dalla A1 alla A10) intese come ambiti, per lo più contigui, caratterizzati da funzioni omogenee e/o complementari con particolare riguardo al regime patrimoniale. Per esempio la A1 é riferita al Porto, la A2 al Mercato ittico, la A4 é riferita all'area dismessa, la A6 alla Capitaneria di Porto, la A7 allo scalo fluviale, la A9 alla caserma della polizia, la A10 é riferita alla viabilità.

All'interno delle unità di analisi ricadono le "*unità edilizie*" che corrispondono agli edifici presenti e possono essere costituite da unico o più corpi di fabbrica ognuno con diverse altezze. Queste unità sono state identificate con unica numerazione progressiva che va dal numero 1 al numero 49 alle quali sono state aggiunte ulteriori tre particolari unità edilizie, separatamente identificate con i numeri 51s, 52s, 53s, che si riferiscono ai volumi ricavati al di sotto delle rampe della struttura stradale preesistente.

La rappresentazione avviene per schede a loro volta raggruppate per unità di analisi e complete di documentazione fotografica con coni visuali e grafici in scala.

Per ciascun edificio sono riportati i dati relativi all'epoca di costruzione, all'attuale utilizzazione, al numero massimo di piani e i dati dimensionali (superficie coperta, superficie lorda di pavimento, il volume). Inoltre sono state descritte e analizzate le caratteristiche tipologiche, strutturali, dei materiali utilizzati e riportato un giudizio sintetico sullo stato di conservazione dell'edificio.

2.2 Le tabelle riassuntive di analisi

Il risultato del lavoro di analisi é stato rappresentato per mezzo di alcune tabelle che riportano e riassumono i dati dimensionali e i dati relativi alle funzioni esistenti.

La prima tabella "*Dati generali delle unità edilizie*" elenca in ordine numerico progressivo le distinte unità edilizie, per ognuna, a fianco, viene indicata sia l'unità di analisi di appartenenza sia i dati dimensionali (superficie coperta, superficie lorda di pavimento, altezza massima, numero di piani, volume) e di utilizzo prevalente.

Alla fine sono evidenziati anche i dati (volume) relativi agli edifici esistenti alla data di adozione del P.R.G. (02/12/1996) che attualmente sono stati demoliti e di cui viene indicato il sedime nelle planimetrie (Tavola A5).

Le altre tabelle (nel numero di 10) "*Dati dell'unità di analisi A..*" riportano invece i dati omogenei riferiti ad ogni singola unità di analisi con le rispettive unità edilizie di appartenenza, é possibile individuare il volume esistente e la superficie totale dell'unità stessa.

La tabella "*Dati riassuntivi generali*" é il riepilogativo generale con le somme parziali e totali dei dati dimensionali e delle superfici complessive.



3 Tabelle riassuntive di analisi



3.1 Dati generali delle unità edilizie



Dati generali delle unità edilizie							
U.E.	U.ANALISI	SUP.COP.	SUP.LOR.PAV.	ALTEZZA max	N.PIANI	VOLUME	UTILIZZO PREVALENTE
		(mq)	(mq)	(ml)	(max)	(mc)	
1	A1	3290	6580	14,8	2	48692	Strutture di servizio al Porto
2	A1	4400	8800	12	2	52800	Strutture di servizio al Porto
3	A1	7170	14340	12	2	86040	Strutture di servizio al Porto
4	A1	5580	10710	13,6	2	75888	Strutture di servizio al Porto
5	A1	4650	12900	16,2	2	104490	Strutture di servizio al Porto
6	A2	5580	10710	13,6	2	75888	Uffici ed attività produttive
7	A1	658	1682	11	3	6263	Strutture di servizio al Porto
8	A1	1715	1715	5	1	6500	Strutture di servizio al Porto
9	A2	157	157	3,4	1	536	Uffici ed attività produttive
10	A2	1665	6660	16	5	26640	Uffici ed attività produttive
11	A2	2080	2080	6,4	1	13312	Uffici ed attività produttive
12	A2	340	340	6,7	1	2278	Uffici ed attività produttive
13	A2	340	340	6,7	1	2278	Uffici ed attività produttive
14	A2	1028	1028	8	1	8031	Uffici ed attività produttive
15	A1	54	54	3,2	1	173	Uffici ed attività produttive
16	A1	101	101	3,2	1	425	Uffici ed attività produttive
17	A1	15	15	3	1	45	Uffici ed attività produttive
18	A1	6185	11155	15	2	7710	Strutture di servizio al Porto
19	A1	806	1612	15,25	2	12300	Strutture di servizio al Porto
20	A1	283	283	3,4	1	965	Strutture di servizio al Porto
21	A1	200	200	3,4	1	680	Strutture di servizio al Porto
22a	A3	195	390	8,7	2	1700	Uffici
22b	A3	470	470	6	1	2820	Officine FF.SS.
22c	A1	1274	1274	8,5	1	10830	Rimessaggio imbarcazioni
22d	A1	2340	2340	8,5	1	19890	Rimessaggio imbarcazioni
23	A1	82	82	4	1	325	Rimessaggio imbarcazioni
24	A1	122	122	4,4	1	533	Strutture di servizio al Porto
25	A4	900	1682	8	2	15081	Strutture di servizio al Porto
26	A4	415	415	4,8	1	1882	Edifici non utilizzati
27	A4	161	483	12,5	3	2013	Edifici non utilizzati
28	A4	2058	2058	10	1	20580	Edifici non utilizzati
29	A4	299	456	8,6	2	1708	Edifici non utilizzati
30	A4	42	42	3,8	1	160	Edifici non utilizzati
31	A4	555	555	4	1	2473	Edifici non utilizzati
32	A4	382	1497	13,5	4	4000	Servizi personale FF.SS.
33	A4	310	310	3,5	1	1086	Edifici non utilizzati
34	A4	166	166	3,5	1	582	Edifici non utilizzati
35	A4	177	354	7,6	2	1348	Edifici non utilizzati
36	A5	83	83	2,1	1	170	Strutture di servizio al Porto
37	A5	96	96	2,1	1	198	Strutture di servizio al Porto
38	A5	82	164	7,4	2	602	Strutture di servizio al Porto
39	A5	1442	3723	10	3	12167	Uffici
40	A5	90	90	3,95	2	355	Rimessaggio imbarcazioni

41	A5	151	151	3,95	2	597	Rimessaggio imbarcazioni
42	A5	456	896	5,6	2	2495	Magazzini-depositi
43	A5	573	1903	13,9	4	6705	Uffici
44	A6	2140	4620	10,35	4	22146	Capitaneria di Porto
45	A3	270	270	5,15	1	1380	Uffici
46	A3	186	186	5	1	924	Uffici
47	A9	4256	11920	12,35	3	42906	Polizia di Stato
48	A9	877	877	4,75	1	4166	Polizia di Stato
49	A10	150	150	3,5	1	525	Att.comm.(distributore)
Tot. u.e 1-49		67097	129287			714281	
50s	A7	1224	1224	7	1	8570	Magazzini (sotto rampa)
51s	A5	608	608	4	1	2432	Magazzini (sotto rampa)
52s	A9	1000	1000	4	1	4000	Polizia di Stato (sotto rampa)
Tot. sotto rampa		2832	2832			15002	
d1	A1					16552	Edificio demolito
d2	A1					92156	Edificio demolito
d3	A1					18060	Edificio demolito
d4	A1					7214	Edificio demolito
d5	A1					10621	Edificio demolito
d6	A1					1876	Edificio demolito
Volumi demoliti (esistenti al 02/12/96) Totale (mc)						146479	
Dati riassuntivi del volume							
Unità edilizie sotto rampa (50s,51s,52s) (mc)						15002	
Unità edilizie da 1 a 49 (mc)						714281	
Tot. volume esistente (mc)						729283	
Edifici demoliti (mc)						146479	
Volume esistente + volume edifici demoliti (mc)						875762	



3.2 Dati delle unità di analisi dalla A1 alla A10



Dati dell'unità di analisi A1							
U.E.	U.ANALISI	SUP.COP. (mq)	SUP.LOR.PAV. (mq)	ALTEZZA max (m)	N.PIANI (max)	VOLUME (mc)	UTILIZZO
1	A1	3290	6580	14,8	2	48692	Strutture di servizio al Porto
2	A1	4400	8800	12	2	52800	Strutture di servizio al Porto
3	A1	7170	14340	12	2	86040	Strutture di servizio al Porto
4	A1	5580	10710	13,6	2	75888	Strutture di servizio al Porto
5	A1	4650	12900	16,2	2	104490	Strutture di servizio al Porto
7	A1	658	1682	11	3	6263	Strutture di servizio al Porto
8	A1	1715	1715	5	1	6500	Strutture di servizio al Porto
15	A1	54	54	3,2	1	173	Uffici ed attività produttive
16	A1	101	101	3,2	1	425	Uffici ed attività produttive
17	A1	15	15	3	1	45	Uffici ed attività produttive
18	A1	6185	11155	15	2	7710	Strutture di servizio al Porto
19	A1	806	1612	15,25	2	12300	Strutture di servizio al Porto
20	A1	283	283	3,4	1	965	Strutture di servizio al Porto
21	A1	200	200	3,4	1	680	Strutture di servizio al Porto
22a	A1	195	390	8,7	2	1700	Uffici
22b	A1	470	470	6	1	2820	Officine FF.SS.
22c	A1	1274	1274	8,5	1	10830	Rimessaggio imbarcazioni
22d	A1	2340	2340	8,5	1	19890	Rimessaggio imbarcazioni
23	A1	82	82	4	1	325	Rimessaggio imbarcazioni
24	A1	122	122	4,4	1	533	Strutture di servizio al Porto
Totale		39590	74825			439069	
d1	A1					16552	
d2	A1					92156	
d3	A1					18060	
d4	A1					7214	
d5	A1					10621	
d6	A1					1876	
Volumi demoliti totale (mc)						146479	
Superficie totale dell'unità di analisi (mq)				387830			
Superficie coperta (mq)				39590			
Superficie scoperta (mq)				225140			
Superficie bacino della Marittima (mq)				123100			



Dati dell'unità di analisi A4							
U.E.	U.ANALISI	SUP.COP. (mq)	SUP.LOR.PAV. (mq)	ALTEZZA max (ml)	N.PIANI (max)	VOLUME (mc)	UTILIZZO
25	A4	900	1682	8	2	15081	Strutture di servizio al Porto
26	A4	415	415	4,8	1	1882	Edifici non utilizzati
27	A4	161	483	12,5	3	2013	Edifici non utilizzati
28	A4	2058	2058	10	1	20580	Edifici non utilizzati
29	A4	299	456	8,6	2	1708	Edifici non utilizzati
30	A4	42	42	3,8	1	160	Edifici non utilizzati
31	A4	555	555	4	1	2473	Edifici non utilizzati
32	A4	382	1497	13,5	4	4000	Servizi personale FF.SS.
33	A4	310	310	3,5	1	1086	Edifici non utilizzati
34	A4	166	166	3,5	1	582	Edifici non utilizzati
35	A4	177	354	7,6	2	1348	Edifici non utilizzati
Totale		5465	8018			50913	
Superficie totale dell'unità di analisi (mq)						37350	
Superficie coperta (mq)						5465	
Superficie scoperta (mq)						31885	



Dati dell'unità di analisi A5							
U.E.	U.ANALISI	SUP.COP. (mq)	SUP.LOR.PAV. (mq)	ALTEZZA max (ml)	N.PIANI (max)	VOLUME (mc)	UTILIZZO
36	A5	83	83	2,1	1	170	Strutture di servizio al Porto
37	A5	96	96	2,1	1	198	Strutture di servizio al Porto
38	A5	82	164	7,4	2	602	Strutture di servizio al Porto
39	A5	1442	3723	10	3	12167	Uffici
40	A5	90	90	3,95	2	355	Rimessaggio imbarcazioni
41	A5	151	151	3,95	2	597	Rimessaggio imbarcazioni
42	A5	456	896	5,6	2	2495	Magazzini-depositi
43	A5	573	1903	13,9	4	6705	Uffici
51s	A5	608	608	4	1	2432	Magazzini (sotto rampa)
Totale		3581	7714			25721	
Superficie totale dell'unità di analisi (mq)				10100			
Superficie coperta (mq)				3581			
Superficie scoperta (mq)				6519			
Superficie sotto rampa (mq)				608			

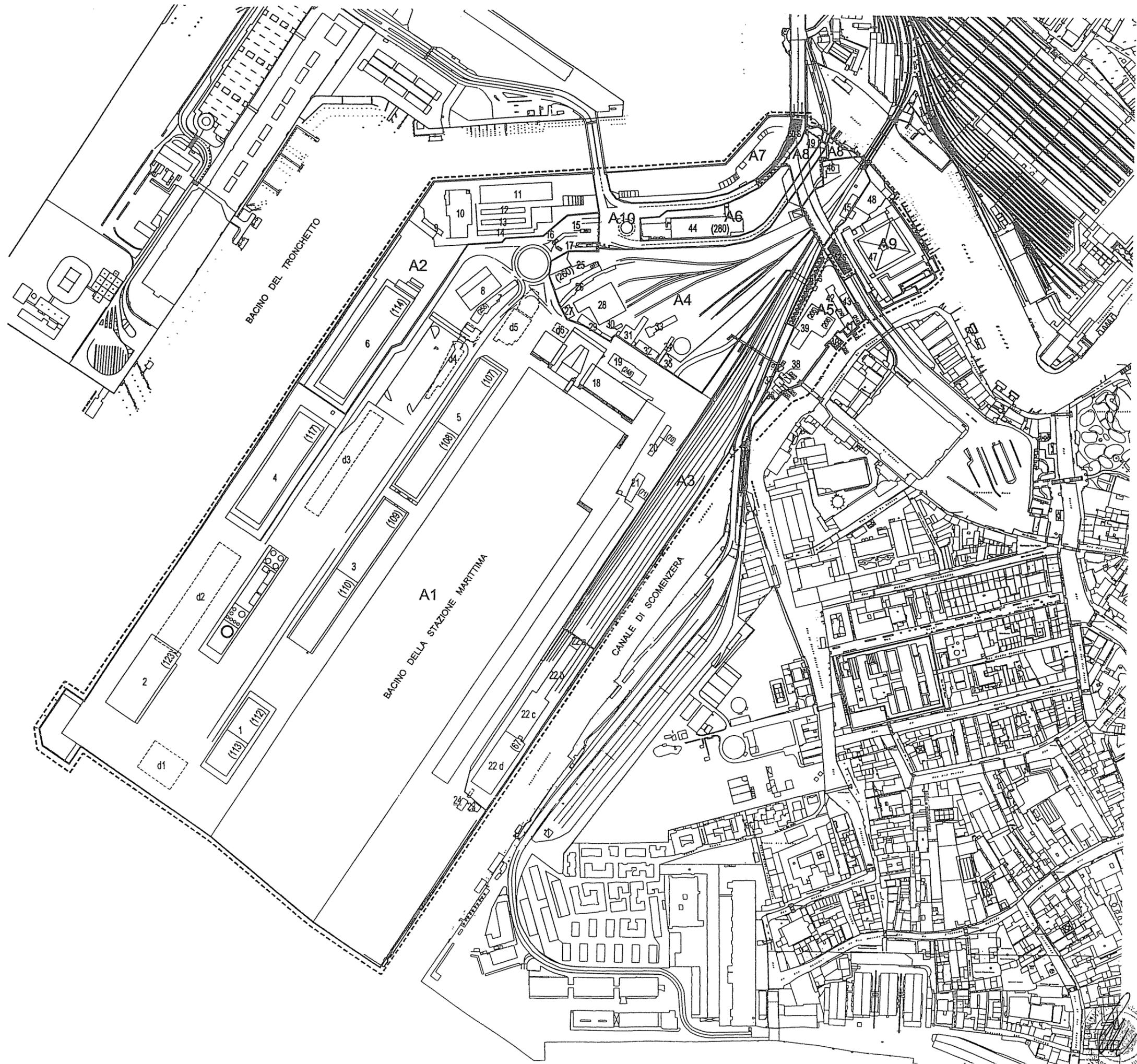


3.3 Dati riassuntivi generali delle unità di analisi



2.3 La planimetria di riferimento

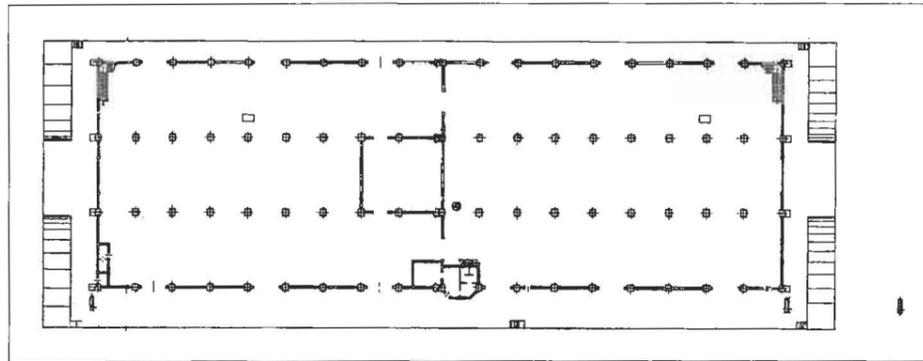




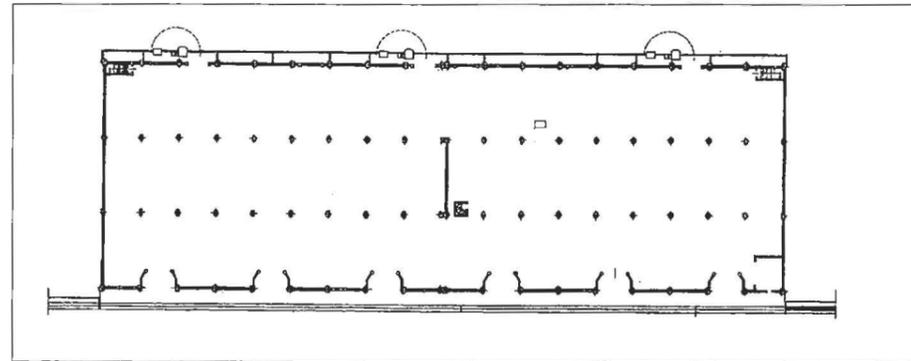
4 Schedatura delle unità edilizie

4.1 Unità di analisi A1

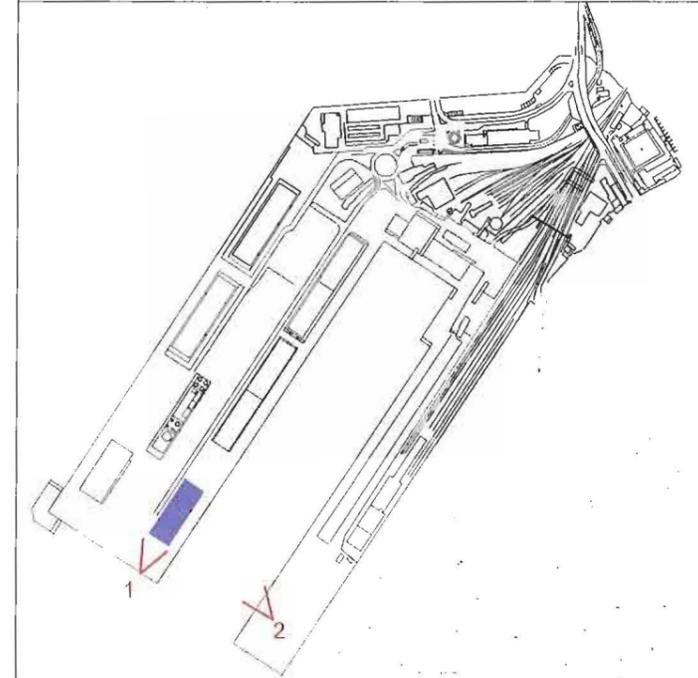




Pianta Piano Terra



Pianta Piano Primo



ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:1000

Epoca di costruzione: 1960
Uso attuale: Magazzino di servizio al Porto

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	3290
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	6580
Altezza ml	14,80
Volume mc	48.692

DESCRIZIONE

Edificio a pianta rettangolare con copertura piana. La struttura portante è in cemento armato con assi di pilastri equidistanti 5,50 ml dove poggiano travi a tre campate profonde 11,00 m, la muratura di tamponamento è in mattoni intonacati. L'altezza utile interna dei piani è di 6,70 per il piano terra e 6,60 per il piano primo. La maglia strutturale è visibile in facciata dove è stato costruito un ballatoio di servizio esclusivo alle gru, attualmente non utilizzato. Lo stato di conservazione risulta mediocre.



Foto 1 - Fronte sud

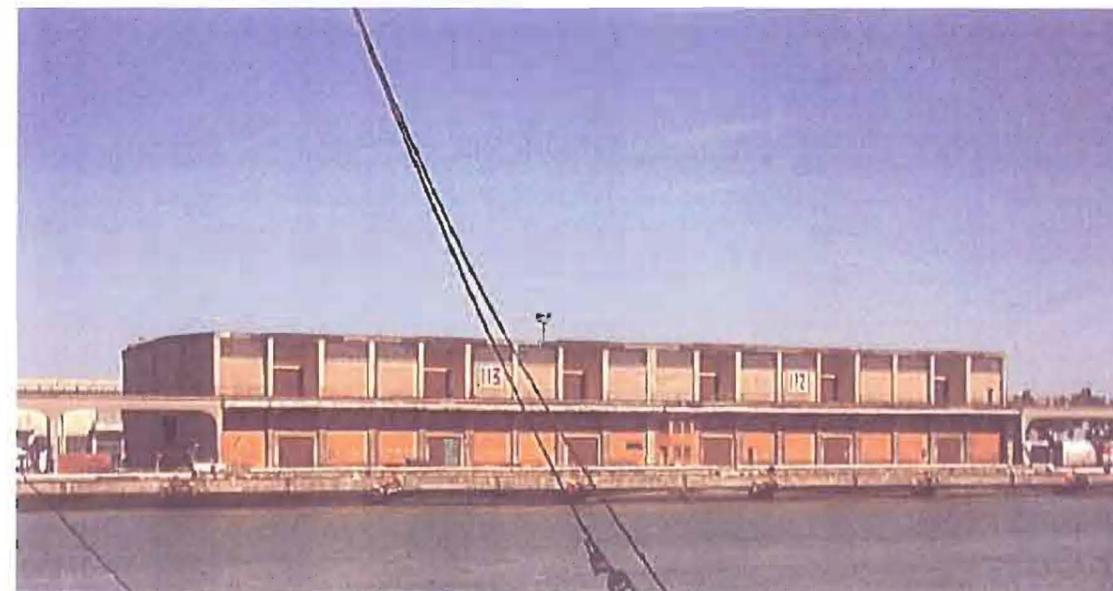


Foto 2 - Fronte est

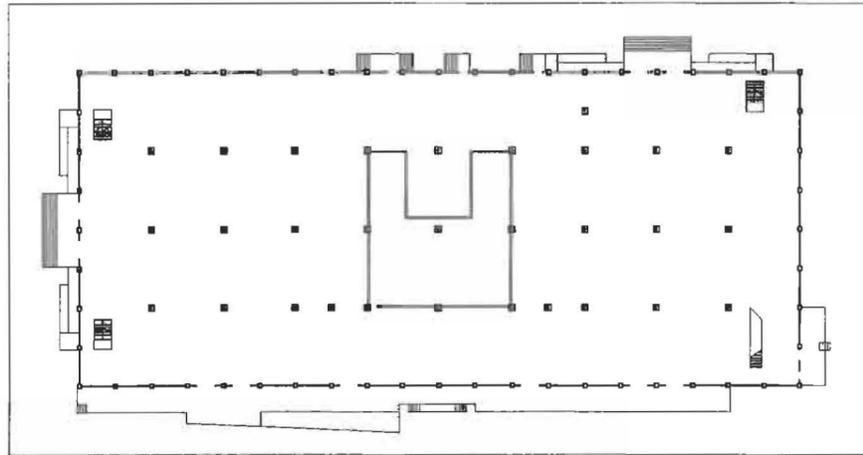
I disegni riprodotti sono stati forniti dall'autorità portuale

UNITA' DI ANALISI A1

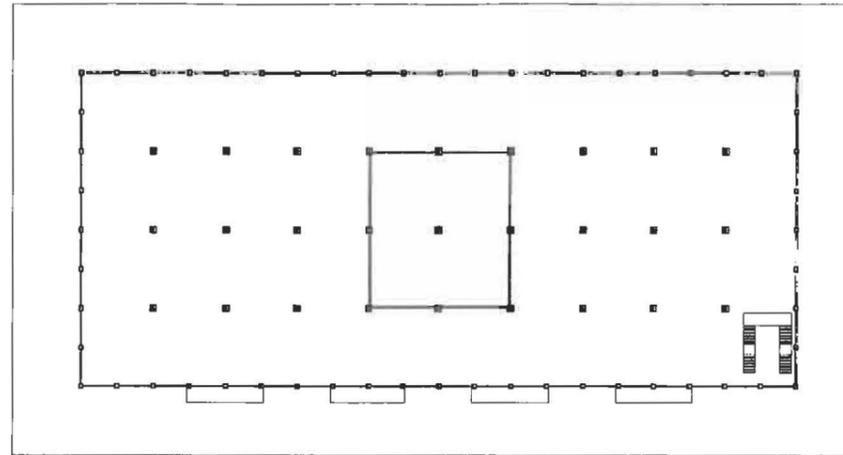
UNITA' EDILIZIA 1 (112-113)



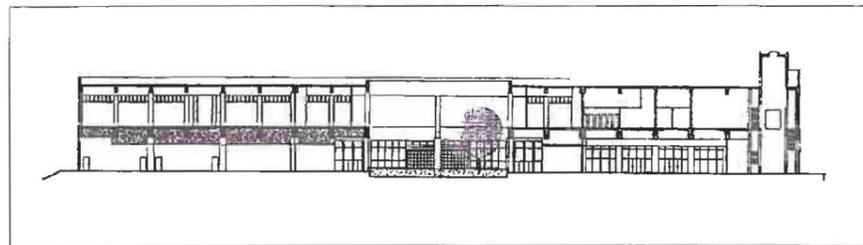
PIANO PARTICOLAREGGIATO 2 MARITTIMA



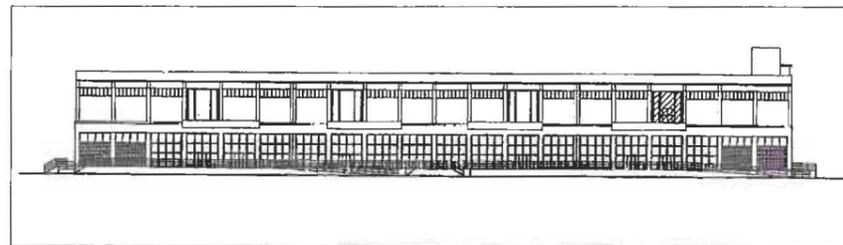
Piano terra



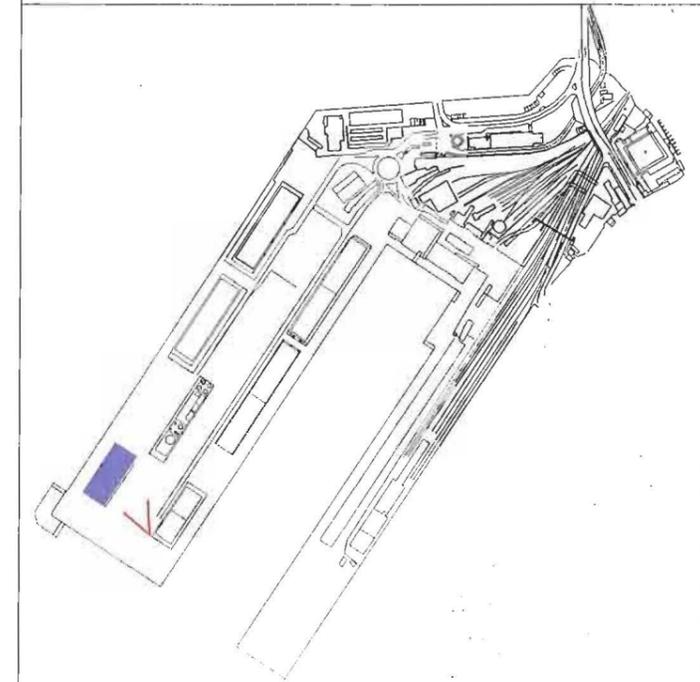
Piano primo



Sezione longitudinale



Prospetto est



ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:1000

Epoca di ricostruzione: 1981
 Uso attuale: Stazione traghetti

DATI DIMENSIONALI	
Superficie coperta mq	4.400
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	8.800
Altezza ml	12
Volume mc	52.800

DESCRIZIONE

L'edificio è stato ricostruito sul sedime di un magazzino preesistente e a ridosso del magazzino n.120 (a sua volta demolito in epoca successiva).

La struttura portante è in cemento armato, con copertura a terrazza praticabile, tamponamenti con pannelli prefabbricati.

L'altezza utile risulta di ml 5,34 al piano terra e di ml 4,70 al piano primo.

L'edificio del 1981 è stato recentemente modificato per ricavare all'interno un cavedio con giardino sul quale affacciano la sala passeggeri e il self-service.

Lo stato di conservazione risulta buono.



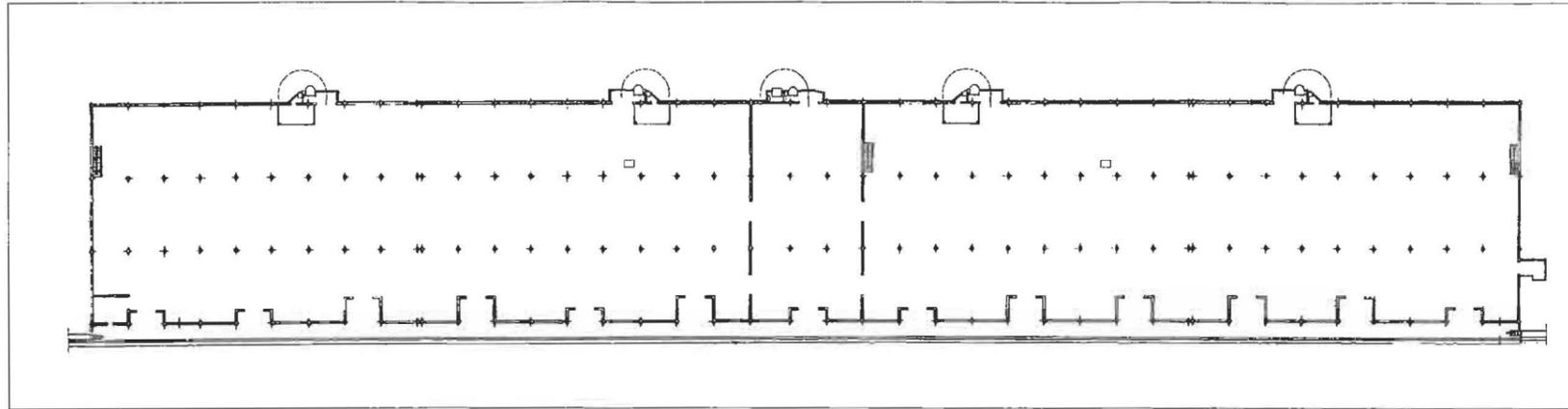
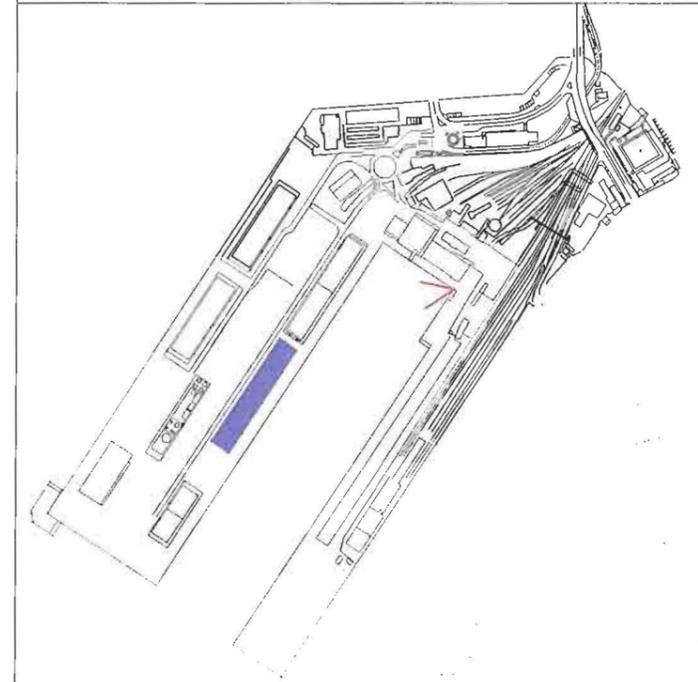
Fronte est

I disegni riprodotti sono stati forniti dall'Autorità Portuale

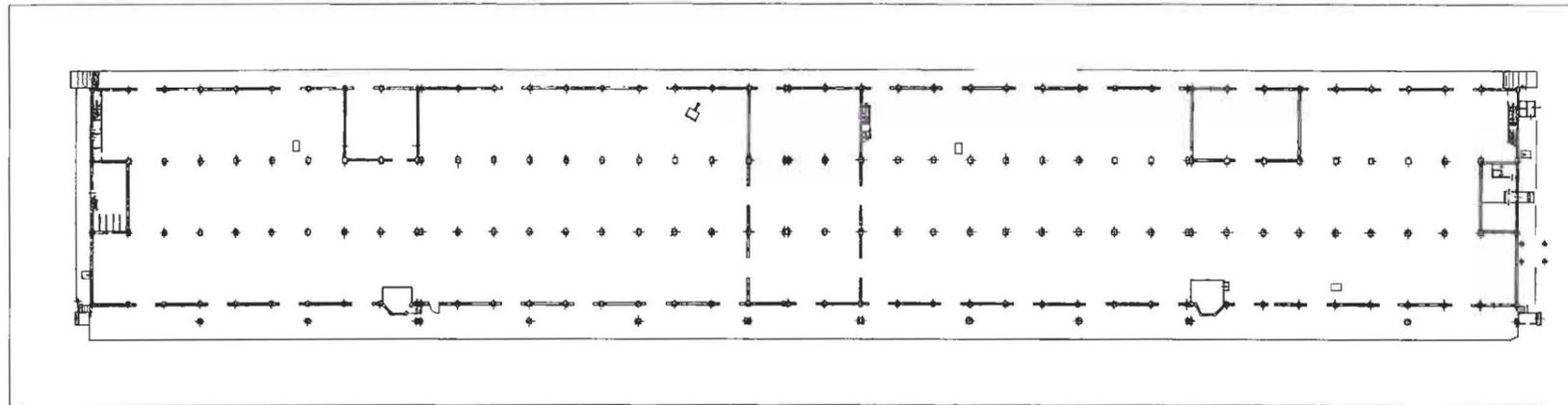
UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 2 (123)

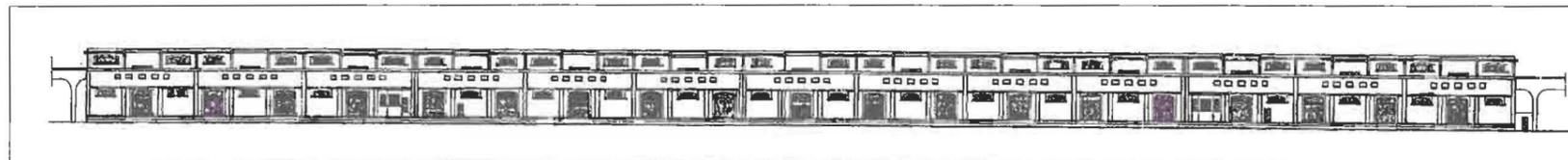




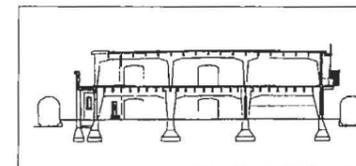
Pianta primo piano



Pianta piano terra



Prospetto est



Sezione trasversale



Fronte est

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:1000

Epoca di costruzione: 1931
 Uso attuale: Magazzino di servizio al Porto

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	7.170
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	14.340
Altezza ml	12
Volume mc	86.040

DESCRIZIONE

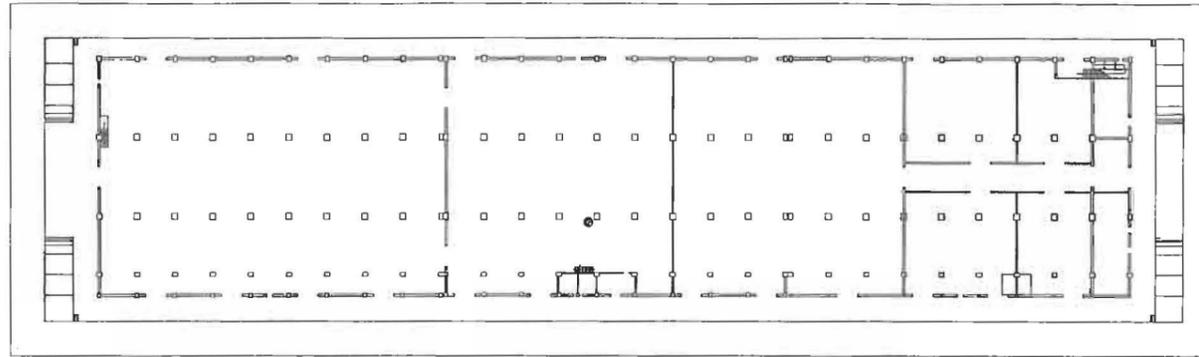
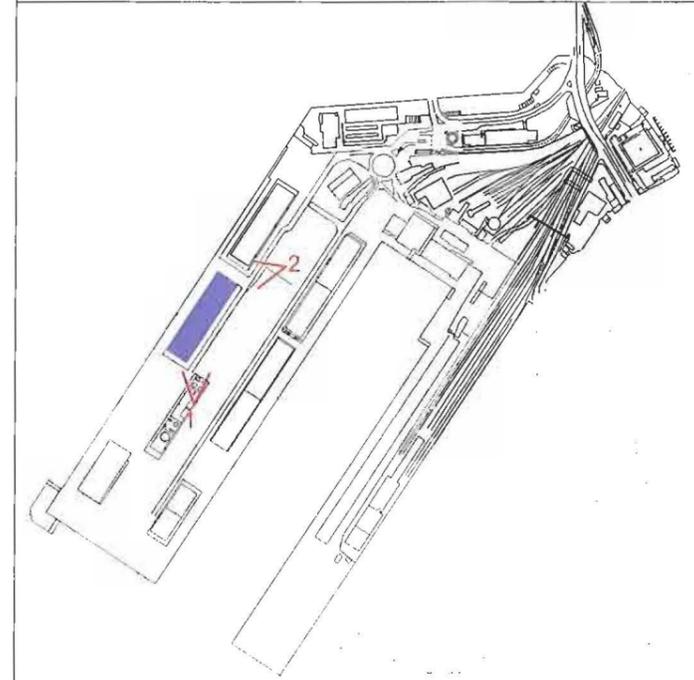
Edificio con maglia strutturale in cemento armato, copertura piana, tamponamenti in mattoni intonacati.
 La pianta rettangolare è suddivisa all'interno da due assi di pilastri equidistanti a sostegno di tre travi (con luce di circa 10 ml) sulle quali poggiano i solai.
 L'altezza utile interna risulta di ml 5,00 al piano terra e di ml 5,30 al piano primo.
 La facciata fronte darsena è caratterizzata da un ballatoio di servizio con tredici campate. Le aperture, con bordi in rilievo, sono impostate regolarmente seguendo il passo costante della struttura.
 Lo stato di conservazione risulta discreto.

I disegni riprodotti sono stati forniti dall'Autorità Portuale

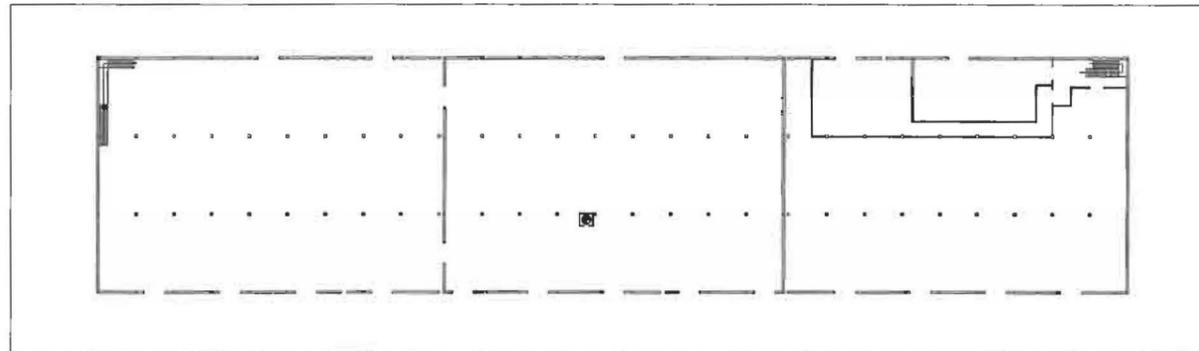
UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 3 (109-110)

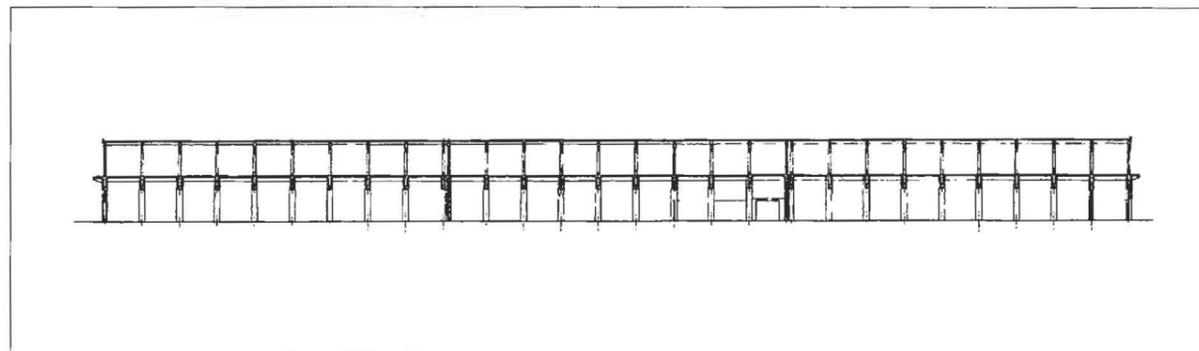




Pianta piano terra



Pianta primo piano



Sezione longitudinale

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:1000

Epoca di costruzione: 1940 - Ricostruito nel 1949-50
Uso attuale: Magazzino e strutture di servizio al Porto

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	5580
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	10710
Altezza ml	13,60
Volume mc	75.888

DESCRIZIONE

Edificio ricostruito a seguito degli eventi bellici con maglia strutturale in cemento armato, copertura piana, tamponamenti in mattoni intonacati.

La pianta rettangolare è suddivisa all'interno da due assi di pilastri equidistanti.

L'altezza utile interna risulta di ml 6,80 al piano terra e di ml 5,30 al piano primo.

Lo stato di conservazione risulta buono.



Foto 1 - Fronte est



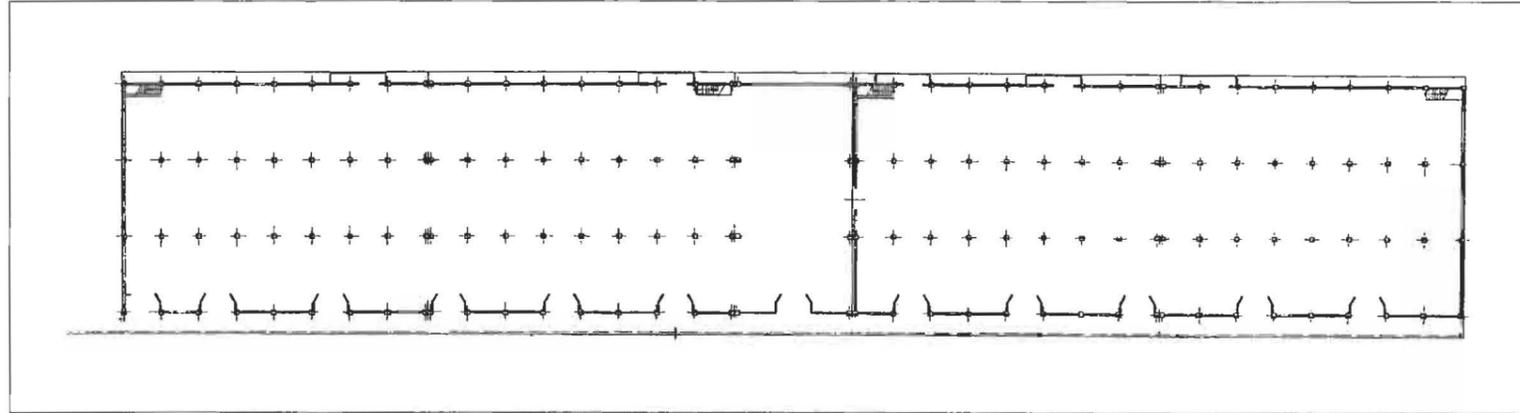
Foto 2 - Fronte nord

I disegni riprodotti sono stati forniti dall'Archivio

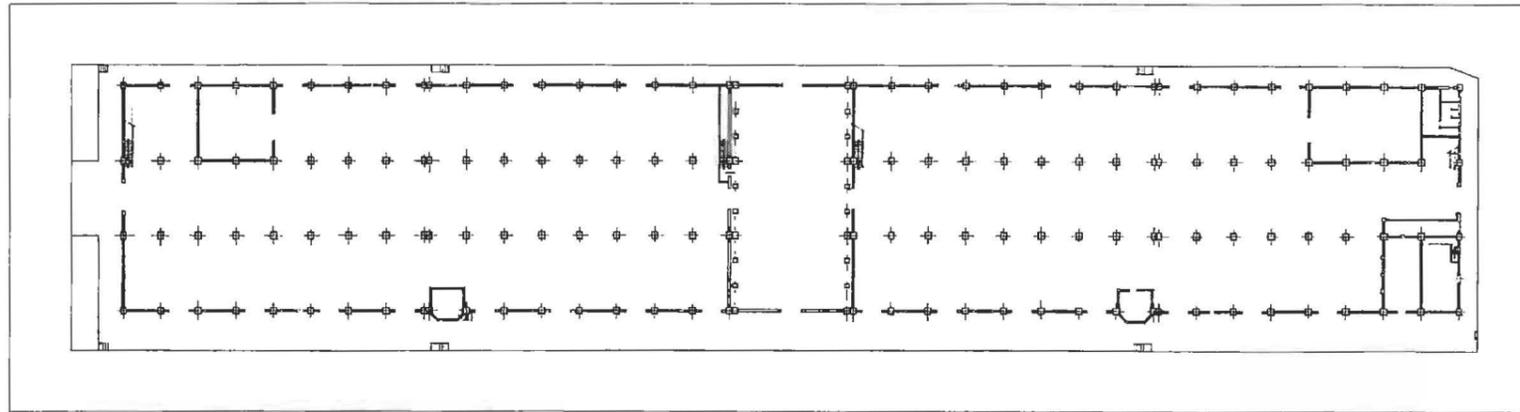
UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 4 (117)

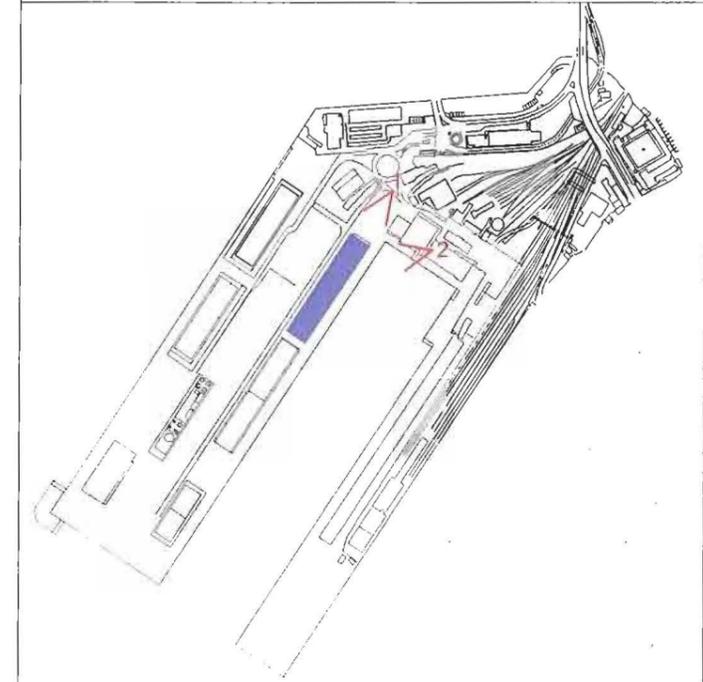




Pianta piano primo



Pianta piano terra



ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:1000

Epoca di ricostruzione: 1950
Uso attuale: Nuovo terminal crociere

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	6450
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	12900
Altezza ml	16,20
Volume mc	104.490

DESCRIZIONE

Edificio con maglia strutturale in cemento armato, copertura piana, tamponamenti in mattoni intonacati.
La pianta rettangolare delle dimensioni di 196 ml per 33 è suddivisa all'interno da due assi di pilastri equidistanti.
L'altezza utile interna è di ml 6,70 al piano terra e di ml 8,00 al piano primo.
L'edificio in origine utilizzato come deposito è stato di recente ristrutturato per adeguarlo alle nuove funzioni.
Lo stato di conservazione risulta buono.

I disegni riprodotti sono stati forniti dall' autorità portuale



Foto 1 - Fronte nord

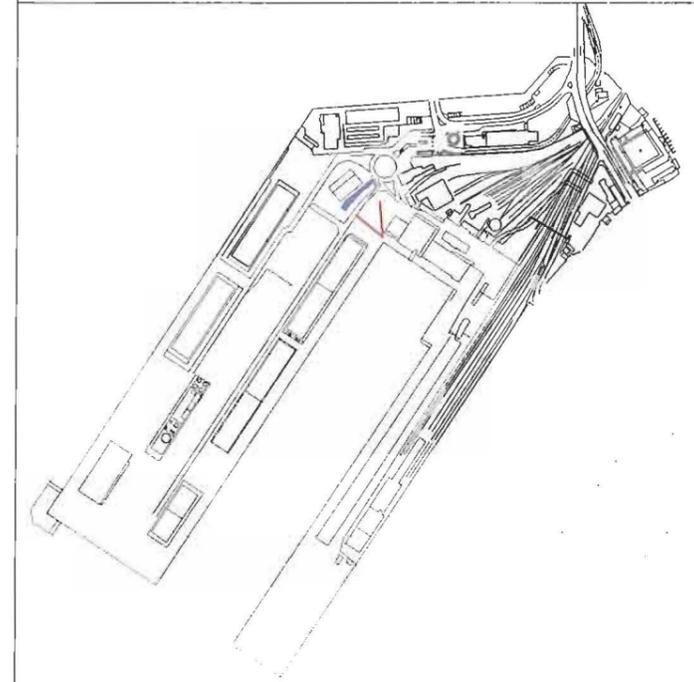
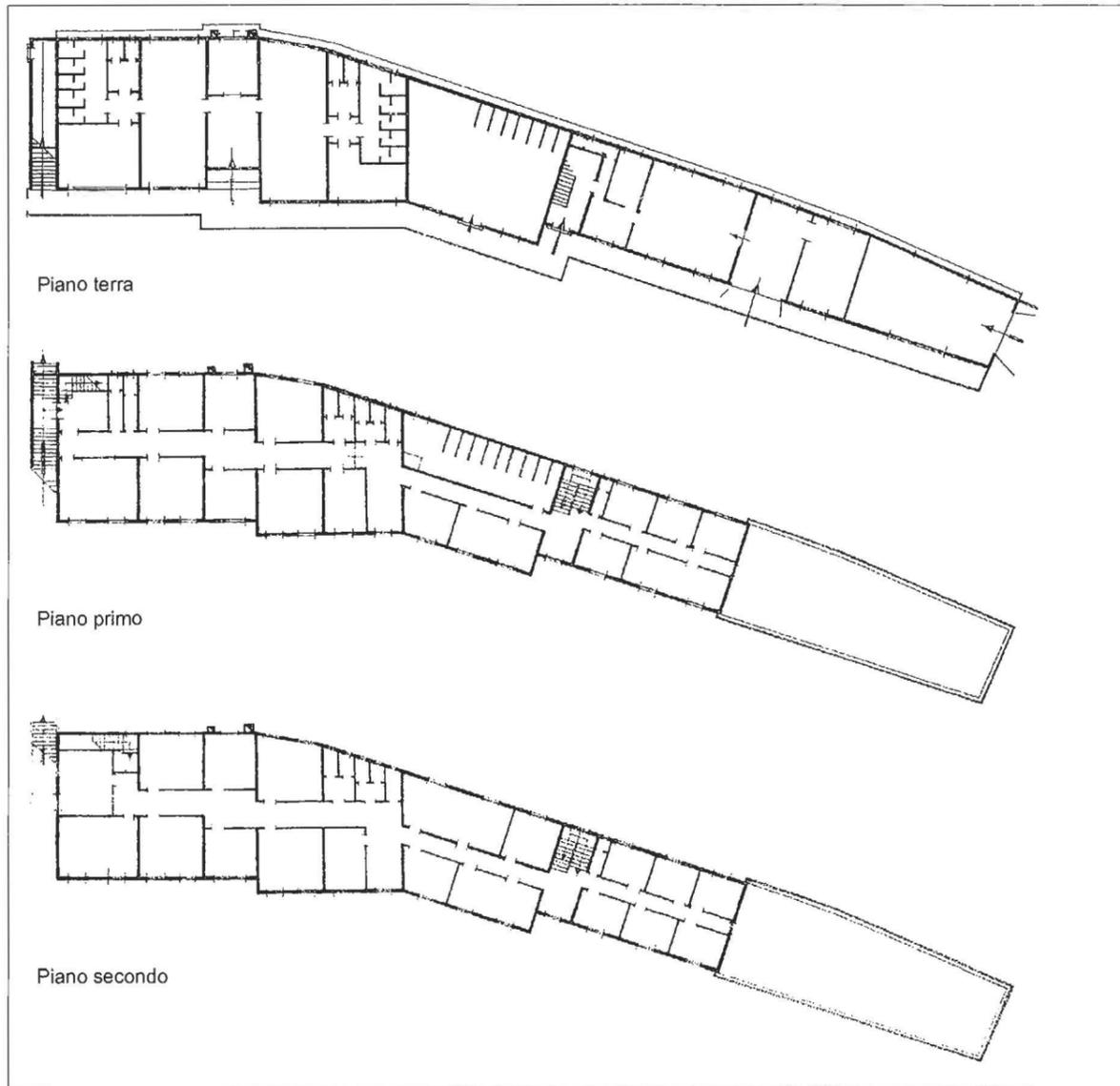


Foto 2 - Fronte nord-est

UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 5 (107-108)





ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:500

Epoca di costruzione: Anni Cinquanta
Uso attuale: Direzionale

DATI DIMENSIONALI	
Superficie coperta mq	658
Numero di piani	3
Superficie lorda di pavimento mq	1682
Altezza ml	11
Volume mc	6263

DESCRIZIONE

Edificio con muratura in laterizio intonacato, solai in laterocemento, tetto a padiglione.
La pianta è costituita dall'accostamento di più corpi di fabbrica a tre piani con l'aggiunta di un elemento ad un piano con copertura piana.
Lo stato di conservazione risulta buono.



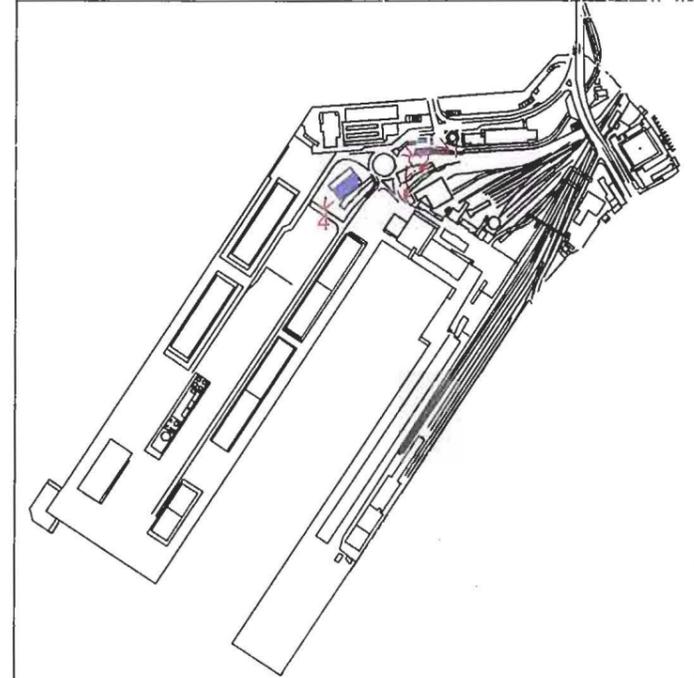
Fronte est

I disegni riprodotti sono stati forniti dall'Autorità portuale

UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 7 (255)





ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

sc. 1:500

Unità edilizia 15

Epoca di costruzione: Anni Cinquanta
 Uso attuale: Non utilizzato

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	54
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	54
Altezza ml	3,2
Volume	mc 173

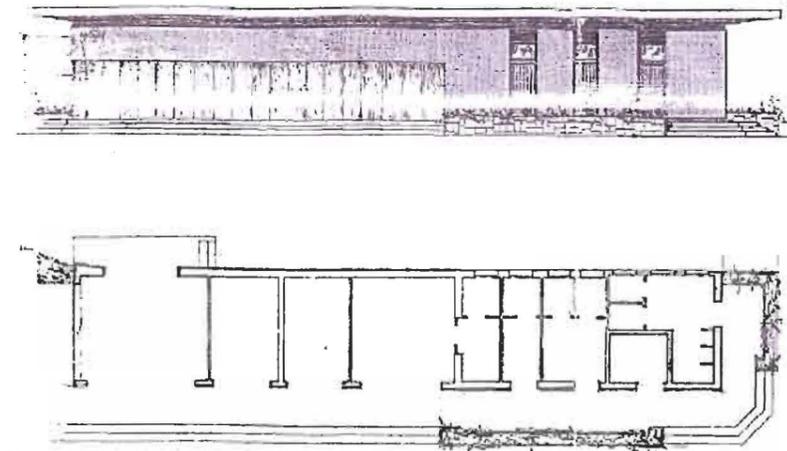
DESCRIZIONE

Edificio "Ex Pesa", ora in disuso, con struttura portante orizzontale e verticale in cemento armato, muratura di tamponamento in laterizio, copertura piana. Lo stato di conservazione è buono.

I disegni riprodotti sono stati forniti dall'Autopista portuale

UNITA' DI ANALISI A1

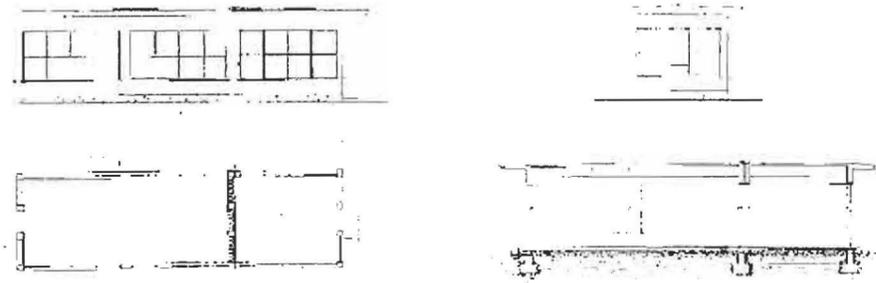
UNITA' EDILIZIE 8-15(275)-16(692)-17(271)



Pianta Piano Terra - Prospetto Ovest



Foto 2 - unità edilizia n° 16



Pianta Piano Terra - Prospetto Ovest



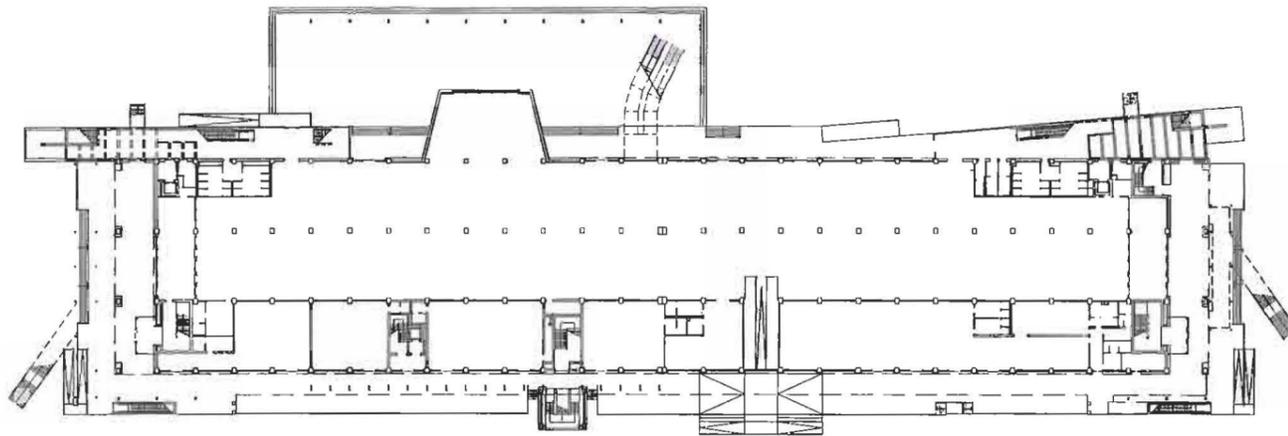
Foto 1 - unità edilizia n° 15



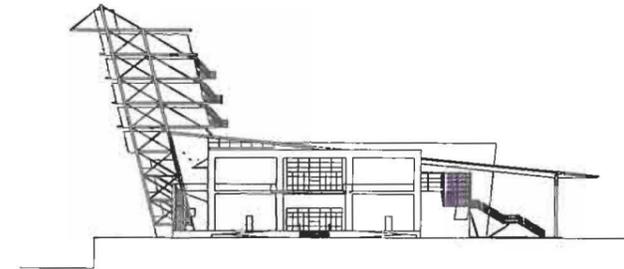
Foto 3 - unità edilizia n° 17



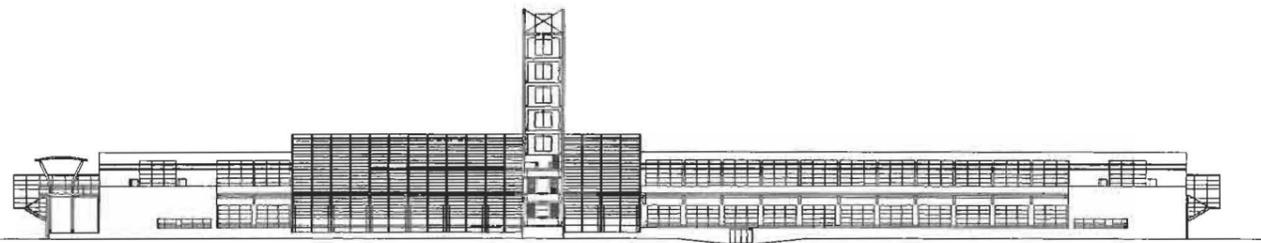
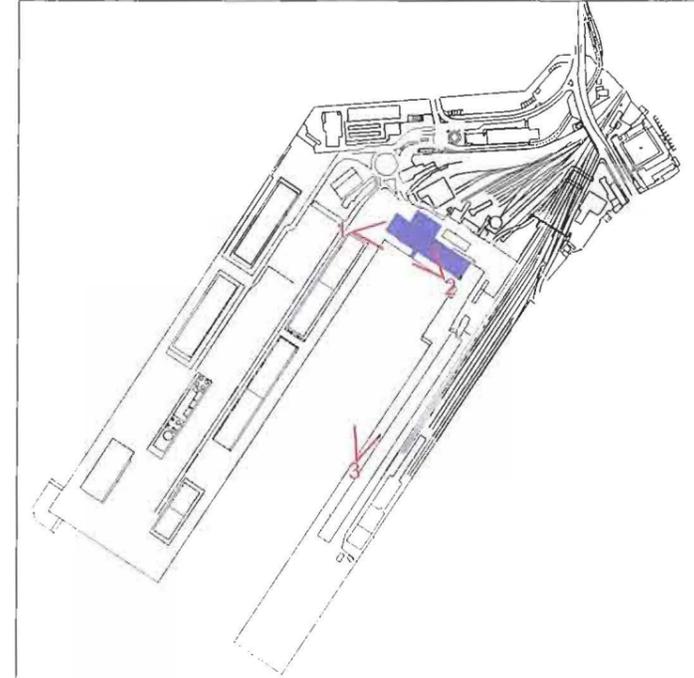
Foto 4 - unità edilizia n° 8



Pianta piano terra



Prospetto est



Prospetto sud



Prospetto ovest

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:1000

Epoca di costruzione: 1931 - Ristrutturazione 1999-2002
 Uso attuale: Stazione marittima (crociere)

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	6.185
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	11.155
Altezza ml	13 - 15
Volume mc	77.100

DESCRIZIONE

Edificio di recente ristrutturazione con maglia strutturale in cemento armato. I lavori hanno modificato radicalmente il magazzino preesistente con pianta rettangolare suddivisa all'interno da due assi di pilastri equidistanti. Oltre alle trasformazioni interne, sono stati aggiunti alcuni elementi architettonici autonomamente identificabili come una simbolica torre per gli impianti tecnologici, alta 30 metri, un ballatoio al primo piano collegato con le scalinate, due pensiline a sbalzo, una sala convegni. L'edificio è stato pensato in funzione di un uso pubblico aperto alla città. Lo stato di conservazione è buono.



Foto 2 - Particolare della torre tecnologica



Foto 3 - Bacino della Marittima



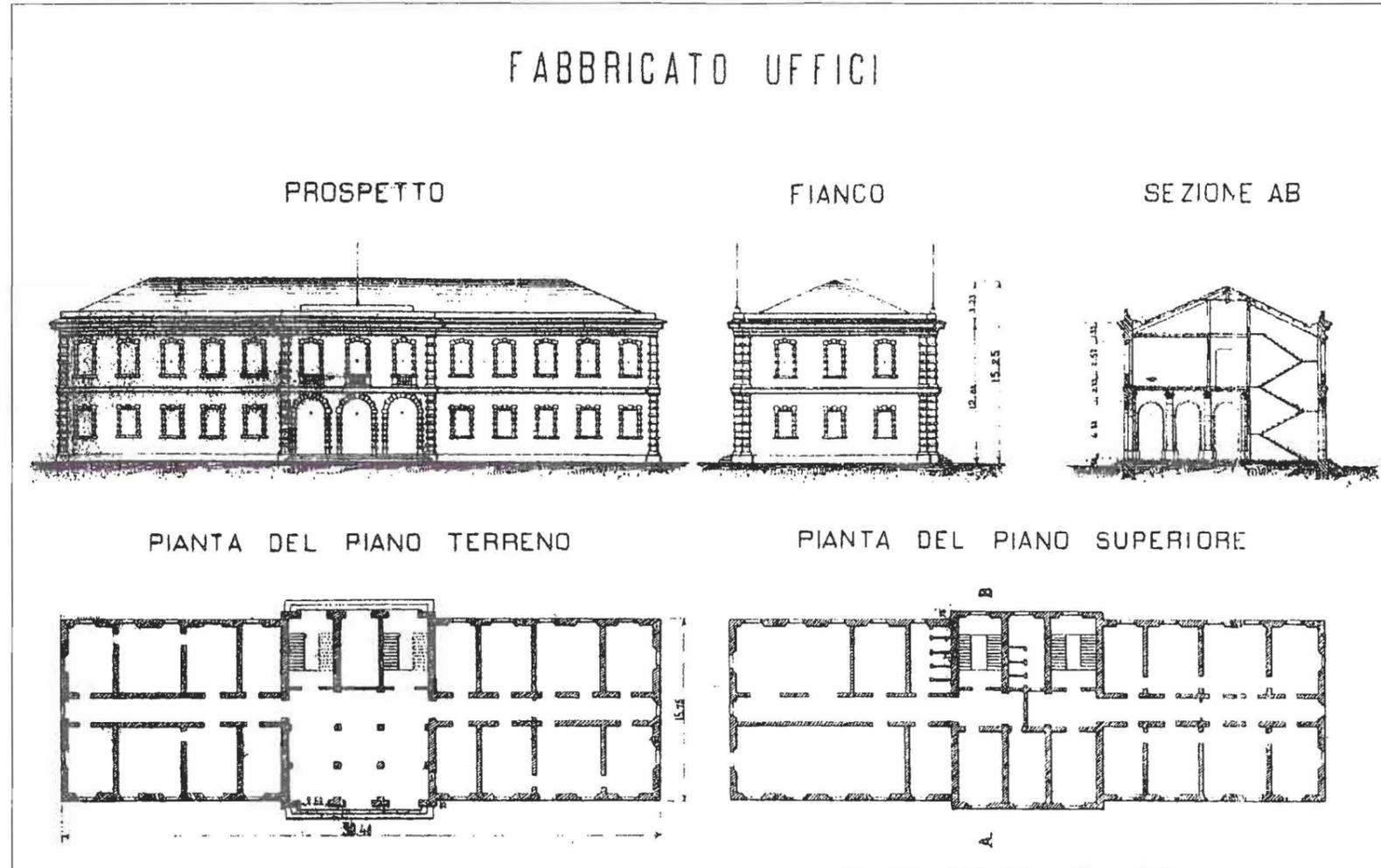
Foto 1 - Fronte sud

I disegni riprodotti sono stati forniti dall'autorità portuale

UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 18 (103)

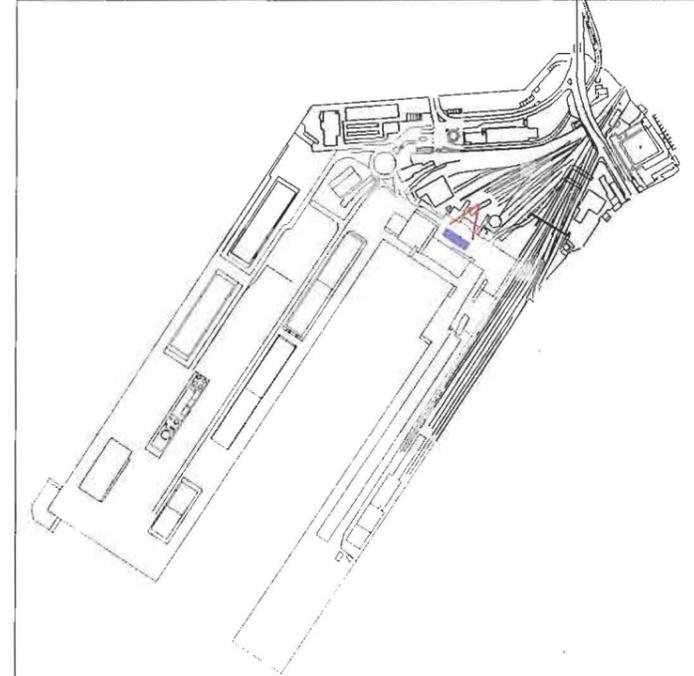




Il progetto originario dell' edificio



Fronte nord



ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:500

Epoca di costruzione: 1880
 Uso attuale: Direzionale

DATI DIMENSIONALI	
Superficie coperta mq	806
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	1612
Altezza ml	15,25
Volume mc	12300

DESCRIZIONE

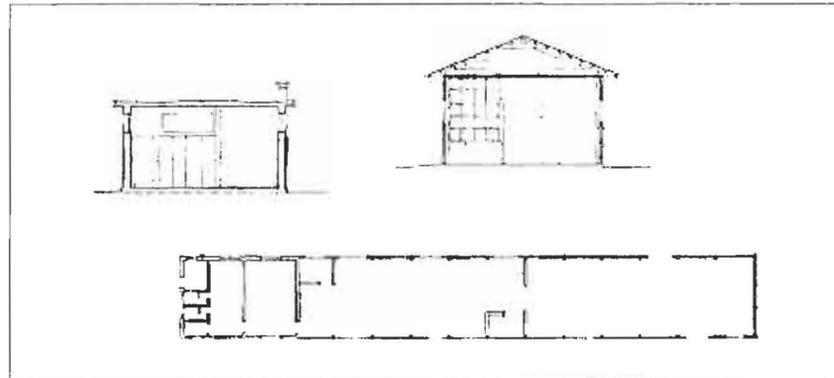
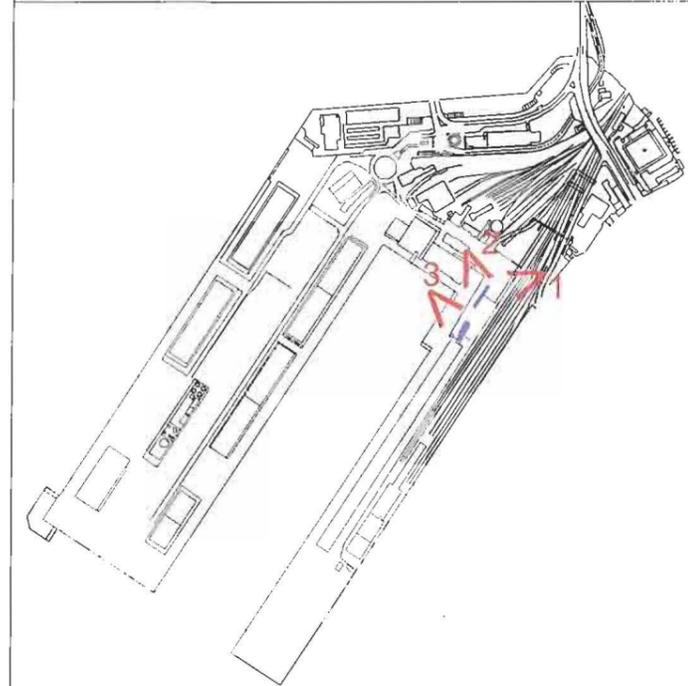
Edificio a due piani con muratura a quattro teste, copertura a padiglione e manto in tegole di cotto, strutture orizzontali in legno; attualmente è in fase di ristrutturazione.
 La pianta è a forma rettangolare simmetrica (le misure dei lati sono ml 50,70 per 15,75) e presenta un corpo centrale sporgente dal filo delle due facciate dove in origine erano attestati due distinti vani scala per il collegamento alle due unità del piano primo.
 La distribuzione dei vani avviene tramite un corridoio longitudinale centrale della larghezza di ml 2,00.
 I prospetti sono caratterizzati da ampie aperture con bordi in rilievo a bugnato impostate secondo un passo costante allineate sia verticalmente che orizzontalmente; l'apparato decorativo con modanature classiche si estende alla cornice di gronda, ai marcapiani e agli spigoli.
 Lo stato di conservazione è buono.

I disegni riprodotti sono stati forniti dall' autorità portuale

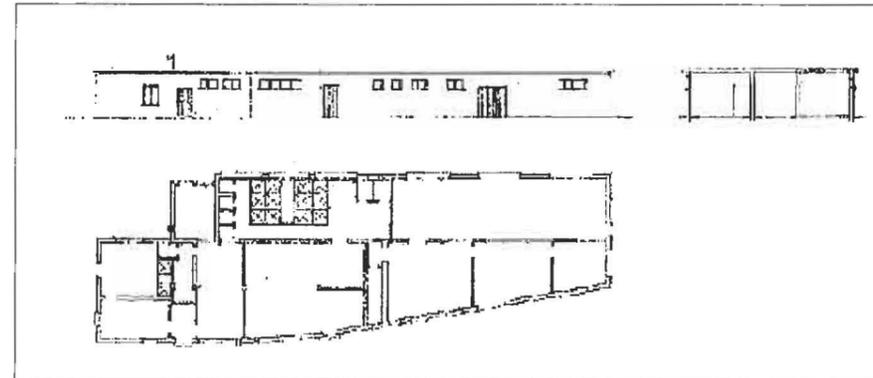
UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 19 (248)





Pianta Piano Terra - Sezioni



Pianta Piano Terra - Sezione - Prospetto Ovest



Foto 1 - unità edilizia n° 20



Foto 2 - unità edilizia n° 20

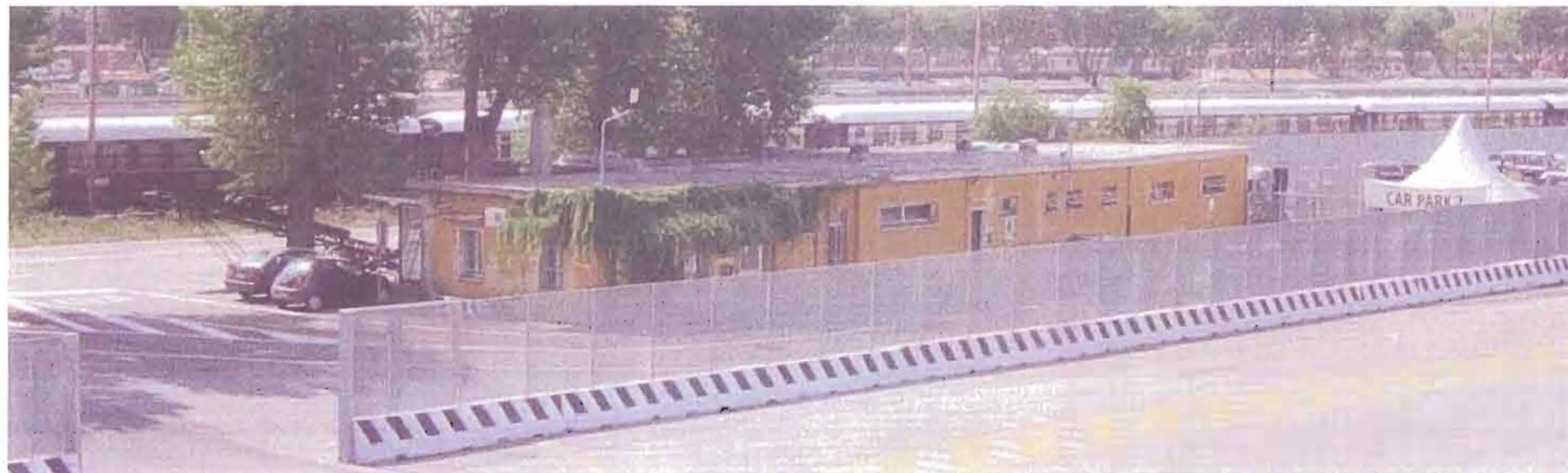


Foto 3 - unità edilizia n° 21

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:500

Unità edilizia 20 (70)

Epoca di costruzione: Anni Trenta
 Uso attuale: Magazzini - officina

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	283
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	283
Altezza ml	3,4
Volume mc	965

DESCRIZIONE

Edificio a pianta rettangolare con lato minore di ml 6,30 costituito da un corpo di fabbrica della lunghezza 9 ml con tetto piano e da un secondo corpo di fabbrica di 36 ml addossato con copertura a due falde; in origine era utilizzato come officina bilance.
 Lo stato di conservazione é mediocre.

Unità edilizia 21 (71)

Epoca di costruzione: Anni Sessanta
 Uso attuale: Magazzini

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	200
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	200
Altezza ml	3,4
Volume mc	680

DESCRIZIONE

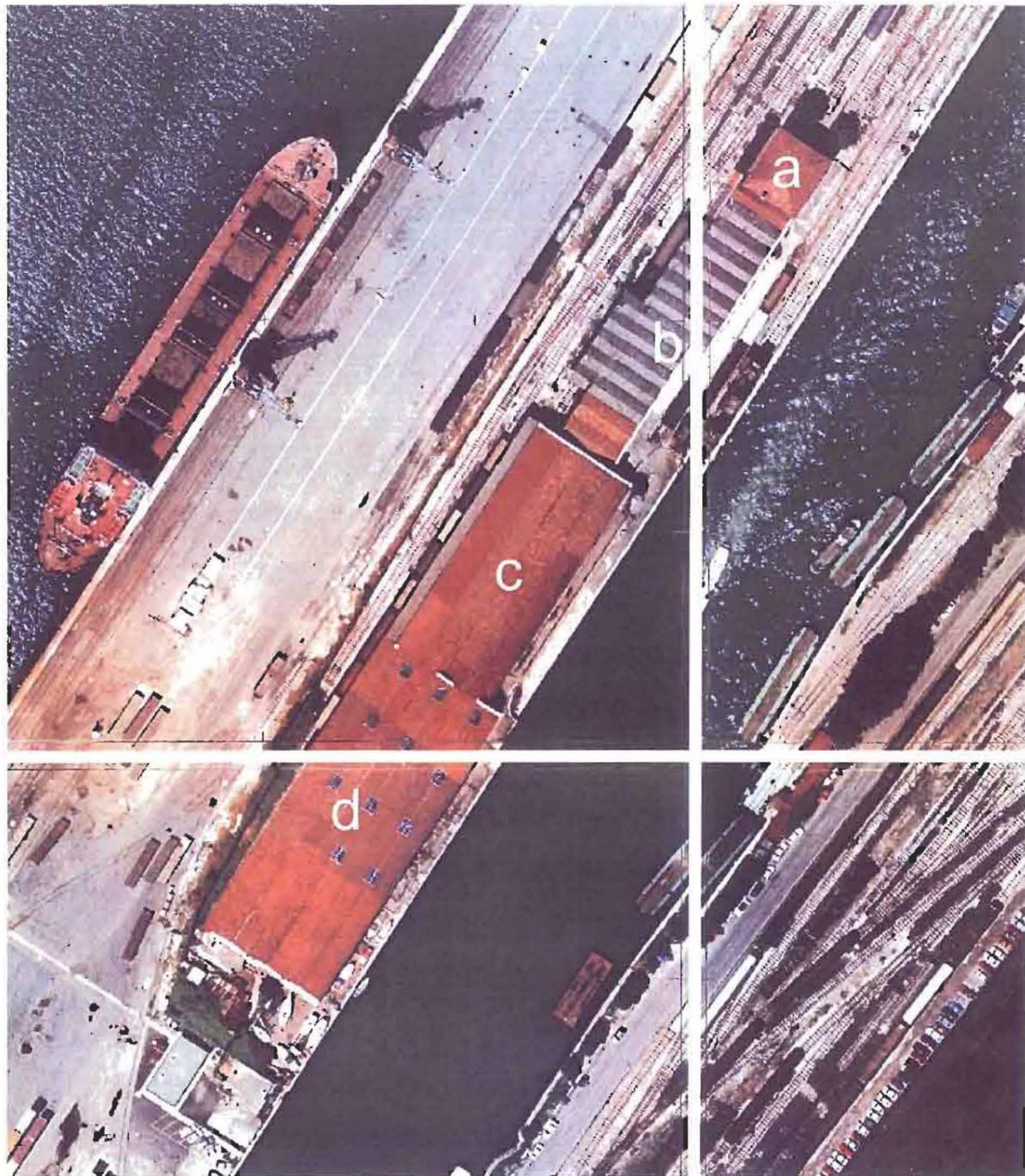
Edificio con copertura piana, struttura portante mista in cemento armato e laterizio denominato ex "Centro operai di calata". La lunghezza dell'unità edilizia risulta di circa 37 ml per una profondità massima di ml 12, l'altezza degli ambienti interni é di 3,20 ml.
 Lo stato di manutenzione é mediocre.

I disegni riprodotti sono stati forniti dall' autorità portuale

UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIE 20(70) - 21(71)





Fotopiano ripresa del 25 maggio 1982



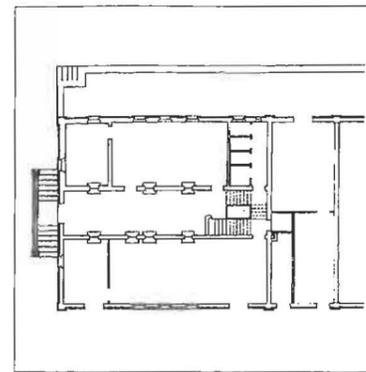
Foto 1 - Fronte ovest



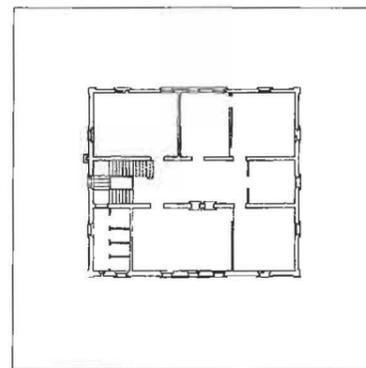
Foto 2 - Fronte est



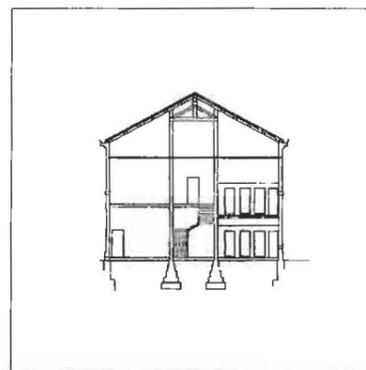
Foto 3 - Fronte est



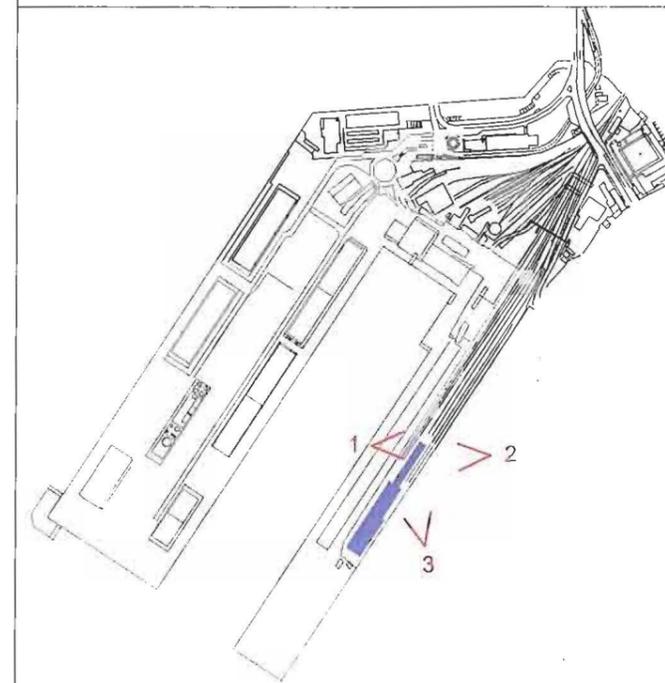
Pianta piano terra dell' u.e. 22a



Pianta piano primo dell' u.e. 22a



Sezione dell' u.e. 22a



ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:500

Epoca di costruzione: Anni Trenta - Primo Novecento
Uso attuale: Uffici e depositi

DATI DIMENSIONALI

Unità edilizia 22a	
Superficie coperta mq	195
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	390
Altezza ml	8,7
Volume mc	1700
Unità edilizia 22b	
Superficie coperta mq	470
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	470
Altezza ml	6
Volume mc	2820

DESCRIZIONE

L'unità edilizia posta a ridosso del Canale della Scomenzera comprende più corpi di fabbrica con distinte caratteristiche architettoniche identificati come sub unità a,b (Unità di analisi A3) e sub unità c,d (Unità di analisi A1)

Unità edilizia 22a

Il primo a nord, costruito negli anni Trenta è una palazzina a due piani che ospita gli uffici dell'Orient Express. La pianta è rettangolare delle dimensioni esterne di circa 15 x 14 ml, centralmente è suddivisa da due setti di muratura portante in mattoni a quattro teste, distanziati 3,20 ml, che proseguono per tutta l'altezza del fabbricato e sorreggono, oltre ai solai, la copertura (a padiglione) per mezzo di una capriata in legno. Questo ambiente centrale d'ingresso, che si ripete anche al piano primo, distribuisce i vani laterali tutti della profondità di ml 4,70, addossato alla parete trova posto il vano scala a tre rampe.

La simmetria della pianta si rivela nei prospetti caratterizzati da finestre rettangolari (da cm 90x190) allineate, da bordi e fasce in rilievo e da dettagli costruttivi, come la cornice di gronda, in cemento amato.

Lo stato di conservazione risulta buono.

Unità edilizia 22b

In adiacenza sono attestati i magazzini dell'Orient Express ad un unico livello con muratura in mattoni. La pianta è rettangolare della profondità di 14 ml; i prospetti sono caratterizzati dalla sequenza, con passo di circa 5 ml, di 14 timpani a cui corrispondono le distinte coperture con tetto a capanna che sporgono dalla facciata prospettante il molo di levante; ogni modulo, contrassegnato da lesene poste in corrispondenza dei compluvi, è caratterizzato da un'apertura centrale (con alternanza di porte e finestre) ad arco ribassato con bordi in rilievo. L'altezza al colmo risulta di ml 6,70, l'ingresso è sopraelevato di ml 1,30 dal piano del molo.

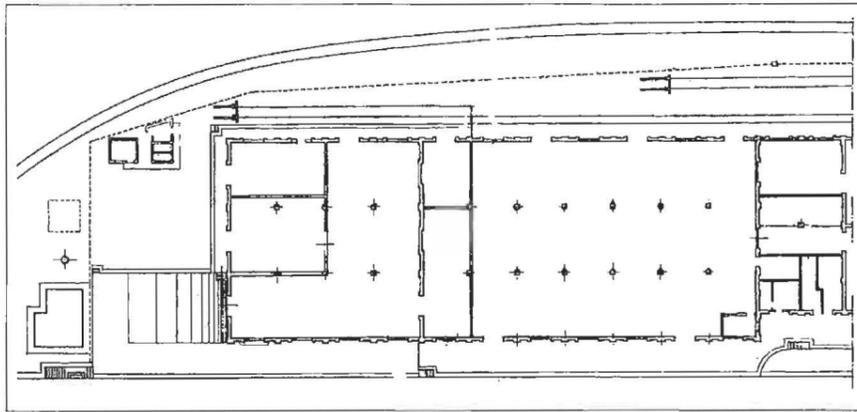
Lo stato di conservazione risulta buono.

I disegni riprodotti sono stati forniti dall'autorità portuale

UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 22a - 22b





Pianta piano terra dell' u.e. 22d



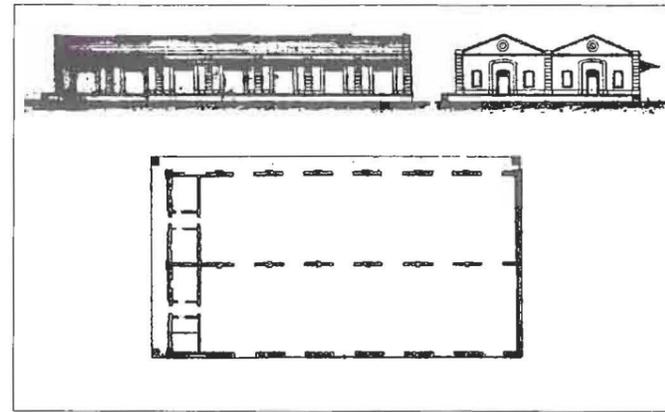
Sezione trasversale dell' u.e. 22d



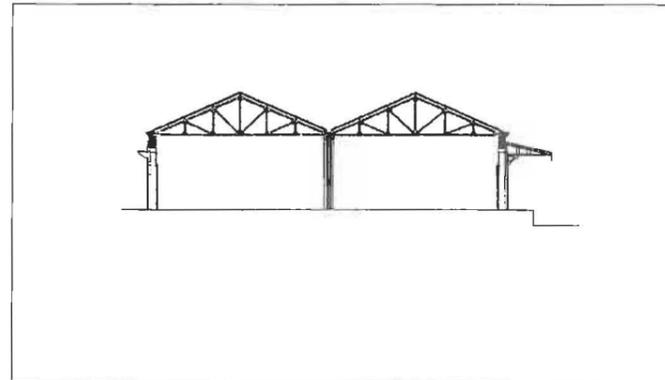
Foto 1 - Fronte nord-est



Foto 3 - Fronte est



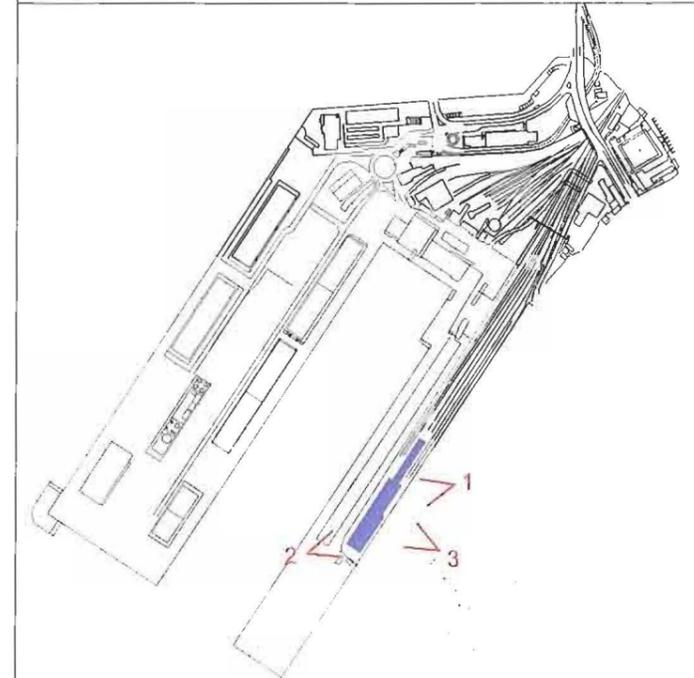
Il progetto originario (1880) dell' u.e. 22c



Sezione trasversale dell' u.e. 22c



Foto 2 - Fronte sud-ovest



ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Scala 1:500 / 1:1000

Epoca di costruzione: 1880
 Uso attuale: cantiere navali

DATI DIMENSIONALI

Unità edilizia 22c	
Superficie coperta mq	1274
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	1274
Altezza ml	8,5
Volume mc	10830
Unità edilizia 22d	
Superficie coperta mq	2340
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	2340
Altezza ml	8,5
Volume mc	19890

DESCRIZIONE

L'unità edilizia posta a ridosso del Canale della Scomenzera comprende più corpi di fabbrica con distinte caratteristiche architettoniche identicali come sub unità a,b (Unità di analisi A3) e sub unità c,d (Unità di analisi A1)

Unità edilizia 22c

A ridosso del magazzino 22b, verso sud, troviamo un altro magazzino, costruito nel 1880 di cui sono conservati i disegni originali. In origine era un edificio autonomo, attualmente viene utilizzato come sede di un cantiere per imbarcazioni da diporto. La pianta è formata dall'accostamento sul lato maggiore, lungo circa 50 metri, di due rettangoli simili (profondi all'interno 12,10 ml) che tracciano tre setti longitudinali in muratura portante in mattoni (ad otto teste) a loro volta ripartiti in sette campate lunghe 7 metri da lesene con capitello a sostegno di capriate in ferro con schema reticolare tipo inglese. Il modulo compositivo e strutturale della pianta si rivela anche nei prospetti: il "fianco" è definito dall'accoppiamento dei due corpi con timpani triangolari a cui corrispondono le distinte coperture a capanna e manto in coppi; il prospetto longitudinale è ancora caratterizzato dalla scansione costante e regolare delle lesene bugnate (larghe 90 cm) e delle aperture centrali. Gli elementi architettonici con modanature classiche e i dettagli costruttivi sono in pietra d'Istria. Verso la Banchina Isonzo sporge una tettoia con mensola in ferro della lunghezza di ml 3,30. Lo stato di conservazione risulta buono.

Unità edilizia 22d

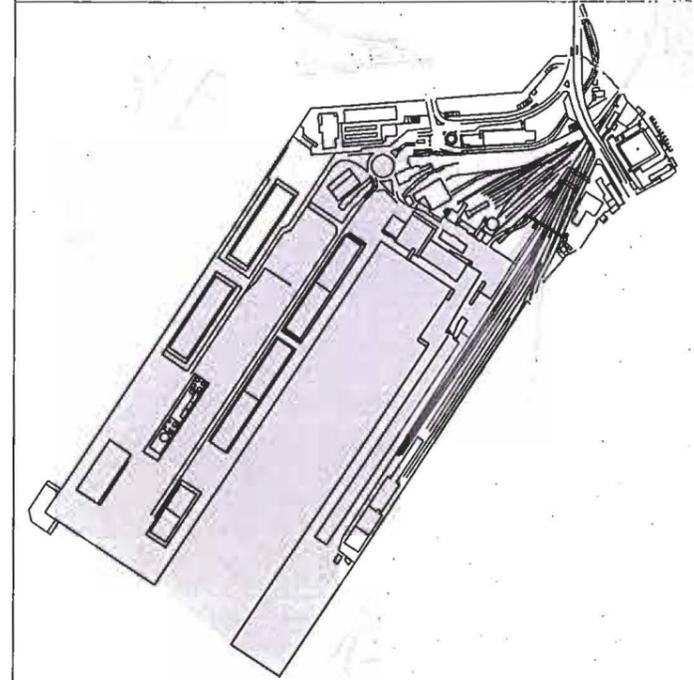
Costruito a ridosso del precedente e attualmente comunicante è il magazzino denominato "67". È composto da una pianta rettangolare a struttura modulare della profondità di tre campate da 10 ml e della lunghezza di undici passi da ml 7,00 a cui corrispondono, all'interno, due assi di pilastri a sezione quadrata con capitello, base da cm 55x55 e altezza 5,20 ml. La costruzione è avvenuta in due fasi, la prima corrisponde al tratto dei sette moduli. Le fondazioni sono "a pozzo" di tre diversi diametri (da ml 2,50, 2,00, 1,52) con una incamicatura in mattoni profonda fino al piano argilloso ed archi a tutto sesto sui quali poggiano le murature. La copertura è costituita dall'accostamento di tre tetti a capanna con i due compluvi posti in corrispondenza dei due assi di pilastri interni. L'armatura è formata da incavallature alla "Palenceau" ad interasse costante di 7,00 ml con puntoni in larice della sezione da cm 20 x 32, fazzoletti in ghisa e tiranti in ferro, sulle quali poggiano i colmarecci ed arcarecci sempre in larice. Sono presenti vicino al colmo lucernari filo falda della lunghezza di circa 3 metri, in origine si avevano abbaini con copertura. Verso la banchina Isonzo la falda sporge di 3,40 cm. I prospetti, come nei magazzini precedentemente descritti, sono caratterizzati dalla sequenza a passo costante e regolare delle lesene e delle aperture centrali ad arco ribassato, i dettagli architettonici come i bordi, lo zoccolo, gli spigoli e le cornici sono in pietra d'Istria con modanature classiche. L'altezza dei fronti è di ml 5,75. Lo stato di conservazione risulta buono.

I disegni riprodotti sono stati forniti dall'autorità portuale

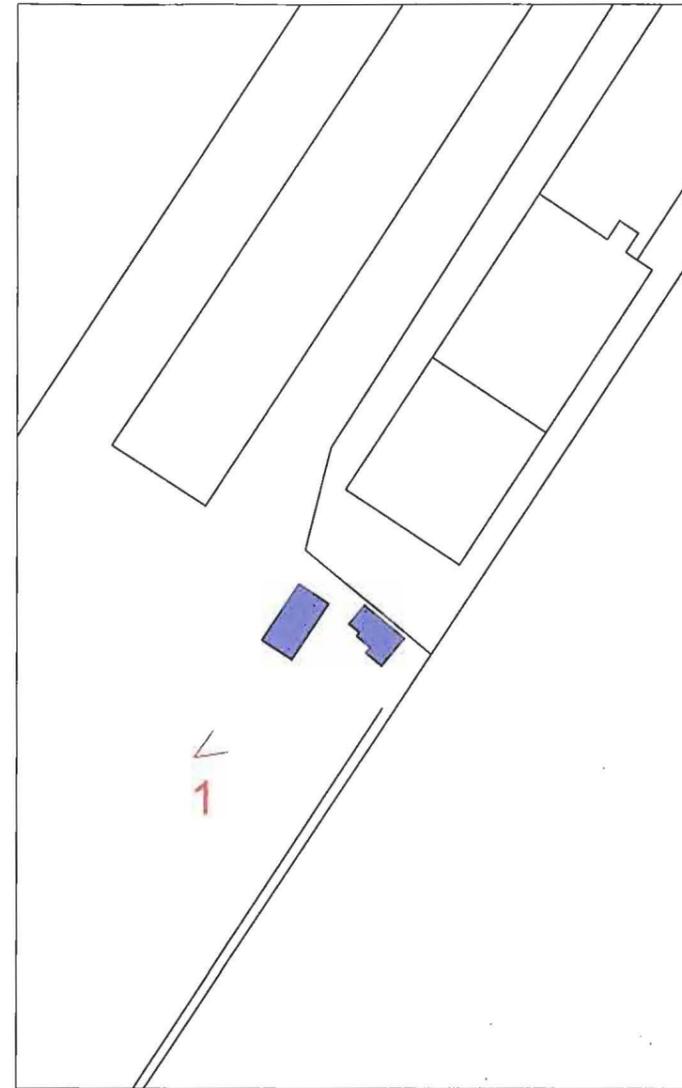
UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 22c - 22d





Fotopiano ripreso 25 Maggio 1982



ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 23 e 24

Epoca di costruzione: Anni Sessanta
 Uso attuale: Impianti tecnologici (u.e. 24) e uffici (u.e.23)

DATI DIMENSIONALI

Unità edilizia 23	
Superficie coperta mq	82
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	82
Altezza ml	4
Volume mc	325

Unità edilizia 24	
Superficie coperta mq	122
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	122
Altezza ml	4,4
Volume mc	533

DESCRIZIONE

Unità edilizia 23
 Piccolo edificio con copertura piana, struttura portante mista in cemento armato e laterizio utilizzato come uffici dell'attività cantieristica.
 Lo stato di conservazione è mediocre.

Unità edilizia 24
 Manufatto prefabbricato in cemento armato con copertura piana utilizzato per gli impianti della rete elettrica.
 Lo stato di conservazione è mediocre.



Foto 1 - unità edilizie n° 23, 24

I disegni riprodotti sono stati forniti dall'Autorità Portuale

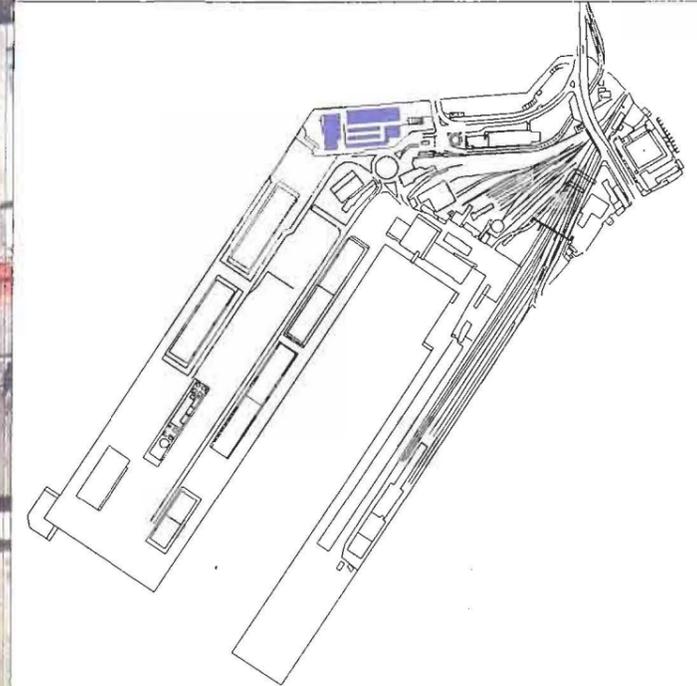
UNITA' DI ANALISI A1

UNITA' EDILIZIA 23 - 24



4.2 Unità di analisi A2





ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 9,10,11,12,13,14

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Epoca di costruzione: Anni Cinquanta
Uso attuale: Mercato ittico e direzionale(u.e.9)

DATI DIMENSIONALI

- Unità edilizia 9	
Superficie coperta mq	157
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	157
Altezza	3,40
Volume	536
- Unità edilizia 10	
Superficie coperta mq	1665
Numero di piani	5
Superficie lorda di pavimento mq	6660
Altezza	15,95
Volume	26.640
- Unità edilizia 11	
Superficie coperta mq	2080
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	2080
Altezza	6,40
Volume	13.312
- Unità edilizia 12	
Superficie coperta mq	340
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	340
Altezza	6,7
Volume	2278

UNITA' DI ANALISI A2

UNITA' EDILIZIE 9-10-11-12-13-14



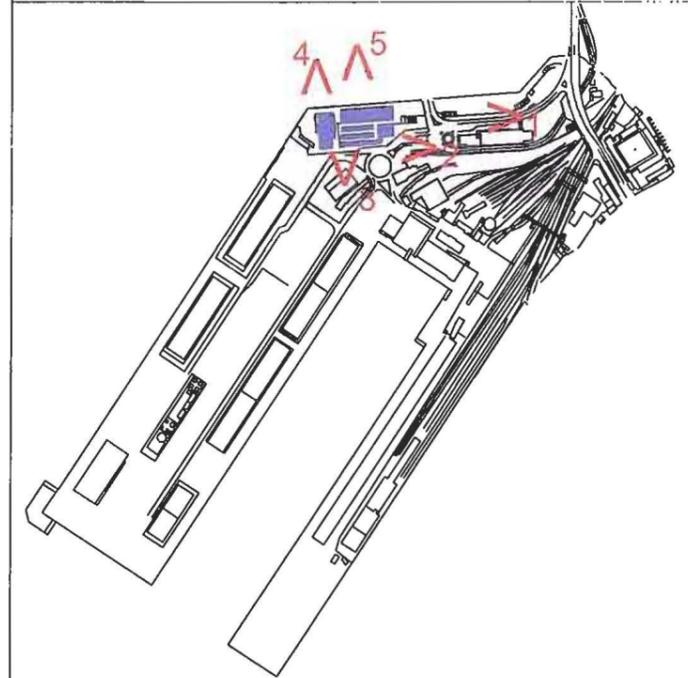


Foto 1 - Unità Edilizie n° 10, 11, 14



Foto 1 - Unità Edilizia n° 14



Foto 3 - Unità Edilizia n° 10

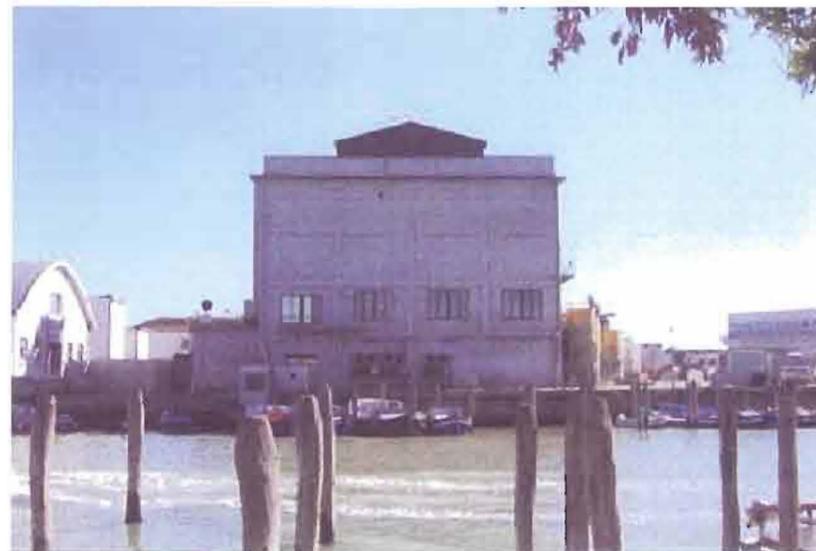


Foto 4 - Unità Edilizia n° 10



Foto 5 - Unità Edilizia n° 11

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

- Unità edilizia 13	
Superficie coperta mq	340
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	340
Altezza	6,7
Volume	2278
- Unità edilizia 14	
Superficie coperta mq	1028
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	1028
Altezza	5-8
Volume	8031

DESCRIZIONE

Le distinte unità, prive di particolare qualità architettonica, fanno parte di un complesso edilizio connesso alle attività del commercio ittico. L'area interna di pertinenza è delimitata da una recinzione per consentire l'accesso ai soli operatori del settore. L'edificio principale del mercato, affacciato sul canale del Tronchetto, è costituito da un corpo a pianta rettangolare con struttura in cemento armato e copertura a volta (u.e. n.11). Sul retro è attestata l'unità edilizia n.10 che, per dimensioni in pianta e altezza, rappresenta l'edificio di maggior impatto volumetrico dell'area. La copertura è piana, sulla terrazza di recente è stato aggiunto un volume centrale con tetto a falde. La maglia strutturale in cemento armato è riconoscibile nei prospetti. L'unità edilizia n.14 comprende più corpi di fabbrica uniti con muratura in laterizio e coperture a falde in coppi; nel volume con tetto a padiglione prospettante l'area d'ingresso al mercato ittico, trova posto uno sportello bancario. Lo stato di conservazione degli edifici risulta sostanzialmente buono.

UNITA' DI ANALISI A2

UNITA' EDILIZIE 10-11-14



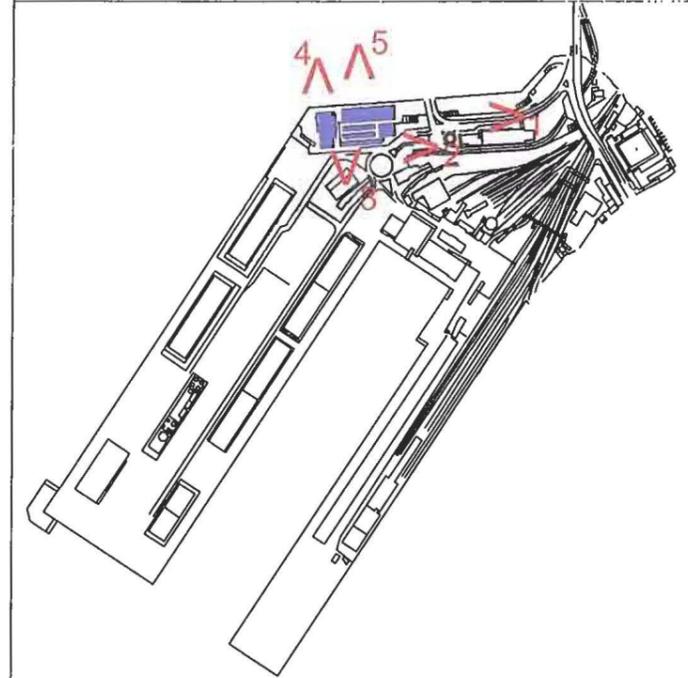


Foto 1 - Unità Edilizie n° 10, 11, 14



Foto 1 - Unità Edilizia n° 14



Foto 3 - Unità Edilizia n° 10

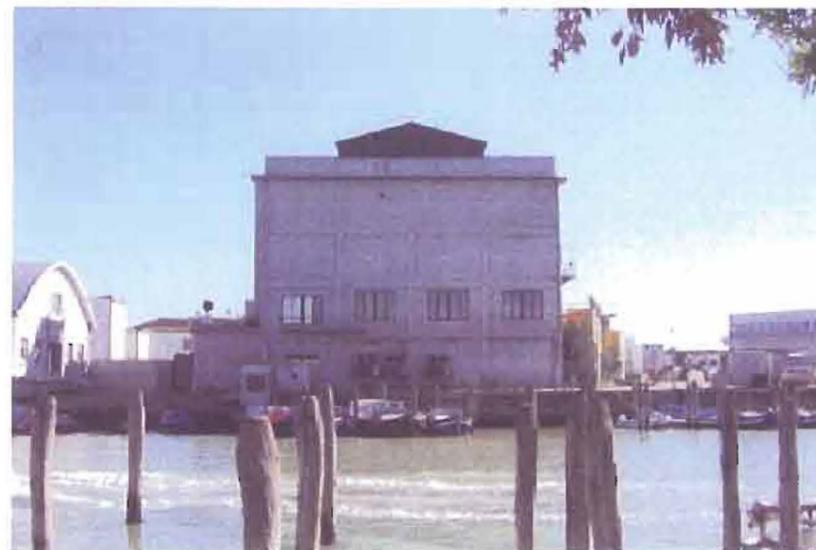


Foto 4 - Unità Edilizia n° 10

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

- Unità edilizia 13	
Superficie coperta mq	340
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	340
Altezza	6,7
Volume	2278
- Unità edilizia 14	
Superficie coperta mq	1028
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	1028
Altezza	5-8
Volume	8031

DESCRIZIONE

Le distinte unità, prive di particolare qualità architettonica, fanno parte di un complesso edilizio connesso alle attività del commercio ittico. L'area interna di pertinenza è delimitata da una recinzione per consentire l'accesso ai soli operatori del settore. L'edificio principale del mercato, affacciato sul canale del Tronchetto, è costituito da un corpo a pianta rettangolare con struttura in cemento armato e copertura a volta (u.e. n.11). Sul retro è attestata l'unità edilizia n.10 che, per dimensioni in pianta e altezza, rappresenta l'edificio di maggior impatto volumetrico dell'area. La copertura è piana, sulla terrazza di recente è stato aggiunto un volume centrale con tetto a falde. La maglia strutturale in cemento armato è riconoscibile nei prospetti. L'unità edilizia n.14 comprende più corpi di fabbrica uniti con muratura in laterizio e coperture a falde in coppi; nel volume con tetto a padiglione prospettante l'area d'ingresso al mercato ittico, trova posto uno sportello bancario. Lo stato di conservazione degli edifici risulta sostanzialmente buono.



Foto 5 - Unità Edilizia n° 11

UNITA' DI ANALISI A2

UNITA' EDILIZIE 10-11-14



4.3 Unità di analisi A3



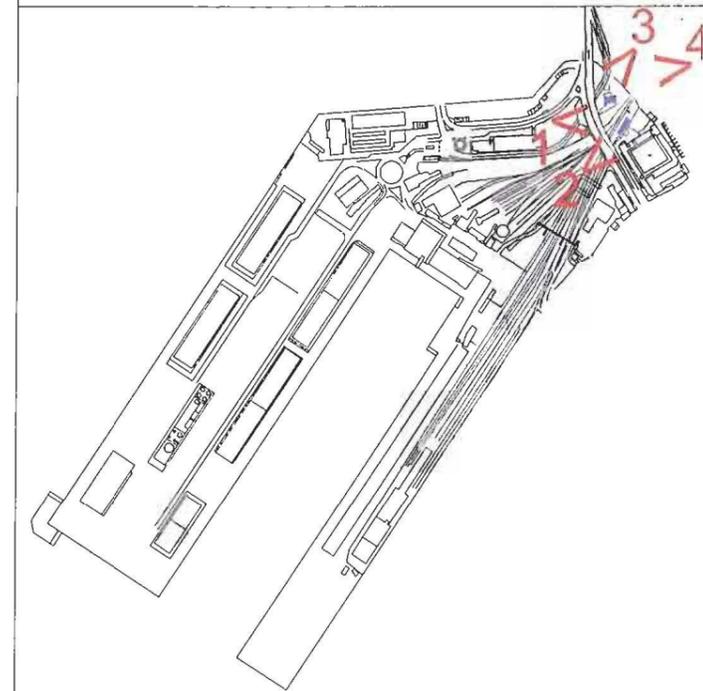
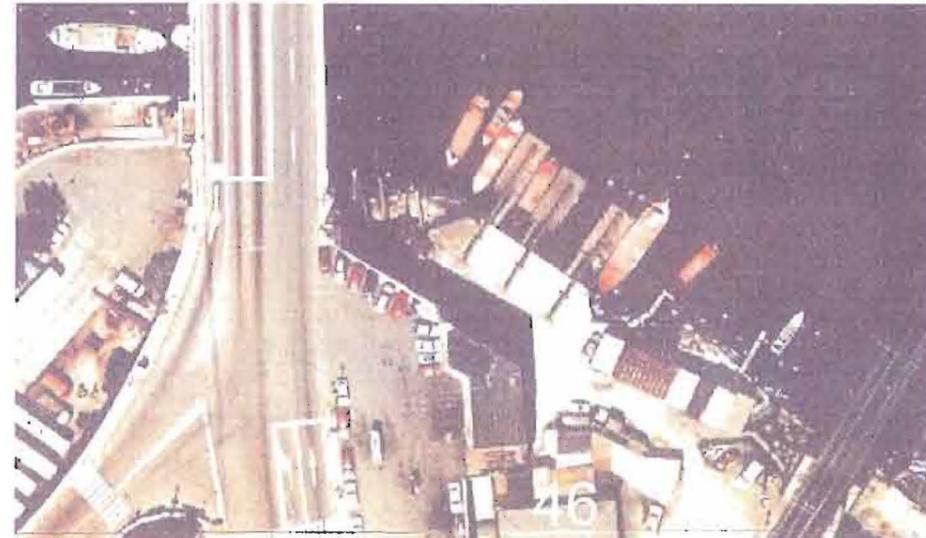


Foto 1 - Unità Edilizia n° 45



Foto 2 - Unità Edilizia n° 45



Fotopiano ripresa 25 Maggio 1982



Foto 3 - Unità Edilizia n° 46



Foto 4 - Unità Edilizia n° 46

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 45
 Epoca di costruzione: Primo Novecento
 Uso attuale: Uffici in uso alle RFI

DATI DIMENSIONALI	
Superficie coperta mq	270
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	270
Altezza ml	5,15
Volume mc	1380

DESCRIZIONE
 Edificio a pianta rettangolare con copertura a capanna, muratura in mattoni, prospetti caratterizzati da aperture regolari con bordi.
 Lo stato di conservazione é mediocre.

Unità edilizia 46
 Epoca di costruzione: Anni Settanta
 Uso attuale: Uffici in uso alle RFI

DATI DIMENSIONALI	
Superficie coperta mq	186
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	186
Altezza ml	5
Volume mc	924

DESCRIZIONE
 Edificio con copertura a falde e struttura mista in laterizio e cemento armato.
 Lo stato di conservazione é buono.

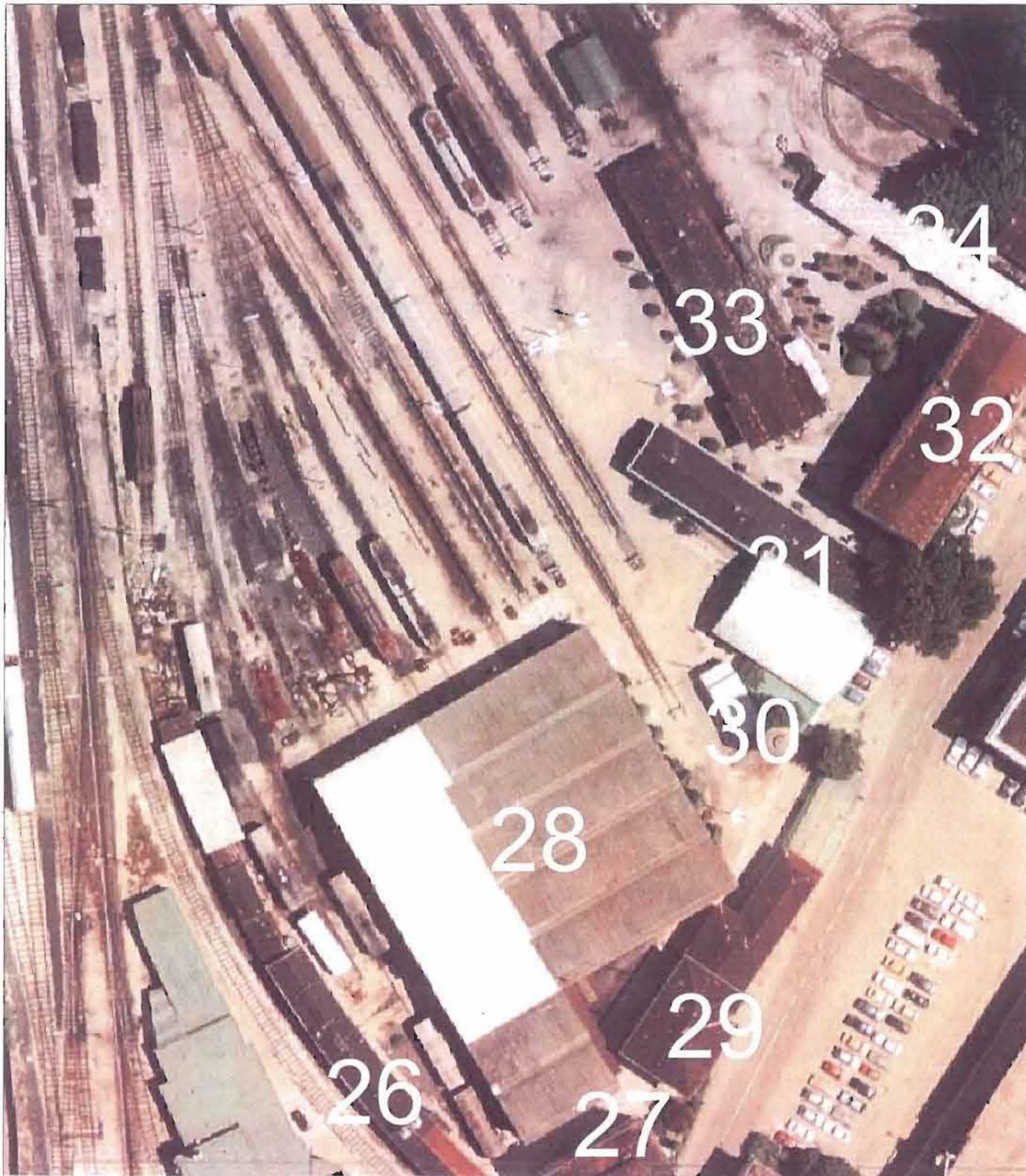
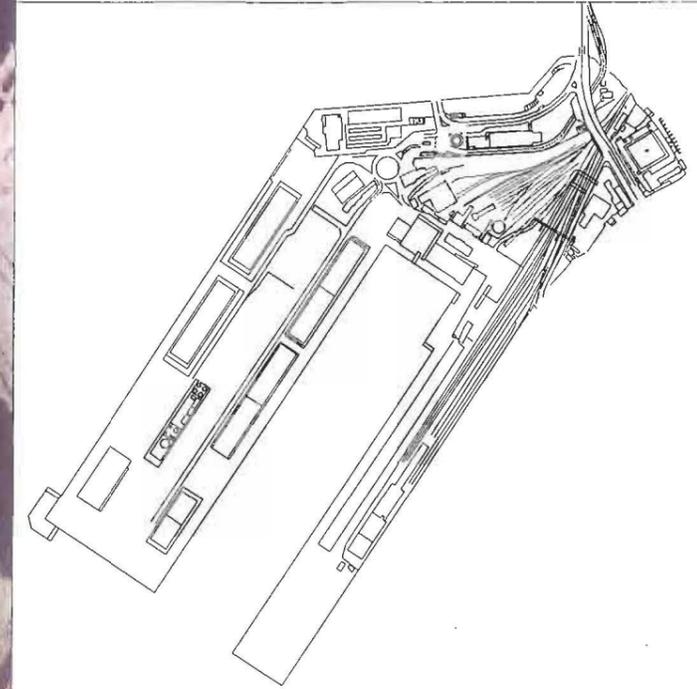
UNITA' DI ANALISI A3

UNITA' EDILIZIE 45-46



4.4 Unità di analisi A4





ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 25 (260)

Epoca di costruzione: Anni Sessanta
 Uso attuale: Bar - ristorante

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	900
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	1682
Altezza ml	5-8
Volume mc	15081

DESCRIZIONE

Edificio con struttura portante mista in cemento armato e laterizio composto da due corpi di fabbrica, uno con copertura piana e l'altro con copertura formata da quattro volte. In origine veniva utilizzato come mensa aziendale. Lo stato di manutenzione risulta buono.

Unità edilizia 26

Epoca di costruzione: Anni Cinquanta
 Uso attuale: Non utilizzata

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	414
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	414
Altezza ml	2,6 - 4,8
Volume mc	1881

DESCRIZIONE

Edificio a pianta allungata, posto tra l'unità edilizia n.25 e 27, con muratura portante in mattoni, copertura con a due falde con capriate in cemento armato e manto in tegole di cotto. Veniva utilizzato per gli impianti tecnologici e come deposito delle ferrovie. Lo stato di conservazione risulta mediocre.

UNITA' DI ANALISI A4

UNITA' EDILIZIE 25 (260-261) -26-27-28-29-30-31-32-33-34-35





Foto 1 - Unità Edilizia n° 25



Foto 2 - Unità Edilizia n° 27



Foto 3 - Unità Edilizia n° 28



Foto 4 - Unità Edilizie n° 30-31



Foto 5 - Unità Edilizia n° 26

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 27

Epoca di costruzione: Fine Ottocento
 Uso attuale: Non utilizzato

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	161
Numero di piani	3
Superficie lorda di pavimento mq	483
Altezza ml	12,50
Volume mc	2013

DESCRIZIONE

Edificio denominato "ex ferrotele" a pianta rettangolare delle dimensioni di ml 10,60 per ml 15,20 con muratura portante in mattoni, copertura a padiglione con torretta centrale. Il prospetto è simmetrico caratterizzato da aperture rettangolari con bordi in rilievo. Lo stato di conservazione risulta mediocre.

Unità edilizia 28

Epoca di costruzione: Fine Ottocento
 Uso attuale: Non utilizzato

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	2058
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	2058
Altezza ml	10
Volume mc	20.580

DESCRIZIONE

L'edificio è stato utilizzato come rimessa locomotive. La pianta è sostanzialmente rettangolare delle dimensioni di ml 43,00 per ml 40,55 con un corpo aggiunto (da ml 16,30 per 14,90). La muratura portante è in mattoni con lesene, la copertura è suddivisa in sette falde con lucernario. Nel Catasto Austro Italiano (1867-1913) l'unità edilizia risulta presente. Lo stato di conservazione risulta pessimo.

UNITA' DI ANALISI A4

UNITA' EDILIZIE 25 (260-261) -26-27-28-30-31





Foto 1 - Unità Edilizia n° 32



Foto 2 - Unità Edilizia n° 34



Foto 3 - Unità Edilizia n° 29



Foto 4 - Unità Edilizia n° 29



Foto 5 - Unità Edilizia n° 33



Foto 6 - Unità Edilizia n° 33

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 29

Epoca di costruzione:Anni Sessanta
 Uso attuale: Non utilizzata

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	299
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	456
Altezza ml	5,45-8,61
Volume mc	2123

DESCRIZIONE

Edificio con muratura in laterizio e copertura a falde con manto in tegole piane di laterizio, pianta della lunghezza di 27 ml. Veniva utilizzato come "uffici e spogliatoi del personale di macchina" delle ferrovie. Lo stato di conservazione risulta pessimo.

Unità edilizia 30

Epoca di costruzione: Primo Novecento
 Uso attuale: Non utilizzata

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	42
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	42
Altezza ml	3,80
Volume mc	160

DESCRIZIONE

Piccolo edificio in muratura con copertura piana che veniva utilizzato per gli impianti tecnologici elettrici. Lo stato di conservazione risulta pessimo.

UNITA' DI ANALISI A4

UNITA' EDILIZIA 29-32-33-34



Unità edilizia 31

Epoca di costruzione: Primo Novecento
 Uso attuale: Non utilizzata

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	555
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	555
Altezza ml	5,3 - 4,0
Volume mc	2.473

DESCRIZIONE

Edificio con struttura mista in cemento armato e laterizio che veniva utilizzato come mensa aziendale con magazzini.
 Lo stato di conservazione risulta pessimo.

Unità edilizia 32

Epoca di costruzione: Anni Cinquanta
 Uso attuale: Ricettivo riservato al personale ferroviario

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	382
Numero di piani	4
Superficie lorda di pavimento mq	1497
Altezza ml	13,50
Volume mc	4000

DESCRIZIONE

Edificio denominato "ferrotele" a pianta rettangolare delle dimensioni di 31,35 ml per 9,45 con muratura in laterizio e tetto a due falde con manto in laterizio.
 Lo stato di conservazione risulta mediocre.

Unità edilizia 33

Epoca di costruzione: Primo Novecento
 Uso attuale: Non utilizzata

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	310
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	310
Altezza ml	3,5
Volume mc	1086

DESCRIZIONE

Edificio a pianta rettangolare con copertura a falde delle dimensioni di ml 42,20 per 7,35 con struttura portante in calcestruzzo e muratura di tamponamento in laterizio, veniva utilizzato per le attività delle ferrovie.
 Lo stato di conservazione risulta pessimo.

Unità edilizia 34

Epoca di costruzione: Primo Novecento
 Uso attuale: Non utilizzata

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	166
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	166
Altezza ml	3,5
Volume mc	582

DESCRIZIONE

Edificio con pianta sostanzialmente rettangolare della lunghezza di ml 37,20 per circa ml 4 con muratura in mattoni con lesene e copertura a falde. Attualmente è coperto dalla vegetazione, veniva utilizzato come "spogliatoio manovali".
 Lo stato di conservazione risulta pessimo.

Unità edilizia 35

Epoca di costruzione: Primo Novecento
 Uso attuale: Non utilizzata

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	177
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	354
Altezza ml	7,6
Volume mc	1348

DESCRIZIONE

Edificio con muratura portante in mattoni, copertua a falde in laterizio, è presente nel catasto Austo-italiano 1867-1913 con il numero 1498.
 Lo stato di conservazione risulta pessimo.

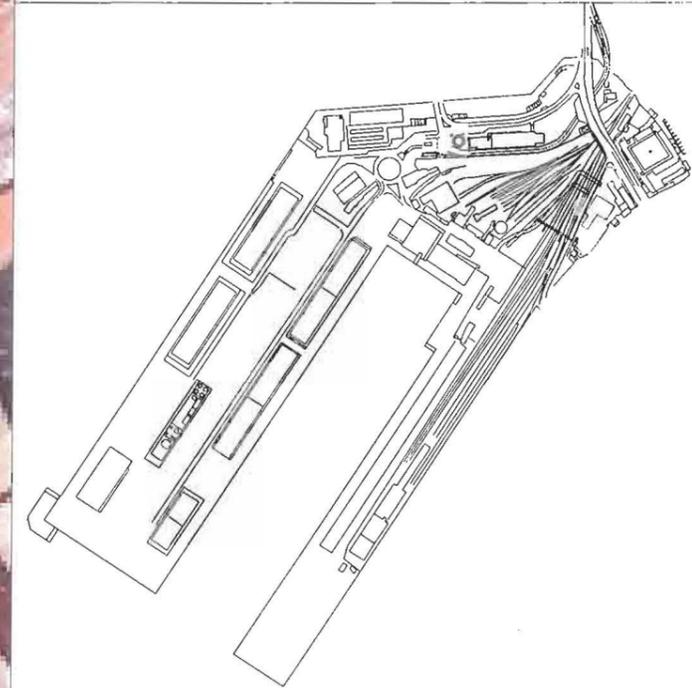
UNITA' DI ANALISI A4

UNITA' EDILIZIA 31-32-33-34-35



4.5 Unità di analisi A5





ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 36 (200)
 Epoca di costruzione: Primo Novecento
 Uso attuale: Non utilizzato

DATI DIMENSIONALI	
Superficie coperta mq	83
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	83
Altezza m	2,1
Volume mc	170

DESCRIZIONE
 L'edificio veniva utilizzato per rimessaggio imbarcazioni, di recente è crollato.

Unità edilizia 37 (201)
 Epoca di costruzione: Primo Novecento
 Uso attuale: Rimessaggio imbarcazioni

DATI DIMENSIONALI	
Superficie coperta mq	96
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	96
Altezza m	2,1
Volume mc	198

DESCRIZIONE
 Edificio posto tra l'unità edilizia n.36 e 38, con muratura portante in laterizio, copertura a falde, manto in tegole piatte di cotto. Attualmente viene utilizzato per le attività del dopolavoro dei dipendenti dell'autorità portuale. Lo stato di conservazione è mediocre.

UNITA' DI ANALISI A5

UNITA' EDILIZIE 36(200)-37(201)-38(202)-39(205-206)-40(209)-41(213)-42(210)-43(214)



Unità edilizia 42

Epoca di costruzione: Primo Novecento
Uso attuale: Direzionale

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	456
Numero di piani	2
Superficie lorda di pavimento mq	896
Altezza ml	2,1-5,6
Volume mc	2.495

DESCRIZIONE

L'edificio ha subito una ristrutturazione nel 1939. La pianta è sostanzialmente rettangolare delle dimensioni di circa 8 metri per 40 con muratura portante in laterizio e copertura piana in cemento armato.

Lo stato di conservazione é mediocre.

Unità edilizia 43

Epoca di costruzione: Anni Sessanta
Uso attuale: Direzionale

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	574
Numero di piani	4
Superficie lorda di pavimento mq	1903
Altezza ml	4,1-13,90
Volume mc	6705

DESCRIZIONE

Edificio costruito a ridosso dell'unità edilizia preesistente n.42 con struttura portante mista in cemento armato e laterizio.

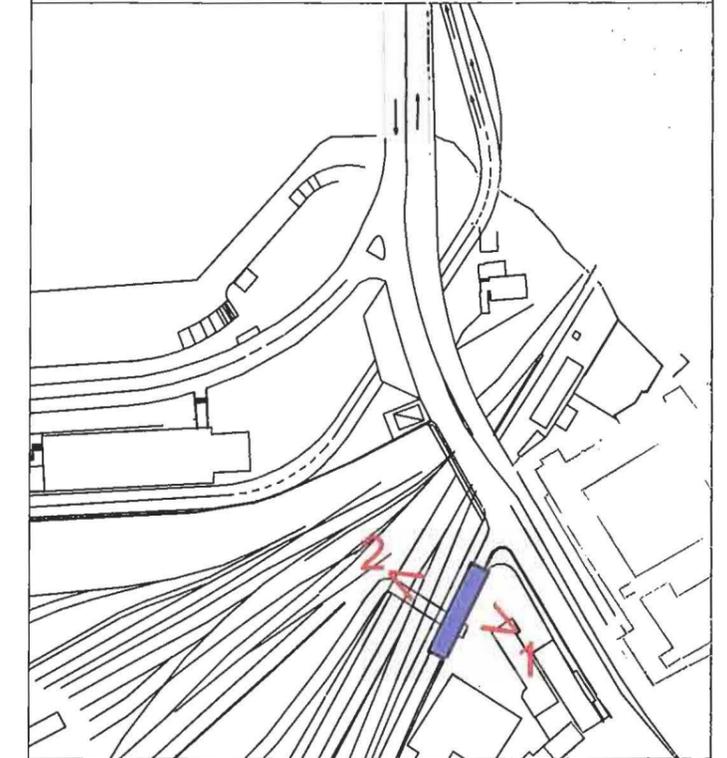
I prospetti sono caratterizzati dalla copertura piana e dalla articolazione degli elementi delle terrazze, parte delle quali con parapetto in muratura. L'accesso principale avviene al secondo piano direttamente dalla viabilità pubblica.

Lo stato di conservazione é mediocre.

UNITA' DI ANALISI	A5
-------------------	----

UNITA' EDILIZIE	42(210)-43(214)
-----------------	-----------------





ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 51

Epoca di costruzione: Primo Novecento
Uso attuale: Autorimessa e depositi

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	608
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	608
Altezza ml	4
Volume mc	2432

DESCRIZIONE

Sono stati ricavati alcuni locali, in uso all'Autorità Portuale, al di sotto della struttura stradale attraverso la costruzione di muratura di tamponamento con aperture tra i pilastri preesistenti in cemento armato. Lo stato di conservazione é mediocre.



Foto 1 - Unità Edilizia n° 50

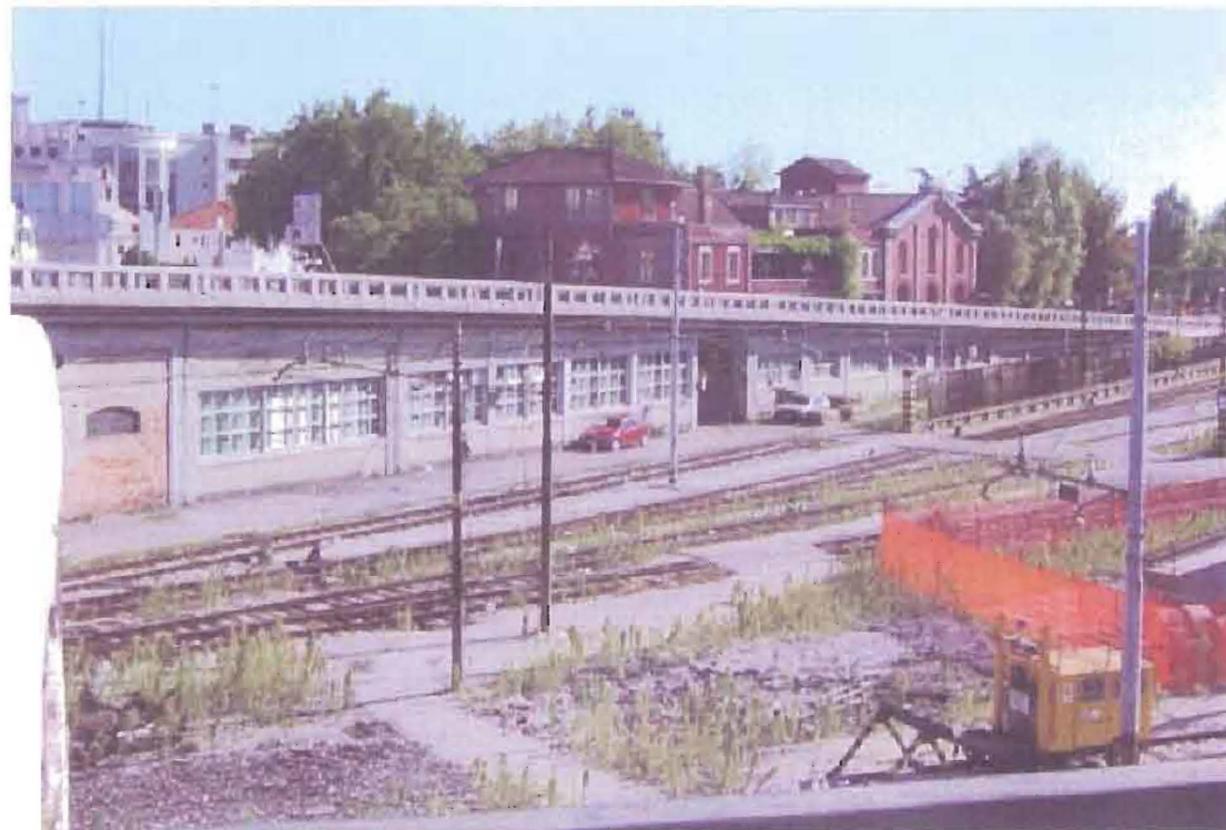


Foto 2 - Unità Edilizia n° 50

UNITA' DI ANALISI A5

UNITA' EDILIZIA 51



4.6 Unità di analisi A6



4.7 Unità di analisi A7





Foto 1 - Unità Edilizia n° 49



Foto 2 - Unità Edilizia n° 49



Foto 3 - Unità Edilizia n° 49



Foto 4 - Unità Edilizia n° 49

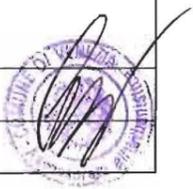


Vista da canale del Tronchetto



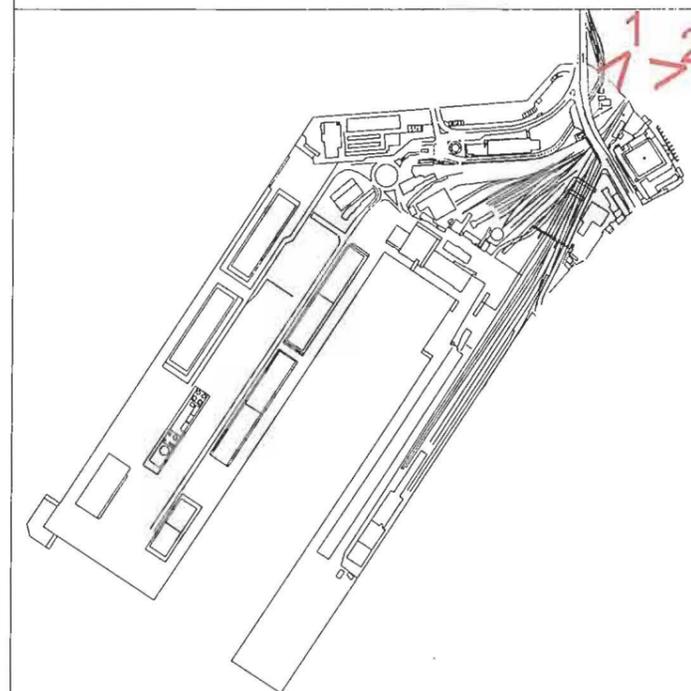
Banchina interscambio merci

Direzione Centrale Sviluppo del Territorio e Mobilità Trasformazioni Urbane	
PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA MARITTIMA	
Direzione Centrale Sviluppo del Territorio e Mobilità Trasformazioni Urbane	
PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA MARITTIMA	
ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE	
Unità edilizia 50	
Epoca di costruzione: Primo Novecento Uso attuale: Magazzini e depositi	
DATI DIMENSIONALI	
Superficie coperta mq	1224
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	1224
Altezza ml	7
Volume mc	8568
DESCRIZIONE	
Sono stati ricavati alcuni locali, al di sotto della sede stradale attraverso lavori di tamponamento del volume sotto la rampa. L'accesso avviene utilizzando le aperture ad arco a tutto sesto della struttura stradale verticale in mattoni.	
Lo stato di conservazione é mediocre.	
UNITA' DI ANALISI	A7
UNITA' EDILIZIA	50



4.8 Unità di analisi A8





Fotopiano ripresa 25 Maggio 1982

ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità di analisi A8

Uso attuale: Attività commerciale

DATI DIMENSIONALI

Superficie mq 607

DESCRIZIONE

L'area, autonomamente identificata come unità di analisi A8, è delimitata da una banchina prospiciente il Canal Grande ed utilizzata, in concessione, da una ditta per rivendita di materiale edile, con deposito e gru.



Foto 1 - Area cantiere edile

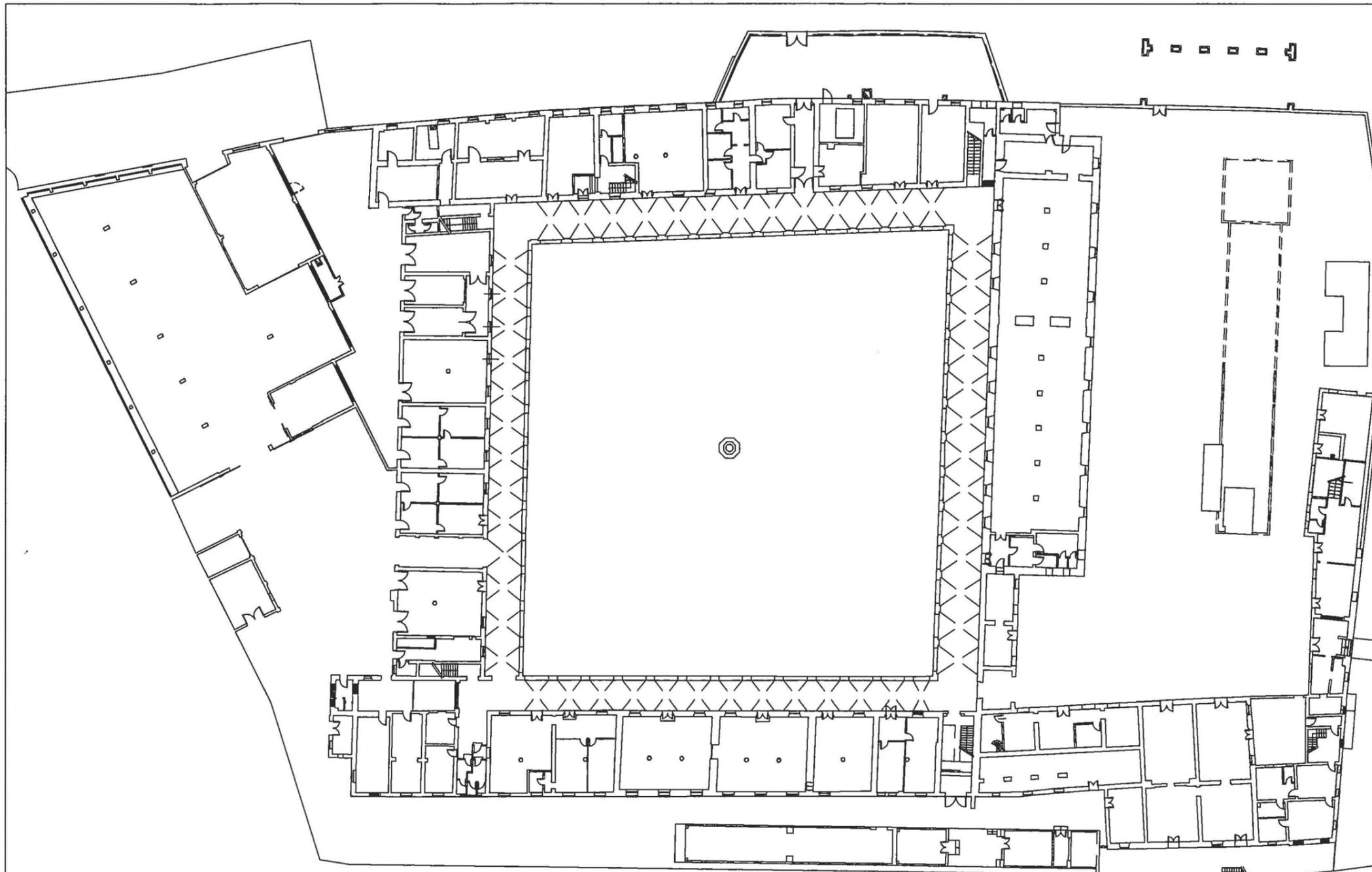


Foto 2 - Area cantiere edile e sottorampa

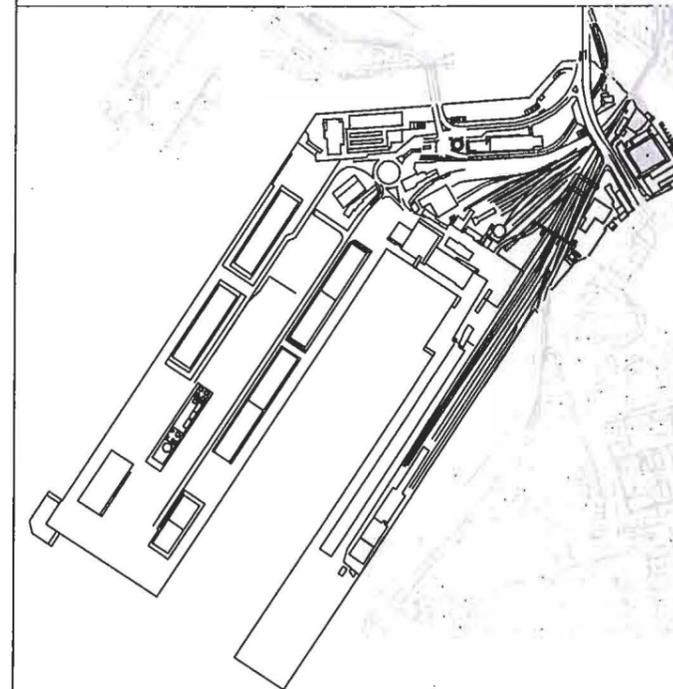


4.9 Unità di analisi A9





Pianta Piano Terra



ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

sc. 1:500

Unità edilizia 47-48

Epoca di costruzione: X° sec. con trasformazioni successive
 Uso attuale: Caserma Polizia di Stato

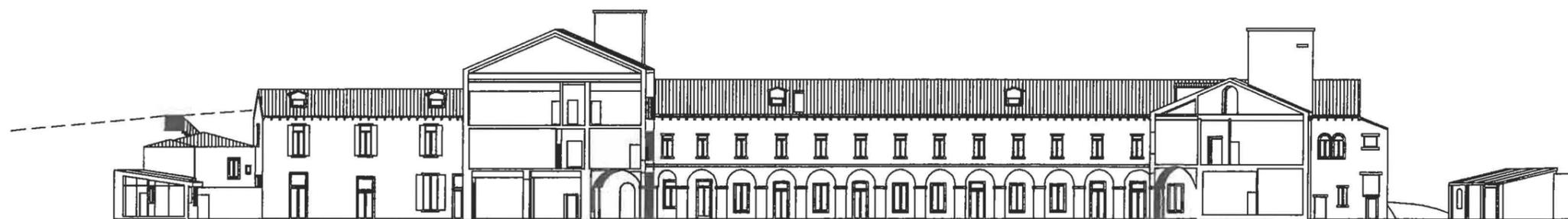
DATI DIMENSIONALI

Unità edilizia 47	
Superficie coperta mq	4256
Numero di piani	3
Superficie lorda di pavimento mq	11920
Altezza ml	12,35
Volume mc	42906
Unità edilizia 48	
Superficie coperta mq	877
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	877
Altezza ml	4,75
Volume mc	4166

DESCRIZIONE

Unità composta da più corpi di fabbrica a due e tre piani, corte centrale delle dimensioni di circa ml 45 per 46 con prospetti interni caratterizzati dai portici al piano terra con arco a tutto sesto, copertura a falde in coppi di cotto, muratura in mattoni, aperture rettangolari con bordi in pietra d'Istria. L'unità edilizia 47 rappresenta quanto rimane dell'antico complesso conventuale dell'Isola di Santa Chiara fondato nel X° secolo e in origine comprendente una chiesa con campanile. Fin dal 1236 veniva utilizzato come monastero e nel XVII° sec veniva ricostruito a seguito di un incendio. All'inizio dell'Ottocento il bene ecclesiastico viene espropriato per destinarlo nel 1819 a ospedale militare, subito dopo le autorità dell'esercito fanno demolire la chiesa e il campanile. Negli anni più recenti l'immobile viene adibito a caserma della Polizia di Stato e vengono eseguiti interventi che cancellano in parte le caratteristiche storiche originarie, inoltre è stato costruito un volume a ridosso del Canale di

I disegni riprodotti sono stati forniti dal ministero della cultura

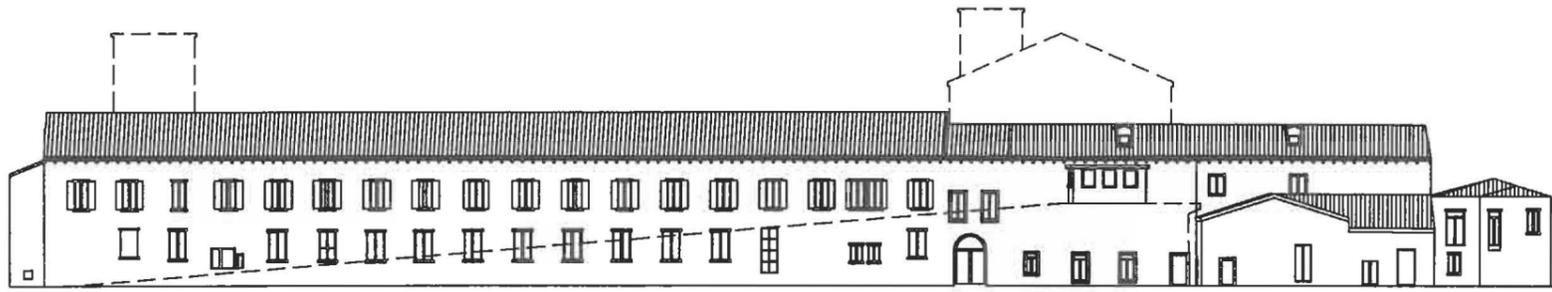


Prospetto interno cortile lato ovest

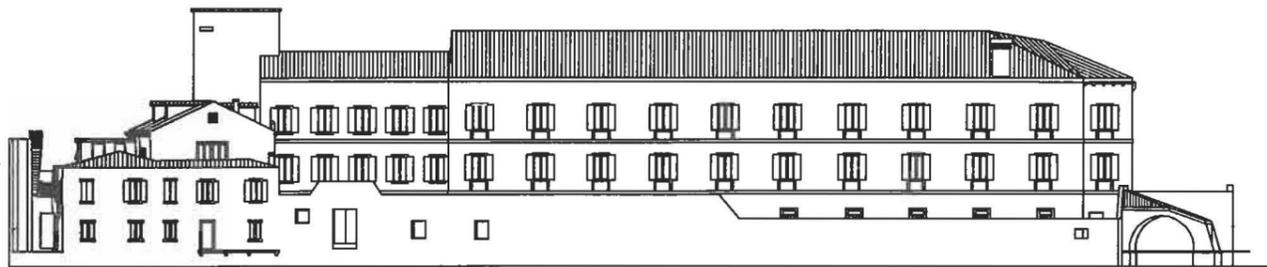
UNITA' DI ANALISI A9

UNITA' EDILIZIE 47-48





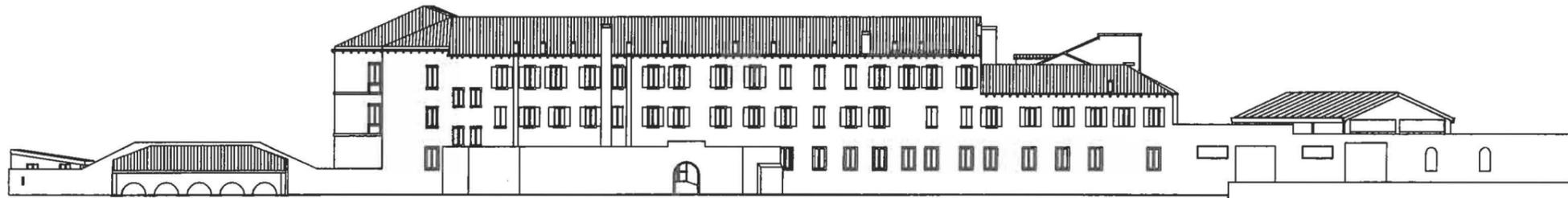
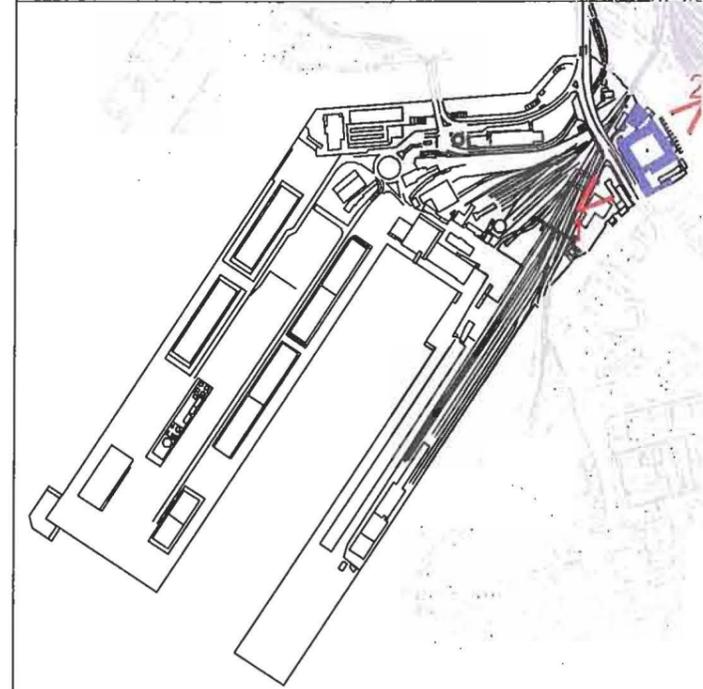
Prospetto lato ovest (vista esclusa rampa di accesso)



Prospetto esterno dal canale Scomenzera



Foto 1 - Accesso principale



Prospetto esterno su Canal Grande



Foto 2 - Prospetto su Canal Grande

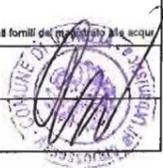
ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

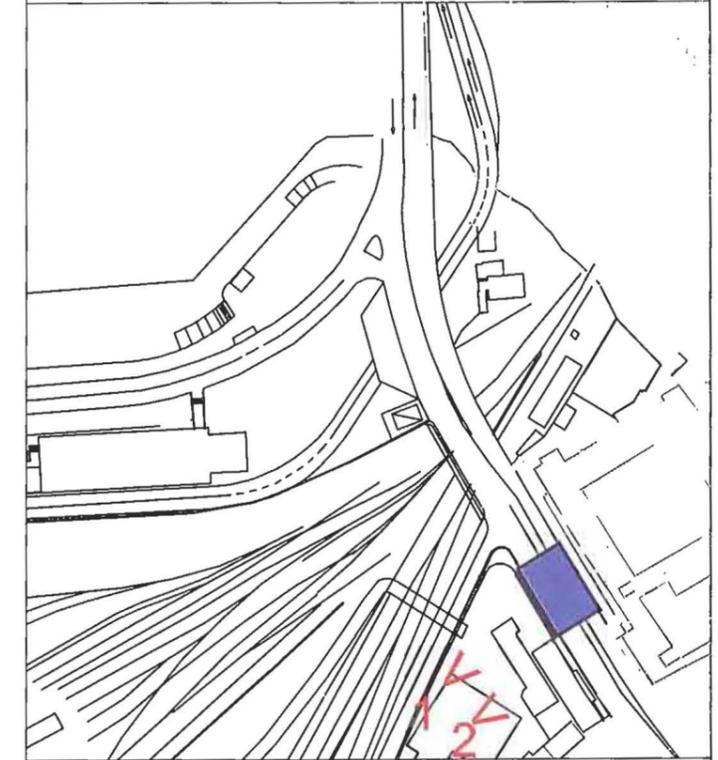
sc. 1:500

Santa Chiara, utilizzato come ingresso al poligono di tiro posto ad una quota sottostante e un volume identificato come u.e. 48 adibito ad officina meccanica.
L'accesso carrabile avviene direttamente dal ponte della Libertà e la corte interna con pozzo è adibita a parcheggio, è esistente un ulteriore ingresso pedonale a quota inferiore che passa sotto la rampa stradale.
Lo stato di conservazione è discreto.

UNITA' DI ANALISI A9

UNITA' EDILIZIE 47-48





ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 52

Epoca di costruzione: Primo Novecento
Uso attuale: Autorimessa e depositi

DATI DIMENSIONALI

Superficie coperta mq	1000
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	1000
Altezza ml	4
Volume mc	4000

DESCRIZIONE

Sono stati ricavati alcuni locali, in uso alla Polizia di Stato, al di sotto delle volte della struttura stradale attraverso lavori di tamponamento degli archi in mattoni.

Alcune aperture consentono l'accesso e l'attraversamento pedonale al di sotto della rampa tra le due unità di analisi A5 e A9.

Lo stato di conservazione è mediocre.

UNITA' DI ANALISI A9

UNITA' EDILIZIA 52

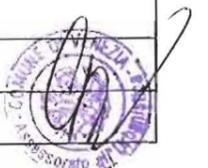


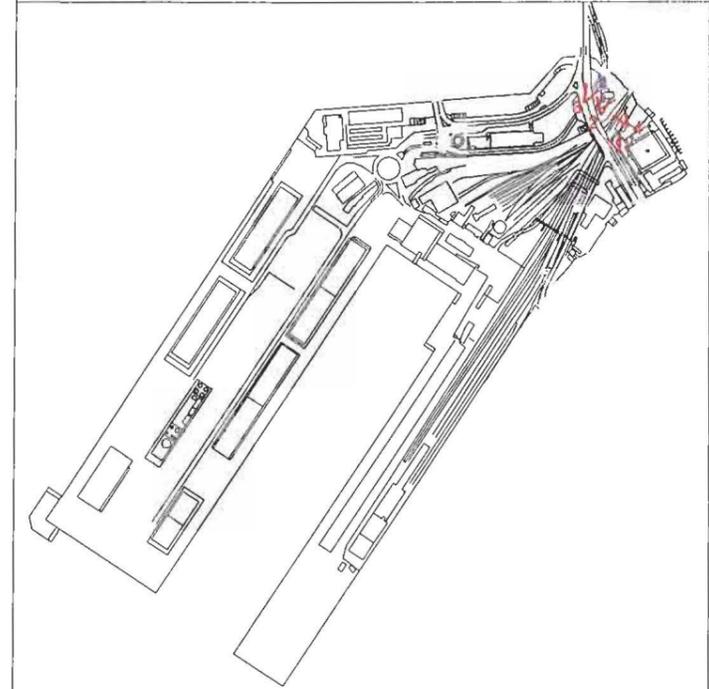
Foto 1 - Unità Edilizia n° 51



Foto 2 - Unità Edilizia n° 51

4.10 Unità di analisi A10





ANALISI DELLE UNITA' EDILIZIE

Unità edilizia 49

Epoca di costruzione: Anni sessanta
Uso attuale: Attività commerciale
(distributore di carburante)

DATI DIMENSIONALI

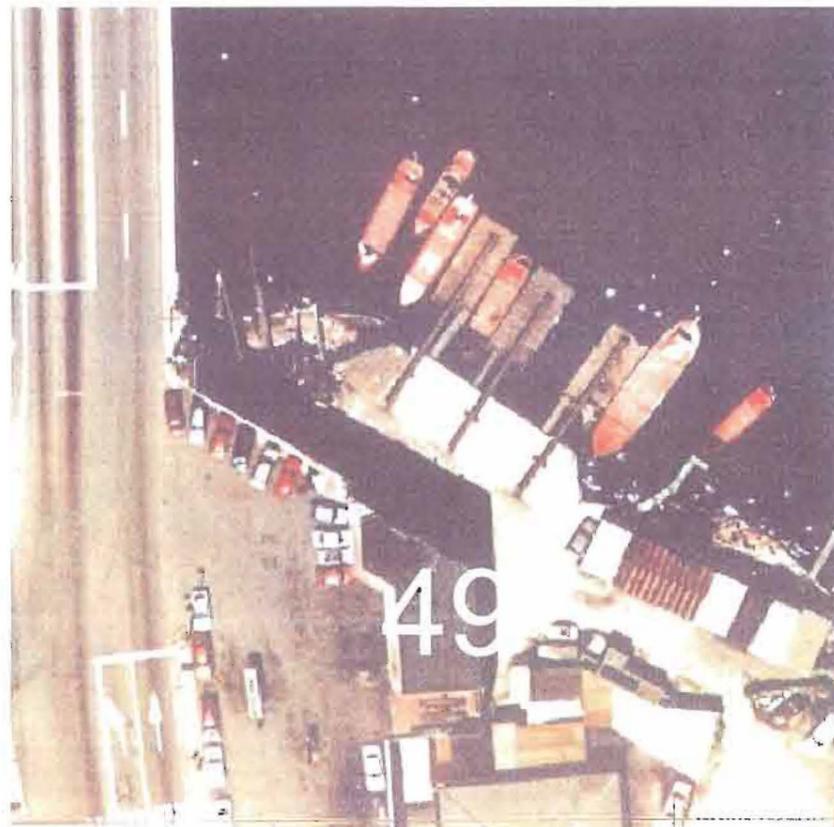
Superficie coperta mq	150
Numero di piani	1
Superficie lorda di pavimento mq	150
Altezza ml	3,50
Volume mc	525

DESCRIZIONE

Edificio con muratura in mattoni, copertura piana e pensilina adibito a stazione di rifornimento carburante.
Lo stato di conservazione è mediocre.

UNITA' DI ANALISI A10

UNITA' EDILIZIA 49



Fotopiano ripresa 25 Maggio 1982



Foto 3 - Unità Edilizia n° 49



Foto 1 - Unità Edilizia n° 49



Foto 2 - Unità Edilizia n° 49



Foto 4 - Unità Edilizia n° 49