



la Serenissima

Dedicated to Venice, its lagoon, and the everyday magic it preserves

INGEMAR

Maritime Engineering

la Serenissima

Dedicated to Venice, its lagoon, and the everyday magic it preserves



Venice, Wisdom and Emotion

Dedicated to Venice, its lagoon, and the everyday magic it preserves.

For more than 45 years, Ingemar has been creating floating solutions that unite technology, beauty, and respect for the environment.

In the Venice Lagoon — one of the world's most fragile yet fascinating ecosystems — our work is more than a technical challenge; it is a commitment to safeguarding an unparalleled cultural and natural heritage.

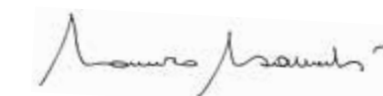
Among the projects we are most proud of are the temporary floating bridges built for the *Festa del Redentore* and the *Festa della Madonna della Salute*. Once a year, these bridges reconnect the city with its history, evoking the processions of the 16th and 17th centuries, when Venice gave thanks for deliverance from the plague. This collective ritual, renewed every year, unites faith, memory, and identity.

Venice is a miracle of ingenuity and beauty. Its lagoon holds a thousand years of history, an unmatched artistic culture, and traditions that have endured almost unchanged.

Yet its uniqueness lies above all in the bold vision that gave it life: an idea of a city capable of merging with the water and thriving in harmony with it.

In this publication, we have gathered images, stories, and fragments of history that reflect the identity of Venice and its lagoon. We compare them with examples of modern ports and tourist landings, showing how hospitality and nautical services can coexist today with environmental protection.

This is not a guidebook, but a tribute to a place that inspires us, challenges us, and fills us with pride.



Lorenzo Isalberti

Index

Venice, a story on water

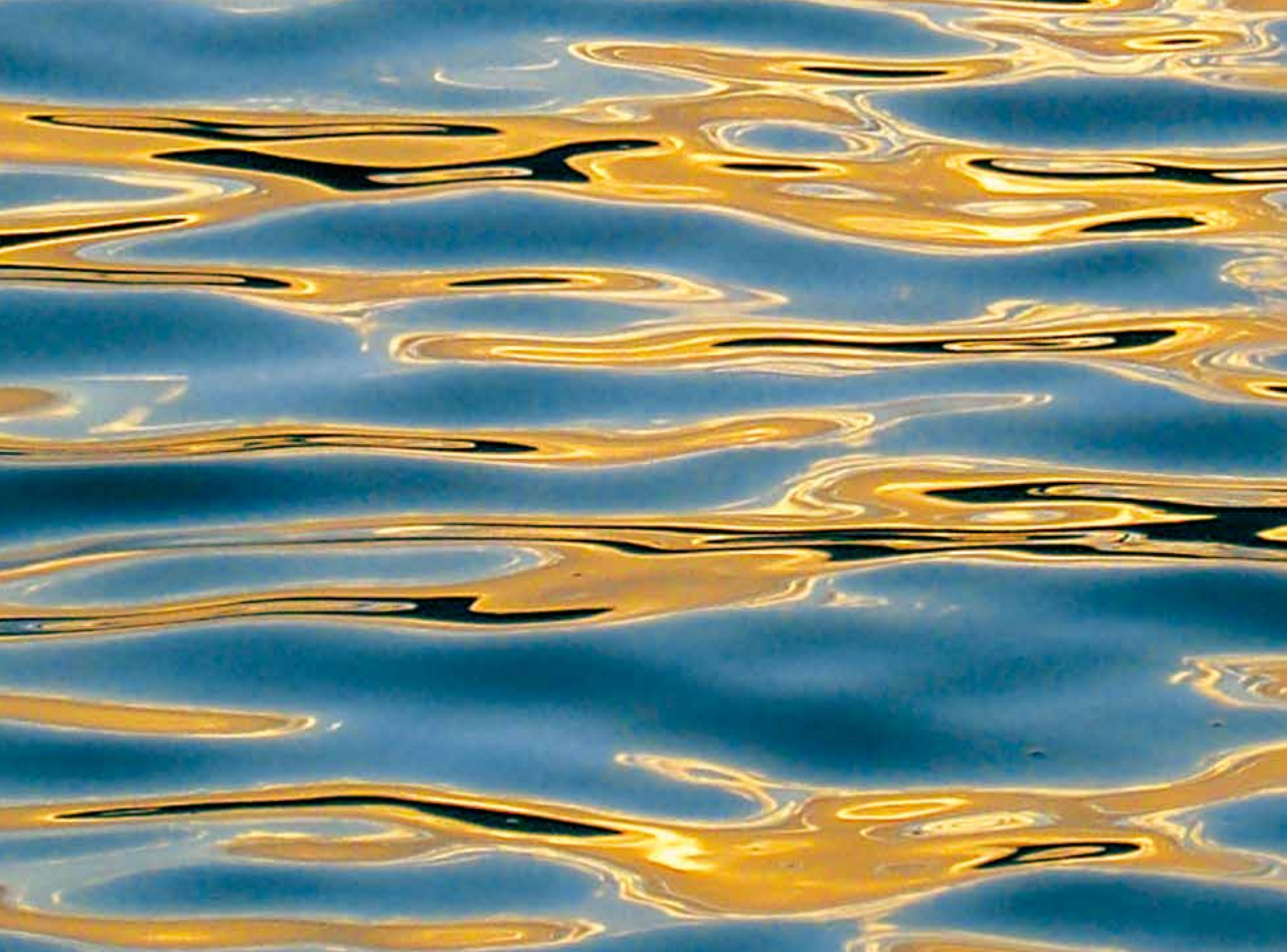
- Regata Storica | 8
- Festa del Redentore | 11
- The Lagoon and Its Evolution | 14
- Arsenale | 16
- MOSE – Safeguarding Venice | 20
- Carnevale di Venezia | 22
- Festa del Bocolo | 25
- Construction of Houses in Venice | 27
- The Bridges of Venice | 29
- Biennale | 32
- Gondola | 34
- Festa della Madonna della Salute | 39

Marinas of Venice and its Lagoon

- Darsena Le Saline, Chioggia | 44
- Marina del Cavallino, Cavallino Treporti | 46
- H-FARM Marina, Quarto d’Altino | 48
- Marina Santelena, Venezia | 50
- Marina Fiorita, Cavallino Treport | 50
- Venezia Certosa Marina | 54
- Isola Nova del Tronchetto, Venezia | 58
- Compagnia della Vela, Venezia | 60
- Darsena Mosella, Chioggia | 62
- Porto turistico San Felice, Chioggia | 64
- Porto turistico Jesolo Marina Resort | 66

Italian text

- Testi in italiano | 68



*“If anything can rival Venice
in its beauty, it must be
its reflection at sunset
in the Grand Canal”*

Peggy Guggenheim



Regata Storica

The Historical Regatta is not just a race, but a journey through the history and traditions of a city that has made water its defining element. Every first Sunday in September, the Grand Canal becomes a vibrant stage for the ancient art of Venetian rowing.

References to rowing competitions date back as early as the 13th century, when the *Serenissima* dominated the seas and the strength of its rowers was crucial for both defence and trade. Over time, the regattas evolved into festive, celebratory events held for special occasions such as visits from foreign sovereigns, military victories, or major religious celebrations.

The “Regata Storica” in its modern form took shape in the late 19th century, when Venice—after its annexation to the Kingdom of Italy—sought to revive and promote its traditions. Today, the regatta unfolds mainly along the Grand Canal and consists of two distinct phases: the opening historical parade, followed by the rowing competitions.

The historical parade is an evocative re-enactment of Venice’s glorious past. Dozens of traditional boats glide along the canal, carrying men and women in period costume who represent the Doge, the Dogressa, dignitaries, ladies, and rowers. Around 400 participants bring the 15th century to life, recalling the era when the *Serenissima* was at the height of its power and beauty.

After the parade, attention shifts to the races. Categories are divided by age and type of boat, but the most eagerly awaited are those of the gondolini and caorline. Each gondolino, rowed with two oars, is painted in a distinctive colour so the crowd can recognize it instantly. The caorline, larger and sturdier with six oars, demand great strength and flawless coordination. Crews wear white trousers or skirts with the traditional striped gondolier shirts, their sashes matching the colour of their boat. The *Regata Storica* celebrates the very identity of Venice—its thousand-year history, its bond with water, and its unique mix of spectacle, tradition, competition, and a touch of Venetian eccentricity. It leaves an indelible memory for all who are fortunate enough to witness it.





Joseph Heintz the Younger, *Procession for the Feast of the Redeemer*, 17th century



The temporary floating bridge on pontoons built by Ingemar, since 2002



Festa del Redentore

The *Festa del Redentore* is one of Venice's most beloved traditions. It was born during one of the city's darkest times: the plague of 1575–1577, which killed nearly a third of the population, including the great painter Titian.

In response to the calamity, the Senate of the Republic of Venice made a solemn vow to Christ the Redeemer: if the plague subsided, they would build a magnificent church in His honour and commemorate their deliverance with an annual procession.

Miraculously, the epidemic ended in 1577. Keeping its promise, the Republic commissioned Andrea Palladio to design the votive church of the Most Holy Redeemer on the island of Giudecca. Since then, every year on the third Sunday of July, the city has renewed this tradition with a solemn procession.

Today, the *Festa del Redentore* preserves its spirit of thanksgiving but has also become one of Venice's most spectacular celebrations. Its centerpiece is the construction of the *Ponte Votivo*, a temporary floating bridge on pontoons about 330 meters long that spans the Giudecca Canal. On Saturday afternoon, the bridge opens, allowing thousands of pilgrims to walk to the Basilica for the religious ceremony, keeping alive the memory of the original vow.

On Saturday evening, St. Mark's Basin becomes a floating festival ground. Thousands of boats of all sizes, decorated with garlands and lanterns, gather as families and friends dine on board, singing and waiting for the fireworks.

At 11:30 pm sharp, the sky erupts in a dazzling display, reflected in the lagoon and enchanting spectators on boats, bridges, and the waterfront alike.

On Sunday, the festivities continue with boat races, religious services, and community gatherings.

The *Festa del Redentore* is a unique experience—a blend of devotion, tradition, and breathtaking spectacle that remains etched in the hearts of Venetians and visitors alike.

The temporary bridge, 330 meters long,
crosses the Giudecca Canal

Floating bridge
by Ingelmar





View towards the Lido

The Lagoon and Its Evolution

For centuries, Venice was protected by the isolation of its waters. Access to the lagoon was possible only through narrow inlets, navigable by armed or laden ships under the command of expert pilots. Long sandbanks formed by river sediments blocked direct entry from the sea. Only in modern times, thanks to breakwaters, can vessels enter perpendicularly from the coast. The lagoon is far from unchanging. It is a living, dynamic system—both natural and artificial—that, without human intervention, would likely have vanished long ago. Every lagoon is destined to silt up through river deposits. In Venice, this process was fiercely countered between the 14th and 17th centuries, when the courses of the Brenta, Sile, and Piave rivers (and several smaller ones) were diverted. Silting meant swamps, and swamps meant malaria. To fight the disease, reed beds were also cleared away; they were once so extensive that they gave their name to the Venetian district of Cannaregio. Navigating the lagoon has always been complex. Its flat surface hides the difference between deep channels and treacherously shallow waters. For this reason, wooden poles (bricole) were fixed into the seabed to mark safe routes. These are still visible in every photograph of the lagoon. Their importance was such that, under the Republic of Venice, anyone who moved or removed bricole without authorization from the magistrates of the *Savi and Esecutori alle Acque* faced severe penalties. In Marco Polo's time, the lagoon and the city were one. More than 50 inhabited islands surrounded Venice, home to monasteries and perhaps as many people as the city itself. Venice was an archipelago, with few bridges and even fewer streets. Many streets were created later by joining private courtyards of rental houses owned by noble families. Often, misaligned courtyards facing the canals were linked by crooked bridges—many of which still exist today. Originally, movement within the city was almost entirely by boat. People floated between urban insulae, and in later centuries by gondola—an option reserved for those who could afford it.

Prof. Ing. Piero Pedrocchio



Typical installation on stilts for fishing in the lagoon



The island of Poveglia

Burano, famous for its ancient lace-making tradition

The 1692 Map of the Venice Lagoon by Antonio Gerolamo Vestri, detail
A.S.Ve, S.E.A., Lagoon, dis. 68

Arsenale

The Venice Arsenal is one of Europe’s most important historic industrial complexes and a powerful symbol of the Republic’s maritime dominance. Founded in 1104, it stood at the heart of the Venetian lagoon, facing the sea, and served for the construction, repair, and maintenance of the fleet. The Arsenal became famous for its highly efficient production system, often described as a precursor to the modern assembly line. Ships were built in series: specialized teams of carpenters, caulkers, blacksmiths, and others worked in sequence, enabling fast, standardized production. At its peak, the Arsenal could turn out one ship per day—an extraordinary achievement for its time. Architecturally, the Arsenal blends medieval and Renaissance styles. Vast covered galleries sheltered thousands of workers and craftsmen, allowing shipbuilding to continue regardless of weather, while workshops produced every essential component—from timber and sails to weapons and navigational instruments. Thanks to this system, Venice fielded one of Europe’s most powerful fleets of galleys, galleons, and merchant ships. The Arsenal was the beating heart of this naval supremacy. From the 17th century onward, however, Venice’s maritime power began to decline. After the fall of the Republic in 1797, the Arsenal lost its central role in defence. Today, parts of the complex are still used for military purposes, but many areas have been restored and repurposed. The Arsenal now hosts international events such as the *Venice Biennale*, as well as the International Boat Show. It is also home to museums and cultural institutions that preserve and share its remarkable story. The Arsenal remains a monument to the ingenuity, military strength, and commercial ambition of the Serenissima—and today, a vibrant cultural center that continues to bear witness to Venice’s greatness.

View of the Arsenal by G.M. Maffioletti, 1797 (Naval History Museum, Venice)



Some of the ancient shipyards



Museum of the Sea

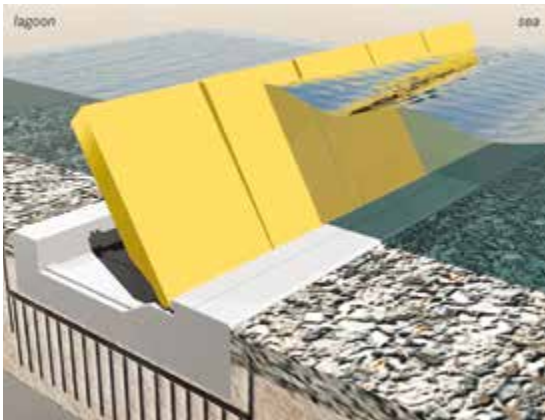
Aerial view of the Arsenal
Photo AAA Vela



Aerial views of the Arsenal _ Photo AAA Vela



Floating pontoons
by Ingelmar



The raising of the floodgates creates two tide levels

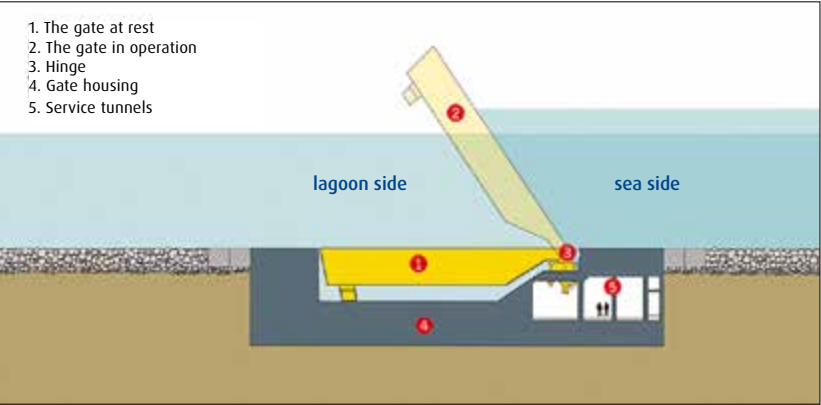
MOSE – Safeguarding Venice

A system designed to defend Venice and its immense cultural heritage, but also a safeguard that makes it possible to plan new social and economic development for the area: MOSE, which stands for *Modulo Sperimentale Elettromeccanico* (Experimental Electromechanical Module), is a complex hydraulic engineering project that is both highly functional and entirely Italian. It ensures water quality, protects the lagoon’s morphology and landscape, and maintains port activity. First raised in October 2020, MOSE has now been activated more than one hundred times and has proven its effectiveness, bringing clear benefits to the city and local economy. The system consists of four barriers with a total of 78 independent mobile gates, positioned at the three inlets to the lagoon. These can temporarily separate the lagoon from the sea, defending Venice from exceptional high tides. When forecasts indicate the risk of a tide exceeding today’s threshold of 110 centimetres above sea level, the yellow gates are raised and remain in operation until the event passes. One of MOSE’s distinctive features is its invisibility: when inactive, it cannot be seen, unlike flood-prevention systems elsewhere in the world. The gates are housed in chambers on the seabed and are operated according to Archimedes’ principle: compressed air is injected into the gates to expel the water, allowing them to rotate on their hinges and rise to the surface, blocking the tide from entering the lagoon. Over the years, testing has reduced the time needed to raise the barriers to just 30 minutes. Careful study and data analysis have enabled MOSE engineers to define precise protocols for activating the system based on marine forecasts. With ongoing maintenance, MOSE will be able to protect Venice and its lagoon from extreme tidal events for the next 100 years. In the context of progressive climate change, which threatens to submerge coastal cities and man-made environments within 50-100 years, the system designed for Venice more than 30 years ago is now proving to be a model for similar interventions worldwide.

Roberto Rossetto, *President of the Venice Lagoon Authority*



The port entrances protected by Mose



Section of the underwater structure



Floodgates in operation

Port entrance



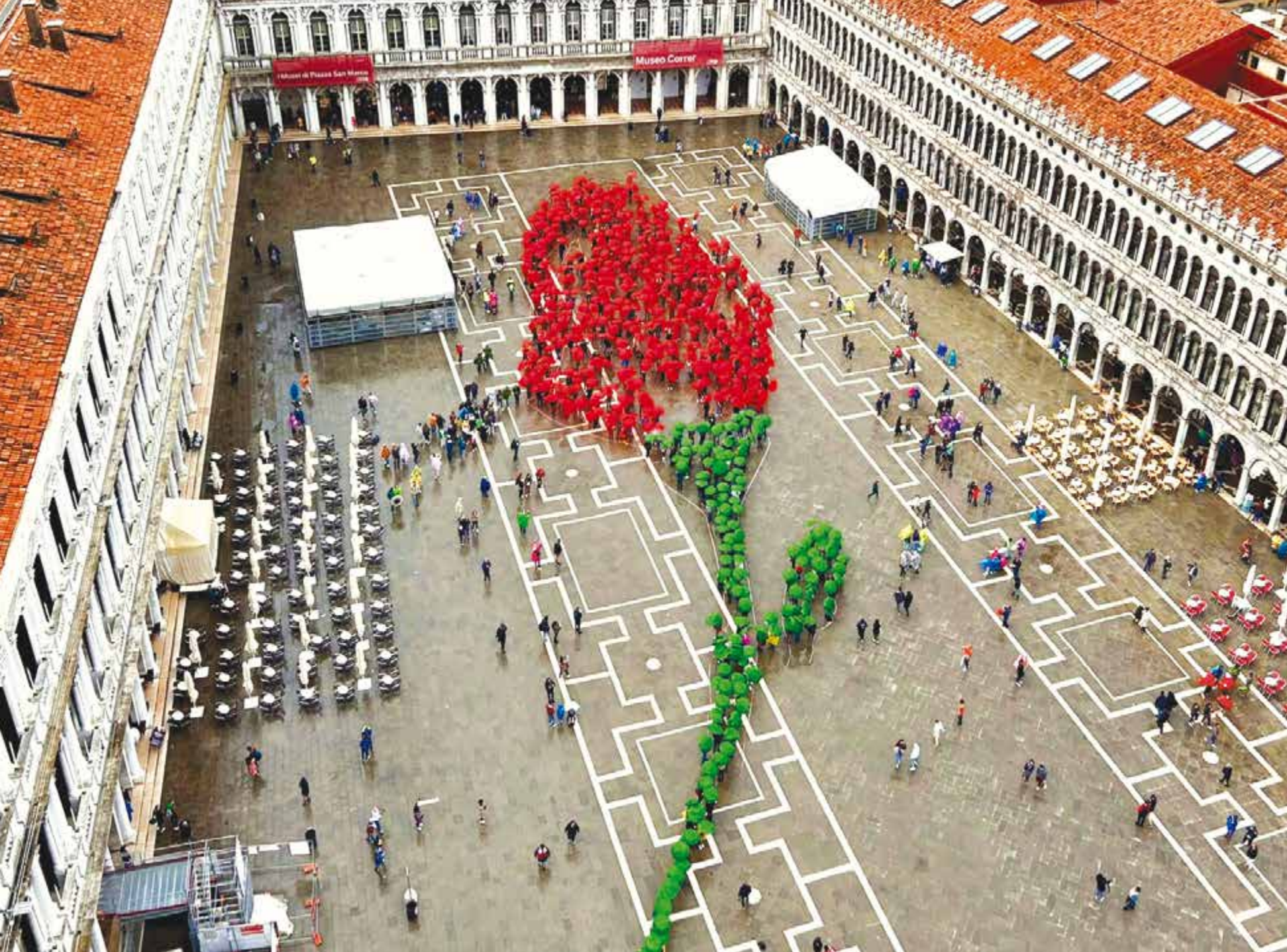
Carnevale di Venezia

The *Venice Carnival* is one of the most famous and fascinating festivals in the world, transforming the city into a magical stage of masks and elaborate costumes. Its origins are ancient: the first written record dates to 1094. The 17th and 18th centuries were its golden age, but with Napoleon's conquest in 1797 and the subsequent Austrian rule, the Carnival was banned for almost two centuries. The festival was originally established by the Venetian oligarchy, much as in ancient Rome with *panem et circenses*, to grant the population a period devoted entirely to leisure and celebration. Through the anonymity of masks and costumes, social divisions were temporarily erased, and even mockery of the authorities and aristocracy was tolerated. Everyone could adopt new customs and behaviors, changing their appearance and role. During Carnival, daily work gave way to entertainment of every kind: jugglers, acrobats, musicians, dancers, and animal shows filled the streets, while private apartments hosted masked gatherings for gambling, business, or secret discussions. One of the most famous venues was *Il Ridotto*, one of Europe's first public casinos, founded in 1638. By the 18th century, Carnival had reached the height of its splendor and international renown. Lavish masked balls were held in the sumptuous Venetian palaces, and it was during this era that Giacomo Casanova, the writer and adventurer, became an emblem of Venice's libertine spirit. After its long suppression, the Carnival was officially revived in 1979 by the Italian government to promote Venice's culture and tourism, and it quickly regained worldwide fame. Today, the festival continues to enchant visitors from around the globe, combining history, tradition, and spectacle in a way found nowhere else.



Giandomenico Tiepolo,
Apotheosis of Hercules,
1765 (detail)





Festa del Bocolo

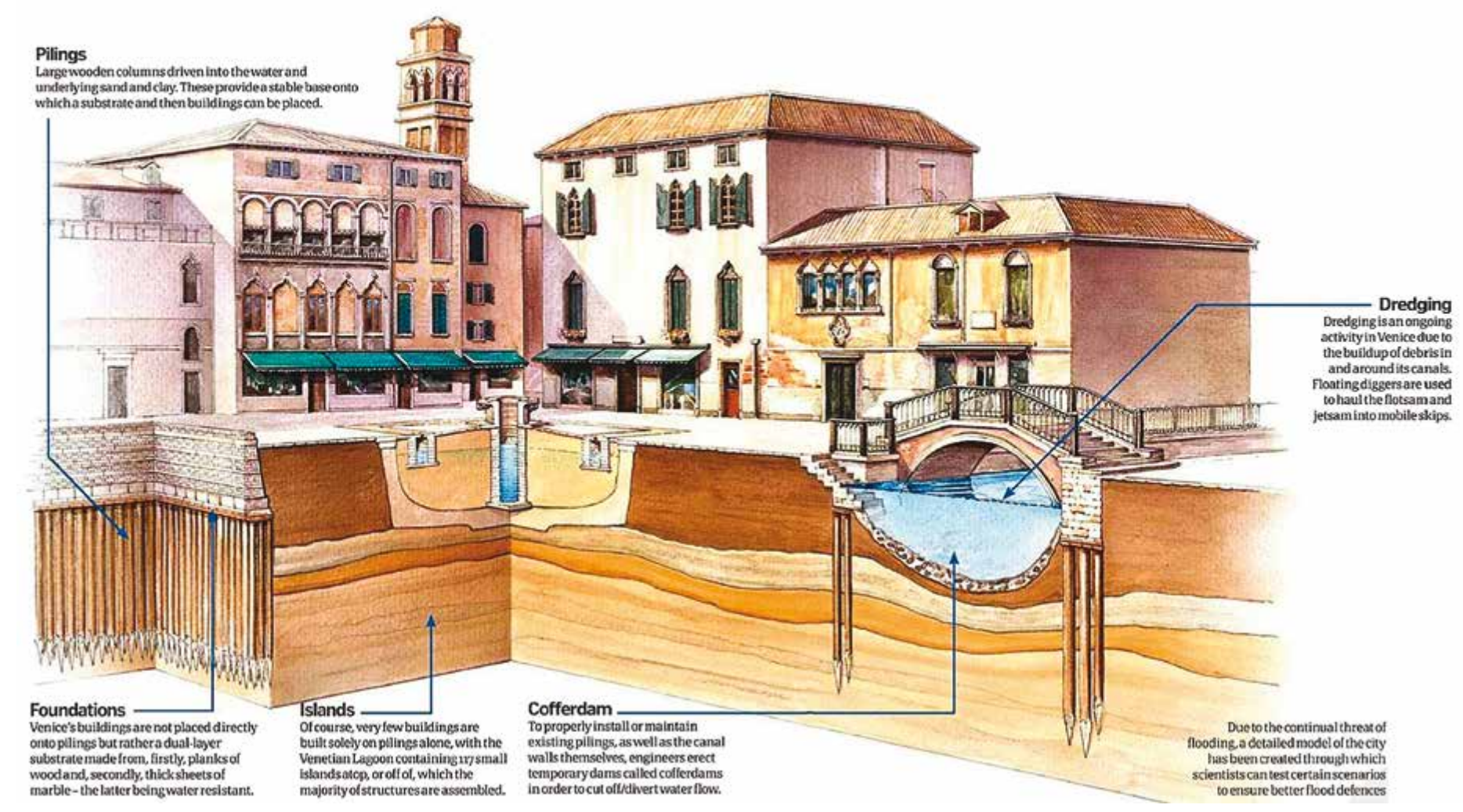
The Festival of the Rosebud is one of Venice's most romantic and cherished traditions, celebrated on 25 April, the feast day of Saint Mark, the city's patron saint.

The custom originates from a legend of love between Maria, a noble Venetian, and Tancredi, a humble troubadour. Maria's father, the future Doge, opposed their union. To prove his worth, Tancredi went to fight against the Moors. He distinguished himself for bravery, but was fatally wounded in battle. Before dying, he plucked a white rosebud, stained with his blood, and entrusted it to his friend Orlando, asking him to deliver it to Venice as a token of his love. Orlando arrived on 25 April and brought the rosebud to Maria, who immediately understood its meaning. The next morning, she was found dead of a broken heart, the flower still fresh beside her — a symbol of a love that had triumphed over death.

Since then, on 25 April, Venetian men have given a red rosebud to the women they love, as a symbol of eternal love, fidelity, and tenderness. Importantly, the tradition refers to the bocolo (the bud), not a fully opened rose: the bud represents purity and the beginning of a love destined to grow and endure.

Over time, various initiatives have enriched the festival. In 2014, for example, the event "A Rose for Venice" in St Mark's Square saw hundreds of people dressed in red form a giant human rosebud, visible from above.

Even today, walking through Venice on 25 April, one often sees men of all ages carrying a simple rosebud to give to their loved ones. A small but powerful gesture, it keeps alive the memory of that poignant story, making this tradition unique and deeply moving.



Construction of Houses in Venice

Venice is an engineering marvel, and the way its houses were built is a story of extraordinary ingenuity. The true foundation of every Venetian house lies hidden beneath the water, buried deep in the mud of the lagoon. To build on such soft, unstable ground, the Venetians devised a unique method: driving millions of wooden piles into the subsoil. These piles, between 2 and 8 metres long and 20-30 centimetres in diameter, were hammered into the ground until they reached a compact layer of clay called caranto, which provided a stable base. The wood most often used was oak, larch, or elm — robust, resilient timbers that, submerged in the brackish water, did not rot. Because there is no oxygen underwater, the bacteria that normally cause wood to decay cannot survive. In time, the piles hardened, almost petrifying into stone. On top of this dense network of piles, the builders laid a horizontal platform of strong wooden beams, designed to evenly distribute the weight of the structures above and prevent subsidence. The first layer built above this platform was made of Istrian stone, a material renowned for its exceptional resistance to salt water and erosion, brought from the coast of present-day Croatia. Once this foundation rose above the water level, construction continued upward with brickwork. Venetian houses were deliberately designed to be relatively light, so as not to overload their delicate foundations. Wood was commonly used for interior structures, floors, and roof trusses. This made the buildings not only lighter but also more flexible, able to adapt to slight shifts in the ground without suffering damage. The result is a city that has endured centuries of tides and weather. Venice stands as a monument to human ingenuity — the transformation of water, once an obstacle, into the very foundation of an extraordinary city that continues to enchant the world.

The Rialto Bridge and, below, typical bridges of the calli



The Ponte dei sospiri (Bridge of Sighs) from the Riva degli Schiavoni



The Game of the Bridge, Venetian School, 18th century



The Bridges of Venice

Venice is a city where solid ground is rare, interrupted by stretches of water, and where moving from one place to another often means “flying” across a bridge. The city has more than 400 bridges, each with its own history, charm, and legend. While most are small and discreet, some have become world-famous icons.

For centuries, the Rialto Bridge was the only way to cross the Grand Canal on foot. Before the present stone structure — built between 1588 and 1591, an extraordinary feat of engineering for its time — there were wooden bridges, which collapsed several times under the weight of crowds or during events. The single arch of the Rialto continues to impress with its boldness and beauty. Supported by twelve thousand elm piles, the bridge measures 48 metres in length and 22 in width, with twenty-four small shops lining its ramps.

The *Ponte dei sospiri* (Bridge of Sighs) carries a more somber reputation, a symbol of melancholy and dark romance. Built of Istrian stone in the early 17th century in the Baroque style, it connects the Doge’s Palace to the New Prisons and has only two small windows. According to legend, the bridge’s name comes from the sighs of prisoners as they caught their last glimpse of the lagoon and sky before confinement. A more romantic version tells that if two lovers kiss beneath the bridge at sunset in a gondola, their sighs will bind them together forever.

The Accademia Bridge has a more complex history. Plans first called for a tunnel beneath the canal, later replaced by a 50-metre steel bridge. In 1933 it was replaced again by what was then Europe’s largest wooden arch bridge. The structure seen today is relatively recent, completed in 1986 with a steel frame and wooden decking. It is also one of the city’s most spectacular viewpoints, offering a unique perspective on the Grand Canal.

The bridges of Venice are more than simple connections between two banks. Together, they form part of the city’s identity, a labyrinth of crossings that invite discovery, revealing hidden corners and inspiring wonder.



View of the Grand Canal from the Accademia Bridge, towards the church of Madonna della Salute



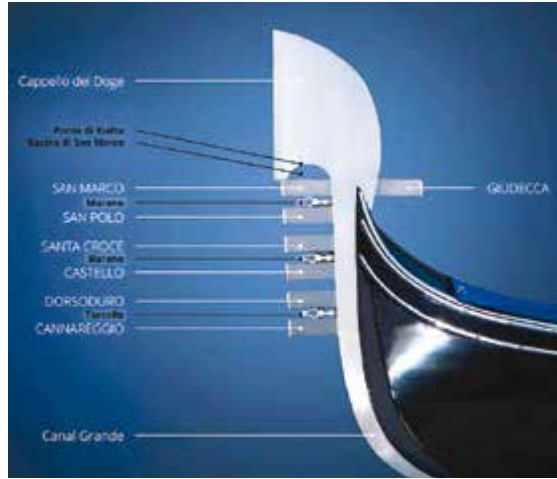
Biennale

The Venice Biennale is like a grand stage of art, where every two years (for visual arts and architecture) or every year (for cinema, theatre, music, and dance), artists, curators, critics, and visitors from all over the world gather. It began in 1895, a period of great change when art was searching for new directions. From the start, the Biennale aimed to be a beacon for both Italian and international creativity. In the 1930s, the Biennale expanded to include new disciplines, giving rise to the *Venice Film Festival* — the oldest in the world, founded in 1932. In the same years, national pavilions were established in the Napoleonic Gardens. Thanks to their legal status, these pavilions are treated as foreign delegations and enjoy extraterritoriality. Entering one is like stepping briefly onto foreign soil, as if each nation had created a small independent “state” within the Gardens. A global microcosm that gathers every two years in Venice to celebrate art and diversity. The Biennale is best known for its *International Art Exhibition*, *International Architecture Exhibition*, and *International Film Festival*, among many other events. The Arsenal is now one of its main venues, a temple of art and architecture with its majestic Corderie and evocative spaces. Yet the *Architecture Exhibition* only arrived there in 1980. Before that, the Arsenal had an entirely different life, devoted to ships and shipyards. During the Second World War, when the Biennale was interrupted, its pavilions in the Gardens were even used as film sets by Cinecittà, transformed into a kind of temporary “film village.” The Biennale has also long been a stage for provocations and eccentric curiosities, where the line between art, mystery, and spirituality sometimes grows thin. It remains an event that never ceases to surprise, to spark discussion, and to leave a lasting impression on those who experience it.



The Venice Biennale hosts events in art, architecture, cinema, dance, music and theatre.





Meanings of the bow iron of the gondola

Gondola

The gondola is a symbol recognised throughout the world; behind its discreet beauty lies a fascinating history. The gondola is the typical boat of the Venetian lagoon. Thanks to its manoeuvrability and speed, it was the most suitable Venetian boat for transporting people. In 1580, there were about 10,000 gondolas, while today there are about 500 in the lagoon. Despite its considerable length, the gondola is extremely easy to handle. Its flat bottom and shallow draft allow it to be manoeuvred even in very narrow spaces.

The first evidence of gondolas dates back to ancient times, though their form was different from what we know today. In the time of the Venetian Republic, gondolas had a small cabin, called a felze, to shelter passengers, and were decorated with bright colours, fabrics, and inlays: a true status symbol. In 1562, however, the Republic, always attentive to excess, issued a law – the *Prammatica contro il lusso* (“Pragmatic against luxury”) – requiring all gondolas to be painted black, with no unnecessary decorations, to reduce distinctions between families.

The gondola is not symmetrical. Its left side is slightly wider than its right. This feature allows the gondolier, rowing while standing on one side, to maintain a straight course without continually correcting the direction.

A gondola is made of 280 different parts, using eight types of wood, and its construction usually takes more than a year. The long oar rests on a forcola, a sort of free oarlock. In reality, the forcola is a functional sculpture, allowing the gondolier to change the angle of the oar into dozens of different positions. Each forcola is unique, made to measure for the gondolier and his gondola. The characteristic iron prow (ferro) has a very specific function: being heavy, it weighs down the bow of the boat, keeping it balanced regardless of the number of rowers. Its shape is also symbolic: it is said to represent the six districts of Venice, the Giudecca, the Doge’s hat, the Rialto Bridge, and the Grand Canal.

In short, the gondola is much more than a boat. It is a piece of navigable art, a symbol of a glorious past, and a living presence that continues to inspire anyone who visits Venice.



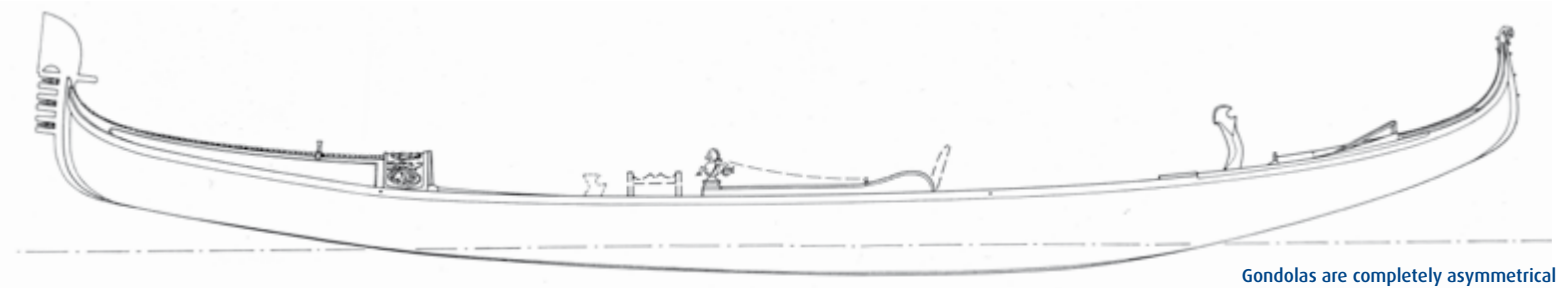
A forcola taking shape



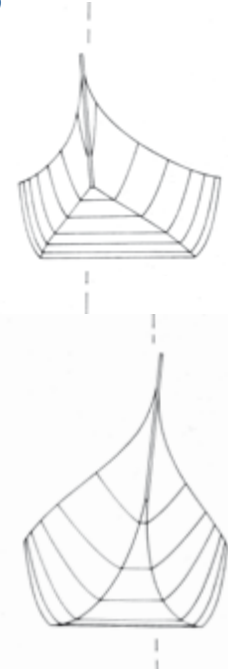
The squero (shipyard) of San Trovaso



Antonio Canal, *Rio dei Mendicanti* 1724 (detail)



Gondolas are completely asymmetrical







Icon of the Madonna della Salute



The floating temporary bridge on pontoons built by Ingemar on the Grand Canal



Plague Doctor mask



Festa della Madonna della Salute

The *Feast of the Madonna della Salute*, celebrated in Venice on 21 November, is one of the most heartfelt and significant festivals for Venetians, combining faith, history, and gratitude. This anniversary commemorates the end of the terrible plague epidemic, also known as the Black Death, which struck Venice between 1630 and 1631, causing the death of about a third of the population. The plague, also mentioned by Alessandro Manzoni in *The Betrothed (Promessi Sposi)*, brought immense suffering and destruction. Faced with this catastrophe, the Doge and the Venetian Senate made a solemn vow to the Virgin Mary: if the plague ceased, they would build a great church in her honour. Miraculously, a few weeks after this vow, the epidemic began to subside, prompting the Venetians to fulfil their promise.

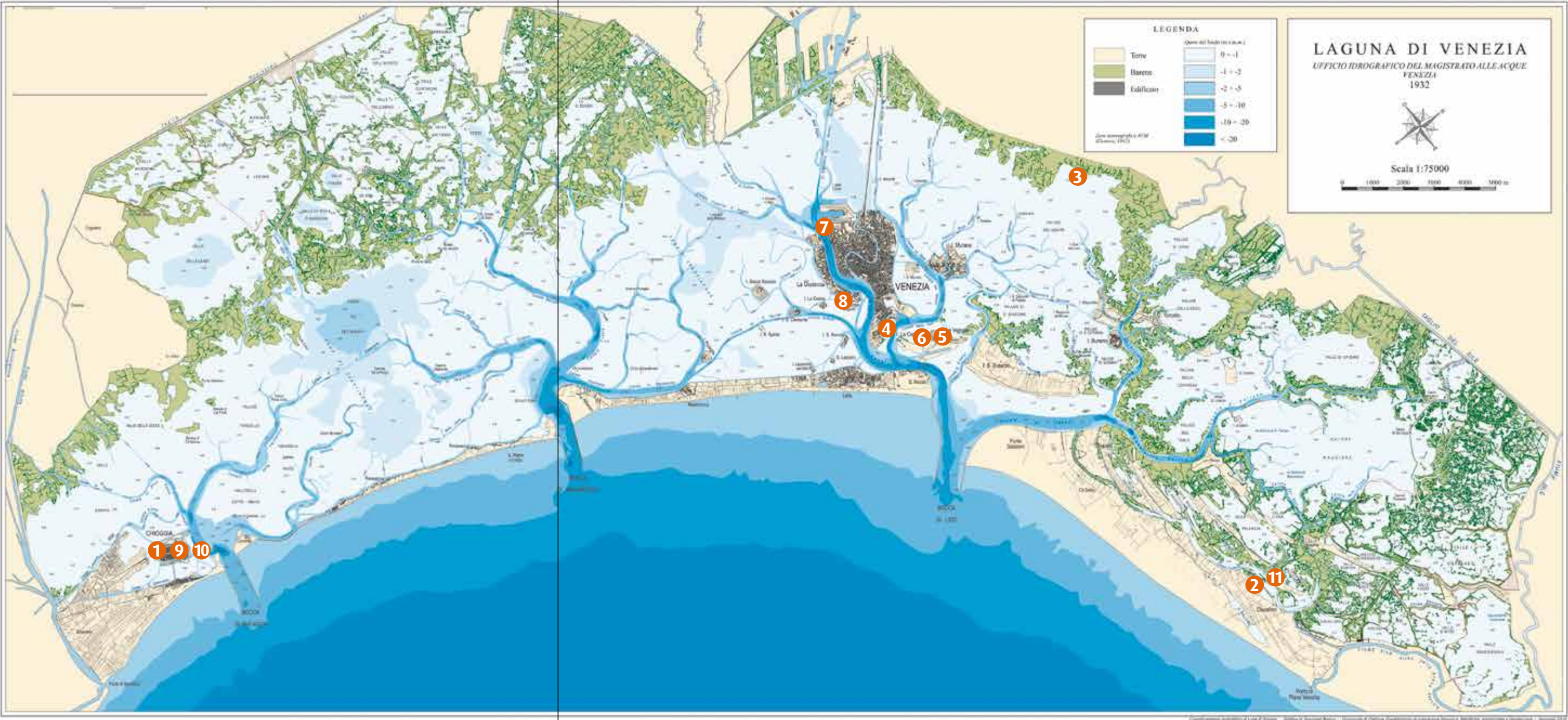
To honour it, a design competition was announced, won by the young architect Baldassarre Longhena, who designed the Basilica of Santa Maria della Salute, one of the most iconic buildings in Venice. The first stone was laid in 1631. The basilica was built in a strategic position on the Grand Canal, visible from every corner of the city. Its size was so great that, before construction could begin, more than 110,000 wooden piles were driven into the ground to create a platform strong enough to support its weight. The work took several years, and the basilica became a lasting symbol of devotion and gratitude to the Virgin Mary. Today, the *Festa della Salute* is an unmissable event for Venetians and visitors alike. The heart of the celebration is the *Ponte Votivo*, a temporary floating bridge on pontoons built every year to connect St Mark's to the Basilica della Salute. Thousands of faithful cross this bridge on foot, carrying candles to light inside the basilica, attending Mass, and praying with devotion. Around the basilica and along the nearby streets, a lively traditional market springs up, with stalls selling candles, typical sweets such as frittelle (fritters) and croccante (almond brittle), as well as toys. This creates a unique atmosphere where the sacred and the popular come together.

The festival remains a moment of faith, tradition, and community, adding yet more depth and fascination to Venice.

Building on water – it is our job but also our passion which continues to give us the same excitement we felt when we first built structures on water more than forty-five years ago.

INGEMAR, *building on the water.*

- ➊ Darsena Le Saline, Chioggia
- ➋ Marina del Cavallino, Cavallino Treporti
- ➌ H-FARM Marina, Quarto d’Altino
- ➍ Marina Santelena, Venice
- ➎ Marina Fiorita, Cavallino Treporti
- ➏ Venezia Certosa Marina
- ➐ Isola Nova del Tronchetto, Venezia
- ➑ Compagnia della Vela, Venezia
- ➒ Darsena Mosella, Chioggia
- ➓ Porto Turistico San Felice, Chioggia
- ➔ Porto Turistico Jesolo Marina Resort





Darsena Le Saline, Chioggia

In the intricate setting of the Venetian Lagoon, the network of landing places and port infrastructure plays a vital role in managing recreational boating, enhancing the area’s value, and preserving its environmental and socio-economic balance. Within this system, Darsena Le Saline stands out as a key hub for the northern Adriatic, offering technical and organisational features designed to meet a wide range of nautical needs. Established in 1991, Darsena Le Saline is located near the historic centre of Chioggia, in a strategic position along the main navigation routes of the southern lagoon and close to the port entrance, with direct access to the sea. This location allows for safe, year-round use in all weather conditions and makes the facility ideal both for permanent mooring and for transit routes to Croatia, the northern Adriatic, the Emilia-Romagna coast, and the lagoon hinterland. The marina, with depths of up to 5 metres, offers more than 480 berths for boats up to 30 metres in length, distributed across fixed and floating pontoons sheltered from wind and waves. Each berth is equipped with water and electricity, managed via a digital platform that provides real-time consumption monitoring, remote activation, and secure gate access. On land, the facility includes a dry storage area for boats and vessels, modern restroom and shower facilities, and a Club House

— converted from a former shipyard — used for reception, dining, and recreational activities. A defining feature of the marina is its integrated shipyard, managed with a collaborative approach that prioritises customised solutions for boat owners. The shipyard operates under certified waste and wastewater management systems, while emphasising the use of low-impact equipment and renewable energy sources. In 2022, Darsena Le Saline became the first Italian port facility to fully adopt “Cloud Energy” technology, a digital platform that allows users to manage key port services independently and remotely. This initiative is part of a broader commitment to energy efficiency and sustainable management, demonstrated by ISO 14001 certification and the Blue Flag for tourist ports, awarded by the Foundation for Environmental Education (FEE) in 1994 and maintained continuously ever since. Today, Darsena Le Saline serves as a technical, logistical, and cultural hub, providing integrated services to boaters, hosting sporting and cultural events, and promoting the protection and enhancement of the area’s environmental and historical heritage.

Laura Morelli, *President*





Marina del Cavallino, Cavallino Treporti

Marina del Cavallino, nestled along the Cavallino-Treporti coastline near Venice, Italy, boasts a history deeply intertwined with the natural evolution of this unique lagoon environment and the development of tourism in the region. Originally, the area was characterized by its natural canals and fishing activities, typical of the Venetian Lagoon. The Cavallino-Treporti peninsula, a narrow strip of land separating the Adriatic Sea from the lagoon, was primarily known for its agricultural land and traditional fishing communities. Small harbors and landing spots would have existed to support these activities. The transformation of the area began in the latter half of the 20th century with the rise of mass tourism. The long sandy beaches of Cavallino became increasingly popular with visitors seeking seaside vacations. This influx of tourists spurred the development of infrastructure to support recreational activities, including boating. The construction of a dedicated marina, Marina del Cavallino, was a natural progression of this development. It provided a safe and well-equipped harbor for leisure boats, catering to both local and visiting yachtsmen and boat owners. The marina offered essential services such as berths, water and

electricity hookups, maintenance facilities, and access to the lagoon and the Adriatic Sea. Over the years, Marina del Cavallino has grown in size and reputation, becoming a significant nautical hub in the northern Adriatic. Its strategic location offers convenient access to the stunning Venetian Lagoon with its islands like Burano, Murano, and Torcello, as well as the open waters of the Adriatic. Today, Marina del Cavallino is a modern and well-maintained marina, playing a vital role in the local economy by supporting tourism and related businesses. It continues to attract boating enthusiasts who appreciate its facilities, its proximity to Venice and the natural beauty of the Cavallino-Treporti coastline, known for its long beaches, pine forests, and unique lagoon landscapes. The marina stands as a testament to the area's successful adaptation from a traditional fishing and agricultural region to a thriving tourist destination while still retaining its connection to the sea and the lagoon.

Michela Caroli, *General Manager*





H-FARM Marina, Quarto d’Altino

H-FARM Marina is a multifunctional space designed to integrate nautical services, innovation, and sustainable tourism within the unique environment of the Venetian Lagoon. Located in Portegrandi, just a few kilometers from Venice and directly connected to the H-FARM Campus, the Marina offers 320 moorings and a full range of services for recreational boating, including 24/7 surveillance, water and electricity access, and dedicated facilities for boaters. It serves as a hub for startups working on new technologies in the nautical and maritime sectors, and is gradually opening up to new forms of tourism, from electric boat rentals to nature-based

experiences and cultural activities. The Marina is part of H-FARM’s “diffused campus” — a network of interconnected spaces that combine education, research, entrepreneurship, and lifestyle across the territory. H-FARM is an innovation ecosystem that spreads digital culture through education, entrepreneurship, and technology. Founded in 2005 by Riccardo Donadon, a renowned Italian digital entrepreneur, it is one of the most important innovation hubs in Europe.

Marco Labozzetta, *Managing Director*





On this page and opposite:
Marina Santelena

Marina Santelena, Venezia and Marina Fiorita, Cavallino Treporti

The Venetian Lagoon, a unique ecosystem rich in history, art, and nature, is a prime destination for boaters eager to navigate its canals and discover its enchanting islands. Within this setting of incomparable beauty, two modern and efficient marinas stand out. Belonging to the same business group, which has long recognised nautical hospitality as a growing sector in the lagoon, these marinas are Marina Santelena and Marina Fiorita. Marina Santelena is the only marina in the historic centre of Venice, surrounded by history and culture. Located in a privileged position in the heart of the city, it is an exclusive landing place for those who wish to fully embrace the timeless charm of the lagoon. From its docks, guests enjoy an unparalleled view of the lagoon, with its sparkling waters and the unmistakable silhouettes of Venetian landmarks in the background. Its proximity to the Biennale—an international hub of contemporary art—and its short distance from St. Mark’s Square make it an ideal starting point for exploring the cultural and historical treasures of Venice. In addition to modern and functional mooring facilities, Marina Santelena is distinguished by a wide range of complementary services designed to make every stay comfortable and memorable. Marina Fiorita, by contrast, is an oasis of tranquillity at the gateway to the most authentic Venice. Immersed in the quiet of the northern lagoon, it is located near the islands of Burano and Torcello. Its strategic position makes it easily accessible both by water, via well-connected navigable canals, and by land, thanks to strong transport links with the surrounding

urban areas. Designed with modern, environmentally conscious engineering, Marina Fiorita features advanced infrastructure, including floating breakwater piers. This technical solution simplifies mooring manoeuvres for all types of boats — from agile pilot vessels to luxury yachts up to 50 metres in length — ensuring safe and easy access under any tidal condition. With seabeds ranging from 4 to 6.5 metres, it guarantees stable and secure mooring. With a capacity of 220 berths, Marina Fiorita offers a welcoming, well-organised environment where boaters can find a comprehensive range of services tailored to their needs. Continuous surveillance ensures safety, and careful attention to detail creates a comfortable, carefree stay. The presence of qualified and attentive staff further enhances the experience, always ready to provide assistance. Marina Fiorita and Marina Santelena, despite their different locations and atmospheres, represent two examples of excellence in the Venetian port landscape. Both offer not only safe, well-equipped mooring, but also privileged access to the many faces of Venice and its lagoon. Whether the aim is to explore the lagoon and its estuary or to immerse oneself in the cultural and historical heart of the city, these two marinas remain the ideal choice for an unforgettable experience.

Stefano Costantini, *Managing Director*



On this page and opposite: Marina Fiorita



Floating breakwater
and pontoons
by Ingelmar



Venezia Certosa Marina

Venice Certosa Marina is located on the island of Certosa, one of the largest in the Venetian Lagoon. An emblem of the lagoon landscape and an integral part of the city centre, it is accessible both by private boat and by frequent public transport services, operating day and night. The marina lies at the entrance to the lagoon, between the Lido port entrance and the historic centre, just a few metres from the Arsenal, home to the Biennale and the *Venice Boat Show*. The island of Certosa represents a concrete example of sustainable development in the Venetian Lagoon, where technological innovation and environmental protection coexist. Its activities and services improve the quality of life for residents while attracting a discerning segment of visitors. Every year, Certosa Park, with its wide open spaces and historic buildings, hosts sporting events, cultural initiatives, and exclusive private functions. In the 12th century, the island was entrusted to Augustinian friars, who built a church and convent in honour of Saints Euphemia, Dorothy, and Thecla. By the 15th century, it had become home to an important Carthusian monastery. After 1810, following Napoleon’s suppression of religious orders, the convent was abandoned, the monastery largely demolished, and its artworks removed. Subsequently warehouses for the production, storage, and preservation of gunpowder were constructed and, until the late 1990s, the island was used for military purposes. Over the past two decades, Certosa has been transformed through an urban regeneration project centred on recreational boating services. Today, only the cloister of the original convent remains. After extensive environmental remediation, the island has become

a 24-hectare park, with groves of white and black poplars and ash trees, alongside non-native species such as black locust, hackberry, mulberry, fruit trees, Japanese privet, and spindle, as well as a large clearing fringed with reeds. The “Certosa Park” project, presented by Vento di Venezia VdV srl in a public-private partnership with the municipal administration, has restored the island as a dynamic space where diverse activities and landscapes coexist harmoniously. The marina can accommodate more than 400 vessels up to 70 metres in length and with a draught of up to 8 metres. It offers a full range of complementary services, including a shipyard, storage, and workshops, along with innovative lodging and dining options. Guests may also enjoy recreational activities such as electric boat rentals and lagoon kayaking excursions. Thanks to these features, Venice Certosa Marina has been recognised as a “Marina Resort,” combining nautical hospitality with accommodation immersed in greenery—ideal for both short and extended stays for boat owners, guests, and crews. The entire facility operates on principles of environmental sustainability. Most of its energy needs are met by photovoltaic systems installed on the island, and all activities are carried out with full respect for the lagoon ecosystem. For these reasons, the marina has been awarded the prestigious *FEE Blue Flag*, an international recognition of environmental quality and responsible management in tourist and port facilities.

Alberto Sonino (CMM), founder of Vento di Venezia; Director of Venezia Certosa Marina



Floating platform by Ingemar



Professional motorboat dock



Isola Nova del Tronchetto, Venezia

The island of Tronchetto, also known as Isola Nova del Tronchetto, is an artificial island located at the western edge of Venice. While not a traditional tourist destination—though several large hotels have recently been built—it serves primarily as a key service and logistics hub for the city. Its main function is to provide extensive parking for cars, buses, and camper vans arriving in Venice, making it the principal gateway for vehicular access. Because of its strategic role, Tronchetto is also an important interchange point. From here, travellers can board ferries to the Lido, leave their vehicles and continue to the historic centre by vaporetto, or take the “People Mover,” an elevated train that connects Tronchetto with Piazzale Roma in just a few minutes. Goods, like people, also transition from road to water transport at this location. Since all movement of people and goods in Venice ultimately depends on boats, the municipal administration has developed two large floating ports at Tronchetto to accommodate and manage both public and private transport vessels. The first project, dating back to 2010, is a complex installation consisting of a series of floating structures—piers with fingers of various sizes and functions—anchored to the seabed with steel

piles and sliding pile guides. The dock, enclosed on all four sides by floating structures, occupies the lagoon area between the *Ponte della Libertà* (“Liberty Bridge”), which connects Venice to the mainland, and the island itself. Access to boats is provided via a floating bridge that can be raised to allow vessels to pass underneath. This “floating port” has a capacity of around 260 berths and is intended primarily for professional motorboats, especially the traditional *Topi veneti*, the flat-bottomed vessels used for delivering goods to Venice’s historic centre and islands. The second installation, completed in 2017 and facing the southern lagoon, is designed for the mooring and maintenance of vaporetti and other public transport boats serving the new ACTV (Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano) Operations Centre. Like the earlier project, this port is entirely floating and is protected by a series of reinforced concrete breakwaters with a polystyrene core. Inside, it is divided into functional areas equipped with floating pontoons and piers for vessel mooring, as well as floating platforms for vaporetto stops.

Darsena vaporetti e battelli ACTV





Compagnia della Vela, Venezia

On 21 March 1911, a shared dream took shape in Venice: the founding of the Yacht Club Veneziano, destined to become far more than a sailing association. Eight years later, in 1919, that dream was consecrated with an extraordinary endorsement. Gabriele D’Annunzio, in a message addressed to the club’s vice-president, the Honourable Giovanni Giuriati, marked a turning point in its history. From that moment, the club assumed the name Compagnia della Vela, together with a solemn and profound motto — *Custodi, Domine, Vigilantes* — suggested by the Poet himself. The original document remains preserved to this day at the club’s headquarters. It was the beginning of a century-long adventure, shaped by waves and triumphs. The yacht Dux, pride of the members, sailed boldly across the Mediterranean, winning Spain’s prestigious King’s Cup in 1929 and stunning onlookers with legendary manoeuvres. And it did not stop there: Venice, Constantinople, Tripoli — every route became a conquest. After the war, members once again set sail, this time with *Vento Perso*, crossing the Atlantic to Rio de Janeiro. In 1965, Alex Carozzo built the *Golden Lion* and embarked on a remarkable solo voyage of nearly three thousand miles, from Japan to San Francisco, later

recounted in a successful book. Then came the dream of the America’s Cup: in 1990, *Il Moro di Venezia* was born. Under Raul Gardini, Italy and the colours of the Compagnia della Vela reached the finals for the first time, winning the *Louis Vuitton Cup* and igniting a national passion for sailing like never before. Today, Compagnia della Vela continues to chart new horizons. This year, its historic Veleziana regatta takes on a new dimension with the creation of the *Veleziana Sailing Week*: a true festival of the sea, enlivening Venice with four days of sporting events from 16 to 19 October. In collaboration with yacht clubs, associations, and rowing organisations, VSW celebrates the passion for sailing and Venetian seamanship with spectacular regattas, inter-club challenges, treasure hunts, and even a culinary regatta featuring Michelin-starred chefs at the helm. The grand finale will be the 18th edition of the *Veleziana*, when hundreds of boats — from Maxis to Dinghies — sail from the sea through the lagoon to the heart of Venice, offering a breathtaking spectacle in St Mark’s Basin.

Giuseppe Duca, *President*





Darsena Mosella, Chioggia

The seafaring tradition of Chioggia boasts an ancient and captivating history, deeply rooted in the sea and in fishing. Since medieval times, the city has been a hub of maritime trade and navigation, thanks to its strategic position between the Venetian Lagoon and the Adriatic Sea. The fishermen of Chioggia, renowned for their expertise, have established the city as one of Italy’s principal fishing ports, preserving centuries-old traditions that continue to shape the daily life of the community. Alongside fishing, recreational boating has flourished, with Darsena Mosella emerging as one of the area’s most important facilities. Founded in 1965 by the Tiozzo family, it was the first marina in Chioggia and quickly became a reference point for boating enthusiasts, particularly sailing aficionados. The name “Mosella” derives from the presence of Belgian tourists from the Moselle region, who had chosen Chioggia as their preferred holiday destination. Over the years, Darsena Mosella has evolved to meet the needs of an increasingly modern and sophisticated boating industry. Since 2009, it has been part of the Bielo Group, a corporate organisation comprising several companies operating in the tourism and boating sectors of Chioggia and Venice. Beyond recreational boating, the group is also active in logistics, transport, and maritime works, contributing to the local economy

while providing high-quality services for both boaters and visitors. Following its acquisition, the marina underwent a comprehensive programme of renovation and expansion. The fixed piers were replaced with state-of-the-art floating structures equipped with electricity and water supply, supplied and installed by INGEMAR, a leading company in the sector. Today, the marina offers 300 berths, evenly divided between sailing and motor vessels, with capacity for boats up to 40 metres in length. The facility provides ample parking, modern restrooms and showers, a complimentary Mosella bicycle service, free Wi-Fi, and a video surveillance system. It is also equipped with a 5-tonne jib crane for launching, hauling, and emergency operations. To further enhance the visitor experience, the marina offers a bar and restaurant, a multi-purpose hall for conferences and events, a laundrette, and even a beauty centre. The complex also includes the Mosella Suite Hotel, with spacious suites available for weekends, extended stays, or longer holidays. Thanks to its strategic location near the port entrance, Darsena Mosella provides boaters with rapid access to the open sea, making it an ideal starting point for exploring the Venetian Lagoon.

Ivano Boscolo Bielo, *Director*





Porto turistico San Felice, Chioggia

The San Felice Tourist Port is located in Sottomarina di Chioggia, sheltered by the ancient Venetian sea wall and the historic Fort of San Felice, just 200 metres from the entrance to the port of Chioggia. The town, situated at the southern edge of the Venetian Lagoon, is both charming and distinctive, with elegant Venetian-style buildings overlooking its waterways. Often referred to as “Little Venice”, Chioggia is also celebrated as the setting of *Le Baruffe Chiozzotte*, the famous comedy by Venetian playwright Carlo Goldoni. The marina takes its name from Forte San Felice, an ancient military fortress with origins dating back to the late 14th century. Built by the Republic of Venice after the War of Chioggia (1378-1381), it was designed to strengthen the city’s defences and control access to the lagoon. Viewed from above, the fort displays a striking star-shaped layout. Founded in 2008, the marina occupies a natural site historically

used by the Venetian Republic, close to the “Lupa” fort and the ancient Murazzi sea walls, which fully protect the area from prevailing winds. Constructed with floating pontoons, the San Felice Tourist Port lies adjacent to both the entrance of the port of Chioggia and the beach of Sottomarina. Its facilities include a wooden restaurant and solarium built on stilts, offering captivating views of the lagoon at sunset, with the historic centre of Chioggia providing a picturesque backdrop. The marina can accommodate 500 boats of varying sizes, up to 30 metres in length, while ensuring the highest levels of comfort. It is equipped with modern amenities, including ample parking, showers with hydromassage, wireless internet, systems for the collection and disposal of waste oil and wastewater, a video surveillance system, and round-the-clock security and mooring assistance.





Porto turistico Jesolo Marina Resort

In the splendid setting of the Adriatic coast, Jesolo Marina Resort stands out as one of the most modern and welcoming facilities for boating enthusiasts. Just a short walk from Jesolo’s renowned beaches, the marina is an outstanding destination for yachtsmen and sea lovers alike, combining high-quality services, exclusive comfort, and a strategic location. Its privileged position offers easy access to some of the Adriatic’s most evocative destinations, including Venice, the enchanting islands of the lagoon, and the Po Delta Natural Park. Jesolo Marina Resort is a true hub for exploring the maritime treasures of the Veneto region, which each year attract thousands of visitors from around the world. With more than 650 berths, the marina can accommodate vessels of every size, from small motorboats to luxury yachts. Each berth, located on floating or fixed pontoons, is equipped with drinking water, electricity, and free Wi-Fi, ensuring a comfortable

and carefree stay. Guests also enjoy exclusive amenities such as a dedicated swimming pool and a floating chiringuito. Yet Jesolo Marina Resort is far more than a simple landing place: it is a complete nautical centre. Its modern shipyard, featuring new indoor storage sheds and the most advanced equipment, provides a wide range of services for the maintenance, repair, and care of boats, ensuring professional and personalised assistance for every requirement. In addition to the quality of its facilities, Jesolo Marina Resort offers a unique experience that combines a passion for sailing with the discovery of Venetian traditions. Whether for a brief stopover or an extended stay, this corner of the Adriatic is the ideal choice for those who wish to enjoy the sea in both style and comfort.

Federica Biondi, *Managing Director*



Italian text / Testo italiano

Pag. 3
Venezia, sapienza ed emozione

Dedicato a Venezia. Alla sua laguna. E alla magia che ogni giorno custodisce. Da oltre 45 anni, Ingemar offre soluzioni galleggianti che uniscono tecnica, bellezza e rispetto per l'ambiente. Nella laguna di Venezia, uno degli ecosistemi più delicati e affascinanti del mondo, il nostro lavoro non è solo una sfida tecnica ma un impegno verso un patrimonio culturale e naturale senza eguali. Tra le opere che ci rendono più orgogliosi ci sono i ponti galleggianti temporanei per la *Festa del Redentore* e della *Madonna della Salute* che una volta all'anno riuniscono la città e la sua storia. Un gesto collettivo per rievocare le processioni del XVI e XVII secolo, quando Venezia ringraziava per la fine della peste. Una tradizione che si rinnova ogni anno, tra fede, memoria e identità. Venezia è un miracolo d'ingegno e bellezza. La sua laguna custodisce una storia millenaria, una cultura artistica ineguagliabile, tradizioni che attraversano i secoli e giungono fino a noi quasi immutate. Ma la sua unicità si ritrova soprattutto nella visione che l'ha fatta nascere: un'idea di città audace, innovativa, capace di fondersi con l'acqua in una convivenza vincente. Abbiamo raccolto in questa pubblicazione immagini, curiosità e frammenti di storia che parlano dell'identità di Venezia e della sua laguna accostandoli ad alcune realtà di porti e approdi turistici; esempi di come, oggi, sia possibile integrare accoglienza e servizi alla nautica con la tutela dell'ambiente. Non una guida quindi, ma un omaggio ad un luogo che ci ispira, ci sfida, ci rende orgogliosi.

Lorenzo Isalberti

“Se esiste qualcosa che può competere in bellezza con Venezia è il riflesso di questa città sul Canal Grande”

Peggy Guggenheim

Pag. 8
La Regata Storica

La Regata Storica di Venezia non è solo una competizione, ma un vero e proprio viaggio nella storia e nelle tradizioni di una città che ha saputo fare dell'acqua il suo elemento distintivo. Ogni prima domenica di settembre, il Canal Grande si trasforma in un palcoscenico vibrante, dove si celebra l'antica arte del remo veneziano. Si parla di competizioni remiere già nel XIII secolo, in un periodo in cui la Serenissima dominava i mari e la forza dei suoi rematori era cruciale sia per la difesa che per il commercio. Col passare dei secoli, le regate, assunsero un carattere sempre più festoso e celebrativo. Si svolgevano in occasioni speciali, come le visite di sovrani stranieri, le vittorie militari o le ricorrenze religiose. L'attuale Regata Storica, così come la conosciamo, affonda le sue radici nella fine del XIX secolo, quando Venezia, dopo l'annessione al Regno d'Italia, cercò di riscoprire e valorizzare le proprie tradizioni. Si svolge principalmente lungo il Canal Grande ed è suddivisa in due fasi ben distinte tra loro: il corteo storico di apertura e, a seguire, le regate competitive. Il corteo storico è una rievocazione suggestiva del passato glorioso di Venezia. Decine e decine di imbarcazioni tradizionali sfilano con a bordo personaggi in costume d'epoca, che rappresentano il Doge, la Dogressa, i dignitari, le dame e i rematori, per un totale di circa 400 persone tra vogatori e figuranti. È un vero e proprio tuffo nel XV secolo, quando la Serenissima era all'apice del suo potere e della sua bellezza. Dopo il corteo, l'attenzione si sposta sulle competizioni. Le gare sono suddivise per categorie di età e tipologia di imbarcazione, ma le più attese sono senza dubbio quelle dei gondolini e delle caorline. Ogni gondolino, a 2 remi, ha un colore distintivo, che lo rende riconoscibile al pubblico. Le caorline, invece, sono imbarcazioni a sei remi, più grandi e robuste, che richiedono grande coordinazione e forza da parte dell'equipaggio. Gli equipaggi si devono presentare rigorosamente in pantaloni/gonna bianchi e con la maglia a righe tipica dei gondolieri e le fasce dello stesso colore della loro imbarcazione. La Regata Storica celebra l'identità di Venezia, la sua storia millenaria e il legame indissolubile con l'acqua. È un evento che unisce spettacolo, tradizione, agonismo e un pizzico di sana follia veneziana, lasciando un ricordo indelebile in chiunque abbia la fortuna di assistervi.

Pag. 11
La festa del Redentore

La Festa del Redentore a Venezia è una delle tradizioni più sentite e cariche di significato per la città. Le sue origini affondano in uno dei periodi più tragici della storia veneziana: la terribile epidemia di peste che colpì la città nel 1575-1577 e che, in soli due anni, decimò quasi un terzo della popolazione, comprese figure illustri come il grande pittore Tiziano. Di fronte a questa calamità il Senato della Repubblica di Venezia fece un solenne voto al Redentore (Gesù Cristo): se la peste avesse cessato di infuriare, la Repubblica avrebbe costruito una magnifica chiesa in suo onore e avrebbe celebrato la sua liberazione con una processione annuale. Miracolosamente l'epidemia cominciò a regredire rapidamente, fino a estinguersi completamente l'anno successivo. Mantenendo fede alla promessa, nel 1577 fu incaricato il celebre architetto Andrea Palladio di progettare la chiesa votiva, la Chiesa del Santissimo Redentore sull'isola della Giudecca. Da allora, ogni anno, nel giorno in cui si celebrava la fine della peste (la terza domenica di luglio), fu istituita una solenne processione. Oggi, la Festa del Redentore mantiene intatto il suo spirito di ringraziamento, ma si è evoluta in una delle feste popolari più spettacolari di Venezia. Il fulcro della festa è la creazione del *Ponte Votivo* galleggiante, una versione moderna dei tradizionali ponti su barche che viene allestito il sabato pomeriggio, lungo circa 330 metri che attraversa il Canale della Giudecca e permette a migliaia di pellegrini di raggiungere a piedi la Basilica per il rito religioso, mantenendo viva la tradizione della processione votiva. La sera del sabato il Bacino di San Marco si trasforma in un palcoscenico galleggiante, con migliaia di imbarcazioni di ogni tipo e dimensione decorate con festoni e luci colorate. Le famiglie e gli amici cenano a bordo delle barche, godendosi l'attesa dei fuochi d'artificio in un'atmosfera festosa, accompagnata da musica e canti. Alle 23:30 in punto, l'intero Bacino si illumina con uno spettacolare show pirotecnico. I fuochi d'artificio, sparati da piattaforme galleggianti, si riflettono sull'acqua della laguna creando uno scenario magico che incanta migliaia di spettatori, sia dalle barche che dalle rive e dai ponti. La domenica prosegue con regate di imbarcazioni tradizionali, funzioni religiose e altre manifestazioni, La Festa del Redentore è un'esperienza unica, un mix perfetto di devozione storica, tradizione popolare e spettacolare bellezza.

Pag. 14
La laguna e il suo sviluppo

Nel corso dei secoli Venezia si difendeva grazie all'isolamento garantito dalle acque: in laguna si poteva entrare dalle bocche di porto, con navi armate o cariche, solo con il comando di piloti esperti che conoscessero i canali lungo i lidi, perché i chilometrici scanni di sabbia nel mare, dovuti ai sedimenti fluviali, impedivano un accesso diretto. Soltanto oggi, grazie alle dighe foranee, si entra con le imbarcazioni perpendicolarmente alla costa. Non si deve pensare a una laguna immutabile, tutt'oggi la laguna è un organismo naturale-artificiale in continua mutazione che, senza l'intervento umano, probabilmente sarebbe scomparso. Infatti ogni laguna è destinata all'interramento a causa dei detriti trasportati dai fiumi. Nella Lagna di Venezia questo fenomeno fu duramente combattuto tra il XIV e il XVII secolo, con ripetute deviazioni dei fiumi Brenta, Sile e Piave, e di altri fiumi minori. L'interramento infatti significava palude e malaria. Per combattere la malaria fu anche allontanato il canneto, talmente esteso da dare il nome a uno dei sestieri di Venezia: Cannaregio. Muoversi in laguna era e rimane complesso. La superficie uniforme dell'acqua non lascia facilmente riconoscere alla vista ciò che è un canale navigabile e ciò che è una zona con bassissimo fondale. Ecco la ragione dei pali in legno infissi nel fondo (bricole) per segnalare i canali, sempre visibili in tutte le foto della laguna. La loro funzione, e l'esigenza di preservare il ricambio dell'acqua al variare della marea, era talmente vitale che all'epoca della Repubblica di Venezia venivano commisurate pene esemplari a chi infiggeva o rimuoveva le bricole senza il permesso della magistratura dei *Savi ed Esecutori alle Acque*. Ai tempi di Marco Polo la Laguna era la città e viceversa. C'erano oltre 50 isole abitate che circondavano Venezia. Su di esse vi erano monasteri e forse una popolazione pari a quella della città vera e propria. Un arcipelago attorno alla città, lei stessa un arcipelago urbano, ancora con pochi ponti e poche calli. Le calli erano spesso ricavate con espropri, riunendo le corti private di schiere di edifici da affitto per i clientes delle famiglie nobili. Si otteneva così, da due corti non allineate con affaccio a un canale, un ponte storto, di cui la città oggi abbonda. In origine in città ci si muoveva soprattutto in barca, galleggiando e flottando tra insulae urbane, e dai secoli moderni, in gondola, per chi se la poteva permettere.

Prof. Ing. Piero Pedrocchi

Pag. 16
L'Arsenale

L'Arsenale di Venezia è uno dei complessi industriali più importanti e storici d'Europa, simbolo della potenza marittima della Serenissima. Fondato nel 1104, si trovava nel cuore della laguna veneziana, affacciato sul mare, ed era destinato alla costruzione, manutenzione e riparazione delle navi della flotta veneziana. L'Arsenale era celebre per il suo sistema di produzione altamente efficiente, spesso considerato un precursore della moderna catena di montaggio. Le navi venivano costruite in serie, con diverse squadre specializzate (falegnami, calafati, fabbri, ecc.) che lavoravano in successione, permettendo una produzione rapida e standardizzata. Questo sistema rese possibile la produzione di una nave al giorno, un'impresa straordinaria per l'epoca. L'architettura dell'Arsenale è un mix di stili medievali e rinascimentali, con imponenti edifici e spazi coperti destinati alla costruzione navale. Le "gallerie" coperte, che ospitavano migliaia di operai e artigiani, permettevano la costruzione delle navi indipendentemente dalle condizioni meteorologiche, mentre i laboratori specializzati si occupavano di ogni parte della nave, dai legni alle vele, dalle armi agli strumenti di navigazione. La flotta veneziana, composta da galeoni, galere e navi mercantili, era una delle più potenti d'Europa e l'Arsenale fu cruciale nel mantenere questo predominio. A partire dal XVII secolo, la potenza navale di Venezia iniziò a diminuire e con la caduta della Repubblica di Venezia nel 1797 l'Arsenale perse il suo ruolo centrale nella difesa della città. Sebbene parte del complesso sia ancora oggi utilizzata per scopi militari, molte aree sono state recuperate e ospitano eventi di rilevanza internazionale, come la Biennale di Venezia. Il complesso è anche sede del Salone Nautico Internazionale, di istituzioni culturali, musei e gallerie che raccontano la sua storia e il suo contributo alla potenza marittima di Venezia. L'Arsenale è quindi una testimonianza della storia di Venezia, un simbolo di ingegneria, di potenza militare e commerciale, e oggi un centro culturale che continua a raccontare la grandezza della *Serenissima*.

Pag. 20
Il Mose

Un sistema realizzato per difendere Venezia e i suoi immensi beni culturali, ma anche una protezione che consente la pianificazione di un nuovo sviluppo socioeconomico del territorio: il MOSE, acronimo per *Modulo Sperimentale Elettromeccanico*, è un’infrastruttura di ingegneria idraulica complessa, tutta italiana, estremamente funzionale, che garantisce la qualità delle acque, la tutela della morfologia e del paesaggio e il mantenimento dell’attività portuale all’interno della laguna. Sollevato per la prima volta nell’ottobre 2020, oggi il Mose, con oltre 100 sollevamenti di salvaguardia, ha dimostrato di funzionare, producendo benefici sull’economia locale e sulla città. Il Mose è costituito da 4 barriere composte da 78 paratoie mobili, tra loro indipendenti, posizionate alle 3 bocche di porto, in grado di separare temporaneamente la laguna dal mare e di difendere Venezia dagli eventi di marea eccezionali. Quando le previsioni indicano il rischio di maree sostenute per la città di Venezia - oggi la soglia per il sollevamento è 110 centimetri sul medio mare - le paratoie gialle vengono alzate e restano in funzione per la durata dell’evento di acqua alta. Una delle caratteristiche dell’opera è la sua invisibilità a tutela della bellezza del territorio: il Mose quando non è in funzione non si vede, diversamente da infrastrutture esistenti in altre parti del mondo. Le paratoie, infatti, giacciono in alloggiamenti collocati nel fondale: le barriere vengono azionate in base al principio di Archimede: nelle paratoie viene immessa aria compressa per spingere fuori l’acqua e consentire, tramite una rotazione attorno all’asse delle cerniere, il sollevamento fino all’emersione in modo da bloccare il flusso della marea in ingresso in laguna. Nel corso degli anni la sperimentazione ha consentito di portare a 30 minuti il tempo di sollevamento delle barriere. Lo studio e l’analisi dei dati hanno consentito ai tecnici del Mose di definire dei protocolli per i sollevamenti molto precisi basati sulle previsioni meteo marine. Con una costante manutenzione il Mose sarà in grado di proteggere Venezia e la sua laguna da eventi estremi per i prossimi 100 anni. La consapevolezza dei progressivi mutamenti climatici sta dimostrando che il tema dell’innalzamento dei mari potrà produrre, nei prossimi 50-100 anni, la sommersione di città e territori antropizzati in molte aree affacciate sul mare e il sistema che è stato ideato per la laguna di Venezia, oltre 30 anni fa, si sta rivelando come un modello per avviare interventi analoghi in altre aree del globo.

Roberto Rossetto, *Presidente Autorità per Laguna di Venezia*

Pag. 22
Il carnevale di Venezia

Il Carnevale di Venezia è una delle feste più famose e affascinanti del mondo, che trasforma la città in un magico spettacolo storico di maschere e costumi elaborati. Le sue origini sono antichissime: nel 1094 viene citato per la prima volta. Il XVII e il XVIII secolo furono il suo periodo d’oro, la conquista di Napoleone nel 1797 e la successiva dominazione austriaca ne causarono il divieto per quasi due secoli. L’istituzione del Carnevale da parte delle oligarchie veneziane è generalmente attribuita alla necessità della Serenissima, al pari di quanto già avveniva nell’antica Roma (vedi panem et circenses), di concedere alla popolazione un periodo dedicato interamente al divertimento e ai festeggiamenti. Attraverso l’anonimato che garantivano maschere e costumi, si otteneva una sorta di livellamento di tutte le divisioni sociali ed era autorizzata persino la pubblica derisione delle autorità e dell’aristocrazia. Ognuno poteva stabilire atteggiamenti e comportamenti in base ai nuovi costumi ed alle mutate sembianze. Durante il Carnevale le attività dei veneziani passavano in secondo piano, ed essi concedevano molto del loro tempo a festeggiamenti con attrazioni di ogni genere: giocolieri, acrobati, musicisti, danzatori, spettacoli con animali ma anche appartamenti privati in cui persone mascherate si incontravano discretamente per giocare d’azzardo, fare affari o discutere in segreto come nel “Il Ridotto”, uno dei primi casinò pubblici d’Europa (nato nel 1638). È nel XVIII secolo che il Carnevale di Venezia raggiunge il suo massimo splendore e riconoscimento internazionale. Nelle dimore dei sontuosi palazzi veneziani si iniziarono ad ospitare grandiose e lunghissime feste con sfarzosi balli in maschera. Sono di quest’epoca le famigerate avventure che videro protagonista, a Venezia, uno dei più celebri personaggi del tempo: Giacomo Casanova. Scrittore veneziano molto prolifico, fu tuttavia maggiormente conosciuto come uno dei massimi esponenti dell’aspetto libertino della Venezia di quel tempo. Il Carnevale è stato ufficialmente rilanciato nel 1979 dal governo italiano per promuovere la cultura e il turismo di Venezia, riconquistando rapidamente la sua fama mondiale.

Pag. 25
La Festa del Bocolo

La Festa del Bocolo è una tradizione molto romantica e sentita a Venezia, celebrata il 25 aprile, giorno di San Marco, patrono della città. Questa usanza nasce da una leggenda d’amore tra Maria, una nobile veneziana, e Tancredi, un umile cantastorie. Il padre di Maria, futuro Doge, non approvava questa unione. Per dimostrare il suo valore, Tancredi partì per la guerra contro i Mori, distinguendosi per il suo coraggio, ma fu ferito a morte in battaglia. Prima di morire raccolse un bocciolo di rosa bianca intriso del suo sangue, che affidò all’amico Orlando, chiedendogli di portarlo a Venezia come simbolo del suo amore. Orlando arrivò il 25 aprile, consegnando il bocciolo a Maria, che capì subito il suo significato. La mattina seguente, trovò il suo cuore spezzato: il fiore, ancora fresco e vibrante, rappresentava un amore che aveva superato la morte. Da allora, ogni 25 aprile, gli uomini regalano alle donne un bocciolo di rosa rossa, simbolo di amore eterno, fedeltà e tenerezza. Il Bocciolo, non la Rosa: È importante notare che la tradizione parla di “bòcolo” (bocciolo), non di una rosa fiorita. Il bocciolo rappresenta la purezza e l’inizio di un amore che è destinato a sbocciare e durare. Negli anni, si sono svolte iniziative per celebrare la Festa del Bòcolo in modi creativi. Un esempio è stata l’opera “Una Rosa per Venezia” in Piazza San Marco nel 2014, dove centinaia di persone vestite di rosso si sono disposte a formare un gigantesco “bocciolo umano”, visibile dall’alto. Passeggiando per le calli di Venezia, si vede spesso un bocciolo semplice, ma carico di significato, portato dagli uomini di tutte le età, pronti a donarlo alle persone care. È un gesto che celebra l’amore e la memoria di quella storia struggente, rendendo questa tradizione unica e speciale.

Pag. 27
Costruzione delle case a Venezia

Venezia, è un vero e proprio miracolo di ingegneria e la storia di come si costruivano le sue case è affascinante. Il vero cuore di ogni casa veneziana non si vede, è nascosto sotto il livello dell’acqua, nel fango della laguna. Per costruire su un terreno così molle e instabile i veneziani hanno dovuto inventare un metodo unico: piantare milioni di pali di legno nel sottosuolo. Questi pali, lunghi dai 2 ai 8 metri e con un diametro di 20-30 centimetri, venivano battuti uno a uno nel terreno fino a raggiungere uno strato solido e stabile di argilla compatta detta “Caranto”. Il legno usato era prevalentemente di quercia, larice o olmo, alberi robusti e particolarmente resistenti che non marcivano per la mancanza di ossigeno nell’acqua salmastra della laguna. Senza ossigeno, i batteri che causano il degrado del legno non possono vivere e proliferare. In pratica, il legno si “pietrificava”, trasformandosi quasi in una roccia. Sopra la fitta rete di pali veniva stesa una sorta di “piattaforma” orizzontale, una graticola di tavole robuste di legno. Questa serviva a distribuire uniformemente il peso dell’intero edificio su tutti i pali sottostanti, evitando cedimenti o sprofondamenti. A questo punto, si iniziava a costruire. Il primo strato sopra la piattaforma di legno era realizzato con blocchi di pietra d’Istria, proveniente dalle coste dell’attuale Croazia, e famosa per la sua straordinaria resistenza all’acqua salata e all’erosione. Solo una volta superato il livello dell’acqua con la pietra d’Istria si iniziava a elevare l’edificio usando i mattoni. Le case veneziane sono state progettate per essere relativamente leggere, proprio per non sovraccaricare le delicate fondamenta. Spesso si usava anche il legno per le strutture interne, i solai e le capriate dei tetti. Questo rendeva l’edificio non solo più leggero ma anche più elastico e meno rigido, permettendogli di “muoversi” leggermente con il terreno senza subire danni. Il risultato è una città che resiste alle sfide continue dell’acqua alta e del tempo. Venezia è un inno all’ingegno umano, alla capacità di trasformare un ostacolo (l’acqua) in una risorsa straordinaria che continua a incantare milioni di persone.

Pag. 29
I ponti di Venezia

Venezia è una città dove la terra ferma è un miraggio interrotto da specchi d’acqua e dove, per passare da un punto all’altro, non si cammina, ma si “vola” su ponti. Venezia conta oltre 400 ponti, ognuno con la sua storia, il suo fascino, la sua piccola o grande leggenda. Sebbene la maggior parte sia piccola e discreta alcuni sono diventati vere e proprie icone, conosciute in tutto il mondo. Il Ponte di Rialto per secoli è stato l’unico modo per attraversare il Canal Grande a piedi. Prima dell’attuale struttura in pietra (costruita tra il 1588 e il 1591, un vero trionfo d’ingegneria per l’epoca), c’erano ponti in legno, che crollarono più volte sotto il peso delle folle o di eventi particolari. La sua unica arcata continua a stupire per la sua audacia e bellezza. Il ponte ha una base di dodicimila pali di legno di olmo, la sua lunghezza raggiunge i 48 metri e la sua larghezza è di 22 metri. Sulle rampe del ponte ci sono ventiquattro botteghe, larghe ciascuna tre metri. Il Ponte dei Sospiri è il ponte della malinconia e del romanticismo oscuro. Costruito in pietra d’Istria, stile barocco, agli inizi del XVII secolo collega il Palazzo Ducale alle Prigioni Nuove e presenta due piccole finestrelle. La leggenda vuole che il nome derivi proprio dai sospiri che i condannati potevano dare con uno sguardo alla laguna e al cielo per l’ultima volta. Ma c’è anche una versione più romantica: se due innamorati si baciano in gondola sotto il ponte al tramonto, i loro sospiri d’amore li legheranno per l’eternità. Il ponte dell’Accademia ha una storia travagliata: dal primo progetto di tunnel sotto il canale, alla realizzazione di un ponte in acciaio di 50 m di luce, sostituito nel 1933 da un ponte provvisorio in legno, all’epoca il più grande ponte ad arco in legno di tutta Europa. Quello che vediamo oggi è relativamente recente (1986) con struttura in acciaio, legno per il rivestimento della scalinata e dell’impalcato. È un punto panoramico incredibile, da cui si gode una vista unica sul Canal Grande. I ponti di Venezia sono molto più di semplici collegamenti tra due sponde, sono parte integrante del suo DNA, un labirinto affascinante che invita a perdersi, a scoprire angoli nascosti e a sognare.

Pag. 32
La Biennale

La Biennale di Venezia è come un grande circo dell’arte, dove ogni due anni (per l’arte visiva e l’architettura) o ogni anno (per cinema, teatro, musica e danza) si ritrovano artisti, curatori, critici e semplici curiosi da ogni angolo del mondo. Venezia del 1895, un’epoca di grandi cambiamenti, quando l’arte stava cercando nuove vie. Fu qui che nacque la Biennale, con l’ambizione di essere un faro per l’arte italiana e internazionale. Negli anni ‘30 la Biennale si espande, dando vita al *Festival del Cinema* (il più antico del mondo, nato nel 1932!). Presso i Giardini Napoleonici sono collocati i padiglioni degli Stati che partecipano in modo permanente alle varie esposizioni. Grazie alla loro collocazione giuridica sono equiparati a delegazioni di rappresentanza estera e quindi godono di extraterritorialità. Quando entri in uno di essi, è come se per un attimo mettesti piede su suolo straniero, quasi che ogni nazione avesse creato un piccolo “stato” indipendente all’interno dei Giardini. Un microcosmo globale che si raduna ogni due anni a Venezia per celebrare l’arte e la diversità. La Biennale è nota per la sua *Esposizione Internazionale d’Arte*, la *Mostra Internazionale di Architettura* e il *Festival Internazionale del Cinema*, tra gli altri eventi. E Poi c’è l’Arsenale: oggi lo consideriamo un tempio dell’arte e dell’architettura, con le sue maestose Corderie e gli spazi suggestivi. Ma la Mostra di Architettura ci ha messo piede per la prima volta solo nel 1980. Prima di allora, era un luogo con una storia tutta sua, fatta di navi e cantieri. Durante la Seconda Guerra Mondiale, quando la Biennale fu interrotta, i suoi padiglioni ai Giardini furono usati come set cinematografici da Cinecittà. Un’esposizione d’arte trasformata in un set di Cinevillaggio. Ma la Biennale è anche il regno delle provocazioni e delle curiosità più bizzarre, è un luogo dove il confine tra arte, mistero e spiritualità a volte si fa sottilissimo. La Biennale di Venezia è questo e molto altro: un evento che non smette mai di sorprendere, di far discutere e di rimanere nel cuore di chi la visita.

Pag. 34

La gondola

La gondola è un simbolo riconosciuto in tutto il mondo; dietro la sua bellezza discreta si nasconde una storia affascinante.

La góndola è un'imbarcazione tipica della laguna di Venezia, per le sue caratteristiche di manovrabilità e velocità è stata l'imbarcazione veneziana più adatta al trasporto di persone. Nel 1580 si potevano contare circa 10.000 gondole, oggi in laguna ce ne sono circa 500.

Malgrado la considerevole lunghezza, la gondola è estremamente maneggevole, grazie al fondo piatto e alla ridotta porzione di scafo immersa, e può essere manovrata anche in spazi angusti.

Le prime testimonianze della gondola risalgono a tempi antichi ma non aveva affatto la forma conosciamo oggi. Ai tempi della Serenissima le gondole avevano una specie di cabina chiamata "felse" che serviva per riparare i passeggeri ed erano decorate con colori vivaci, stoffe preziose e intarsi: un vero e proprio status symbol. Ma la Repubblica di Venezia, sempre attenta a mantenere a evitare eccessi, nel 1562 emanò una legge, la "Prammatica contro il lusso" che imponeva che tutte le gondole fossero dipinte di nero, senza decorazioni superflue per livellare le differenze tra le varie famiglie. La gondola non è simmetrica. Il lato sinistro è leggermente più largo del destro. Questa caratteristica permette al gondoliere, che rema in piedi da un solo lato, di mantenere una traiettoria dritta senza dover continuamente correggere il tiro. La gondola è composta da 280 diversi pezzi, fabbricati con 8 essenze di legname, la sua costruzione richiede solitamente più di un anno. Il lungo remo è manovrato appoggiandolo ad una sorta di scalmo libero denominato "fórcola", ma una vera e propria scultura funzionale che permette al gondoliere di cambiare l'angolo del remo in decine di posizioni diverse,. Ogni forcola è un pezzo unico, realizzata su misura per il gondoliere e la sua gondola. Il tipico ferro di prua ha una funzione ben precisa: essendo molto pesante appesantisce la prua della barca mantenendola così sempre in assetto con qualsiasi numero di vogatori. La sua forma avrebbe il significato di rappresentare i sei sestieri di Venezia, la Giudecca, il cappello del Doge, il Ponte di Rialto e il Canal Grande.

La gondola, insomma, è molto più di una barca. È un pezzo d'arte navigante, un simbolo di un'epoca gloriosa e un elemento vivo che continua a far sognare chiunque visiti Venezia.

Pag. 39

La Madonna della Salute

La Festa della Madonna della Salute, celebrata a Venezia il 21 novembre, rappresenta una delle festività più sentite e significative per i veneziani, unendo fede, storia e profonda gratitudine. Questa ricorrenza commemora la fine della terribile epidemia di peste bubbonica, conosciuta anche come peste nera, che devastò Venezia tra il 1630 e il 1631, causando la morte di circa un terzo della popolazione. La peste, menzionata anche da Alessandro Manzoni nei *Promessi Sposi*, portò grande sofferenza e distruzione, ma di fronte a questa catastrofe il Doge e il Senato veneziano fecero un voto solenne alla Vergine Maria: se la peste fosse cessata, avrebbero costruito una chiesa grandiosa in suo onore. Miracolosamente, poche settimane dopo il voto, l'epidemia iniziò a regredire, portando i veneziani a mantenere la promessa fatta.

Per onorare questa promessa, fu indetto un concorso di progettazione vinto dal giovane architetto Baldassarre Longhena, che ideò la Basilica di Santa Maria della Salute, una delle opere più iconiche di Venezia. La prima pietra fu posata nel 1631, e la basilica fu costruita in una posizione strategica sul Canal Grande, visibile da ogni punto della città. La sua grandezza era tale che, prima di iniziare i lavori, furono utilizzati oltre 110.000 pali per formare uno zatterone che rafforzasse il suolo e sostenesse il peso dell'edificio.

La costruzione durò diversi anni, e la basilica divenne un simbolo di devozione e gratitudine verso la Vergine Maria.

Oggi, la Festa della Salute è un appuntamento imperdibile per tutti i veneziani e i visitatori. Il cuore della celebrazione è il *Ponte Votivo*, un ponte galleggiante temporaneo che viene allestito ogni anno per collegare San Marco con la Basilica della Salute. Migliaia di fedeli attraversano a piedi questo ponte, portando candele votive da accendere all'interno della basilica, partecipando alle messe e pregando con devozione. Attorno alla basilica e nelle calli vicine si sviluppa un vivace mercatino tradizionale, con bancarelle che offrono candele, dolci tipici come frittelle e croccante, e giocattoli, creando un'atmosfera unica che fonde il sacro con il popolare. La festa rappresenta così un momento di fede, tradizione e comunità, che rende Venezia ancora più affascinante e ricca di significato.

Costruire sull'acqua, un lavoro che ci appassiona e continua a regalarci le stesse emozioni di quando, più di quarantacinque anni fa, abbiamo costruito per la prima volta strutture sull'acqua.

INGEMAR, costruire sull'acqua.

Pag. 44

Darsena Le Saline, Chioggia

Nel contesto complesso e articolato della Laguna Veneta, la rete degli approdi e delle infrastrutture portuali svolge un ruolo essenziale nella gestione del traffico diportistico, nella valorizzazione del territorio e nel mantenimento dell'equilibrio ambientale e socioeconomico.

All'interno di questo sistema, Darsena Le Saline si configura come una struttura di riferimento per l'alto Adriatico, con caratteristiche tecniche e organizzative in grado di rispondere a una pluralità di esigenze dell'utenza nautica.

Operativa dal 1991, Darsena Le Saline è situata a ridosso del centro storico di Chioggia, in posizione strategica rispetto ai principali assi di navigazione della laguna meridionale e in prossimità delle bocche di porto, con accesso diretto al mare.

Tale collocazione consente un utilizzo continuativo e sicuro in ogni condizione meteorologica e rende l'infrastruttura particolarmente adatta sia alla nautica stanziale sia al transito, con direttrici verso la Croazia, l'Alto Adriatico, la costa emiliano-romagnola e l'entroterra lagunare.

Il marina si sviluppa su oltre 480 posti barca, distribuiti su pontili fissi e galleggianti riparati dai venti e dal moto ondoso, con fondali profondi fino a 5 metri e capacità di accoglienza per unità fino a 30 metri di lunghezza.

Ogni posto è dotato di colonnine multiservizio per l'erogazione di acqua ed energia elettrica, attivabili tramite una piattaforma digitale che consente il monitoraggio in tempo reale dei consumi, l'attivazione remota e l'accesso controllato ai varchi dell'area.

Completano l'infrastruttura un'area a terra attrezzata per il rimessaggio a secco di natanti e imbarcazioni, un complesso di servizi igienici e docce, oltre a una Club House ricavata da un ex cantiere navale, adibita a spazi di accoglienza, ristorazione e attività ricreative.

Elemento caratterizzante dell'infrastruttura è la presenza di un cantiere nautico integrato, attivo tutto l'anno, che offre assistenza tecnica specializzata per motori, impianti elettrici, attrezzature di coperta e interni. La gestione è orientata a un approccio collaborativo con l'armatore, privilegiando la personalizzazione dell'intervento e la trasparenza nella gestione delle opera-

zioni tecniche.

Il cantiere opera nel rispetto delle normative ambientali vigenti, con sistemi certificati per la gestione dei rifiuti e il trattamento delle acque reflue.

Particolare attenzione è dedicata all'utilizzo di attrezzature a basso impatto ambientale e all'approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili.

Nel 2022 Darsena Le Saline è stata la prima struttura portuale italiana ad adottare in modo integrale la tecnologia "Cloud Energy", una piattaforma digitale che consente agli utenti la gestione autonoma e da remoto dei principali servizi portuali, con accesso ai dati di consumo, notifiche di allerta tecnica, sistema di pagamento integrato e strumenti di analisi dei consumi storici.

Tale implementazione è parte di un più ampio percorso di efficientamento energetico e di gestione sostenibile, che ha portato la struttura ad ottenere la certificazione ISO 14001 e a mantenere ininterrottamente dal 1994 la Bandiera Blu degli approdi turistici, rilasciata dalla FEE (Foundation for Environmental Education).

All'interno del sistema degli approdi lagunari e costieri dell'alto Adriatico, Darsena Le Saline si configura come un hub tecnico-logistico e culturale, in grado di offrire servizi integrati al diportista, ospitare eventi sportivi e culturali, e contribuire alla tutela e alla promozione del patrimonio ambientale e storico del territorio.

La presenza di infrastrutture moderne, gestite secondo logiche di efficienza, sostenibilità e innovazione digitale, fa della Darsena non solo un punto di riferimento per l'utenza privata, ma anche un esempio di buona pratica replicabile nel più ampio panorama della portualità turistica mediterranea.

Laura Morelli, *Presidente*

Pag. 46

Marina del Cavallino, Cavallino Treporti

Marina del Cavallino, situata lungo il litorale di Cavallino-Treporti, vicino a Venezia, vanta una storia profondamente intrecciata con l'evoluzione naturale di questo ambiente lagunare unico e con lo sviluppo turistico della regione.

In origine, la zona era caratterizzata dai suoi canali naturali e dalle attività di pesca, tipiche della Laguna di Venezia. La penisola di Cavallino-Treporti, una stretta striscia di terra che separa il Mare Adriatico dalla laguna, era nota principalmente per i suoi terreni agricoli e le tradizionali comunità di pescatori. Piccoli porti e approdi avrebbero dovuto supportare queste attività.

La trasformazione della zona iniziò nella seconda metà del XX secolo con l'ascesa del turismo di massa. Le lunghe spiagge sabbiose di Cavallino divennero sempre più popolari tra i visitatori in cerca di vacanze al mare. Questo afflusso turistico stimolò lo sviluppo di infrastrutture a supporto delle attività ricreative, tra cui la nautica.

La costruzione di un porto turistico dedicato, Marina del Cavallino, fu una naturale evoluzione di questo sviluppo. Offriva un porto sicuro e ben attrezzato per imbarcazioni da diporto, rivolgendosi sia ai diportisti locali che a quelli in visita. Il porto turistico offriva servizi essenziali come ormeggi, allacciamenti idrici ed elettrici, strutture di manutenzione e accesso alla laguna e al mare Adriatico.

Nel corso degli anni, Marina del Cavallino è cresciuta in dimensioni e reputazione, diventando un importante polo nautico dell'Adriatico settentrionale. La sua posizione strategica offre un comodo accesso alla splendida Laguna di Venezia con le sue isole come Burano, Murano e Torcello, nonché alle acque aperte dell'Adriatico. Oggi, Marina del Cavallino è un porto turistico moderno e ben tenuto, che svolge un ruolo fondamentale nell'economia locale sostenendo il turismo e le attività correlate. Continua ad attrarre appassionati di nautica che ne apprezzano i servizi, la vicinanza a Venezia e la bellezza naturale del litorale di Cavallino-Treporti, noto per le sue lunghe spiagge, le pinete e gli unici paesaggi lagunari. Il porto turistico è la testimonianza del successo dell'area, che si è trasformata da una tradizionale regione di pesca e agricoltura a una fiorente destinazione turistica, pur mantenendo il suo legame con il mare e la laguna.

Michela Caroli, *General Manager*

Pag. 48

H-FARM Marina, Quarto d’Altino

H-FARM Marina è uno spazio multifunzionale progettato per integrare servizi nautici, innovazione e turismo sostenibile nell’ambiente unico della Laguna di Venezia.

Situato a Portograndi, a pochi chilometri da Venezia e direttamente collegato al Campus H-FARM, il Marina offre 320 ormeggi e una gamma completa di servizi per la nautica da diporto, tra cui sorveglianza 24 ore su 24, accesso ad acqua ed elettricità e strutture dedicate per i diportisti.

Funge da hub per startup che lavorano su nuove tecnologie nei settori nautico e marittimo e si sta gradualmente aprendo a nuove forme di turismo, dal noleggio di barche elettriche alle esperienze naturalistiche e alle attività culturali.

Il Marina fa parte del “campus diffuso” di H-FARM, una rete di spazi interconnessi che combinano formazione, ricerca, imprenditorialità e lifestyle sul territorio.

H-FARM è un ecosistema di innovazione che diffonde la cultura digitale attraverso formazione, imprenditorialità e tecnologia. Fondata nel 2005 da Riccardo Donadon, noto imprenditore digitale italiano, è uno dei più importanti hub di innovazione in Europa.

Marco Labozzetta, *Amministratore Delegato*

Pag. 50

Marina Santelena, Venezia e Marina Fiorita, Cavallino Treporti

La laguna di Venezia, un ecosistema unico al mondo intriso di storia, arte e natura, rappresenta una meta ambita per i diportisti che desiderano navigare tra i suoi canali e scoprire le sue isole incantevoli. In questo scenario di incomparabile bellezza, spiccano due approdi moderni ed efficienti, che fanno capo allo stesso gruppo imprenditoriale che da anni vede nell'accoglienza nautica un settore in forte sviluppo nell'ambito lagunare: Marina Santelena e Marina Fiorita.

Marina Santelena: unico marina attrezzato nel centro storico di Venezia, tra storia e cultura.

Situata in una posizione privilegiata nel cuore di Venezia, Marina Santelena rappresenta un approdo esclusivo per chi desidera vivere appieno il fascino intramontabile della città lagunare. Marina Santelena offre una vista impareggiabile sulla laguna, con la sua distesa d'acqua scintillante e il profilo inconfondibile dei monumenti veneziani sullo sfondo. La sua vicinanza alla Biennale, vivace centro di arte contemporanea, e la sua breve distanza da Piazza San Marco la rendono un punto di partenza ideale per immergersi nella ricchezza culturale e storica di Venezia.

Oltre ai moderni e funzionali servizi di ormeggio, Marina Santelena si distingue per l'offerta di una gamma completa di servizi aggiuntivi pensati per rendere il soggiorno dei suoi ospiti ancora più piacevole.

Marina Fiorita: un'oasi di tranquillità alle porte della Venezia più autentica.

Immersa nella quiete della laguna nord, Marina Fiorita è situata vicino alle isole di Burano e Torcello. La sua posizione strategica la rende facilmente accessibile non solo via acqua, attraverso comodi canali navigabili, ma anche via terra, grazie ai collegamenti che la connettono al tessuto urbano circostante.

Frutto di un'ingegneria moderna e attenta all'ambiente, Marina Fiorita vanta infrastrutture all'avanguardia, tra cui spiccano i suoi pontili frangionde galleggianti. Questa soluzione tecnica semplifica le manovre di ormeggio per imbarcazioni di diverse tipologie, dalle agili pilotine ai lussuosi yacht fino a 50 metri di lunghezza,

garantendo un accesso sicuro e agevole in ogni condizione di marea. I fondali, con una profondità variabile tra i 4 e i 6,5 metri, assicurano un ormeggio stabile e sicuro.

Con una capacità di 220 posti barca, Marina Fiorita offre un ambiente accogliente e ben organizzato, dove i diportisti possono trovare una vasta gamma di servizi pensati per soddisfare ogni esigenza. Dalla sorveglianza continua per garantire la sicurezza alla disponibilità di servizi igienici moderni e ben tenuti, ogni dettaglio è curato per assicurare un soggiorno confortevole e senza pensieri. La presenza di personale qualificato e disponibile è un ulteriore valore aggiunto, pronto ad assistere gli ospiti per qualsiasi necessità.

Marina Santelena e Marina Fiorita, pur nella loro diversità di posizione e atmosfera, rappresentano due eccellenze nel panorama portuale veneziano. Entrambe offrono non solo un ormeggio sicuro e attrezzato, ma anche un accesso privilegiato alle diverse anime di Venezia e della sua laguna. Che si desideri esplorare la laguna di Venezia ed il suo estuario o immergersi nel centro storico e culturale della città, questi due marina rappresentano la scelta ideale per vivere un'esperienza indimenticabile a bordo della propria imbarcazione.

Stefano Costantini, *Amministratore Delegato*

Pag. 54

Venezia Certosa Marina

Venezia Certosa Marina e’ insediato sull’Isola della Certosa, una delle isole più estese della laguna di Venezia, emblema del paesaggio lagunare e al tempo stesso parte integrante del centro città, raggiungibile in barca privata e tramite un frequente servizio pubblico di linea diurno e notturno. E’ situata all’ingresso della laguna, tra la Bocca di Porto di Lido ed il centro storico, a pochi metri dall’Arsenale, sede della Biennale e del Salone Nautico. La Certosa è un esempio concreto dello sviluppo sostenibile della laguna di Venezia, tra innovazione tecnologica e salvaguardia ambientale, tramite l’insediamento di attività e servizi che contribuiscono alla qualità della vita dei residenti ed attraggono un segmento qualificato di visitatori. Ogni anno il parco della Certosa, coi suoi ampi spazi scoperti e i numerosi fabbricati, ospita eventi sportivi, iniziative culturali ed esclusivi eventi privati.

Nel XII secolo, la Certosa venne affidata ai frati dell’ordine agostiniano e furono costruiti una chiesa ed un convento in onore delle Sante Eufemia, Dorotea e Tecla. Nel XV sec. fu sede di un importante monastero di monaci padri certosini, dopo il 1810 con la soppressione degli ordini religiosi ad opera di Napoleone, l’isola cessò l’uso conventuale, il monastero fu quasi completamente demolito e spogliato delle sue opere d’arte. Successivamente l’isola venne utilizzata per scopi militari fino alla fine degli anni ‘90 con la costruzione di capannoni per la fabbricazione, custodia e conservazione delle polveri da sparo.

Negli ultimi vent’anni è stata oggetto di un progetto di rigenerazione urbana animato dai servizi per la nautica da diporto. Dell’antico insediamento rimane solamente il chiostro del nucleo conventuale ed oggi la Certosa, dopo lunghi interventi di bonifica ambientale, è un parco di 24 ettari di verde, che si caratterizza per la presenza di boschetti di pioppi bianchi, neri e frassini, alternati a specie arboree e arbustive non originarie (robinia, bagolaro e gelso, piante da frutto, ligustro giapponese, evonimo giapponese) ed una vasta radura a canneto litoraneo. Il progetto del “Parco della Certosa”, presentato dalla società Vento di Venezia VdV srl, in partenariato pubblico-privato con l’Amministrazione Comunale, è il naturale risultato del recupero dell’intera isola quale contenitore in cui

Pag. 58

Isola Nova del Tronchetto, Venezia

L’isola del Tronchetto, conosciuta anche come Isola Nova del Tronchetto, è un’isola artificiale di Venezia situata all’estremità occidentale della città.

Questa isola non è un luogo turistico tradizionale, anche se recentemente sono sorti qui alcuni grandi alberghi, ma un’area di servizio e logistica fondamentale per Venezia. La sua funzione principale è quella di ospitare un grande parcheggio per auto, autobus e camper che arrivano in città, rendendola un punto nevralgico per l’accesso veicolare a Venezia. Per la sua posizione e funzione, l’isola del Tronchetto rappresenta un punto di interscambio nodale dove è possibile imbarcarsi con il ferry per raggiungere il Lido, lasciare l’auto e proseguire il viaggio verso il centro storico di Venezia con i vaporetti o utilizzando il “People Mover”, un trenino sopraelevato che collega il Tronchetto con Piazzale Roma in pochi minuti. Anche le merci, come le persone, al Tronchetto passano dal trasporto su gomma a quello via acqua.

Proprio perché tutto quello che si muove nella Serenissima, persone e cose, avviene sulle barche, l’amministrazione comunale di Venezia si è fatta promotrice, al Tronchetto, di due grandi porti galleggianti per l’accoglienza e lo stazionamento di mezzi per il trasporto pubblico e privato.

Il primo progetto, del 2010, è molto articolato e comprende l’installazione di una serie di strutture galleggianti diversificate, pontili con finger con differenti dimensioni e caratteristiche funzionali, ancorati al fondo con pali e cursori di scorrimento. La grande darsena, chiusa sui 4 lati da strutture galleggianti, occupa lo spazio lagunare compreso tra il ponte della Libertà che collega Venezia alla terraferma e l’isola.

Le persone accedono alle imbarcazioni attraverso un ponte galleggiante, la cui sopraelevazione consente il transito – sotto il ponte - delle imbarcazioni. Il “porto galleggiante” ha una capienza di circa 260 posti barca ed è destinato alla sosta delle barche a motore professionali, i classici “Topi veneti”, imbarcazioni a fondo piatto in uso a Venezia per la consegna delle merci nel centro storico e sulle isole.

La seconda installazione, del 2017, nell’area che si affaccia sulla laguna Sud, è invece destinata all’ormeggio ed alla manutenzione dei vaporetti e dei

Pag. 60

Compagnia della Vela, Venezia

battelli del trasporto pubblico al servizio del nuovo Centro Operativo ACTV (Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano). Il porto, anche questo tutto galleggiante, è protetto da una serie di frangionde galleggianti in calcestruzzo armato con nucleo polistirolo: al suo interno il porto è suddiviso, per le differenti esigenze, in diverse aree operative dotate di pontili e moli galleggianti per l'ormeggio dei battelli e delle piattaforme galleggianti delle fermate dei vaporetto.

Il 21 marzo 1911 nasce a Venezia un sogno condiviso: lo Yacht Club Veneziano, destinato a diventare molto più di un circolo nautico. Otto anni dopo, nel 1919, quel sogno riceve una benedizione d'eccezione: Gabriele D'Annunzio, con un messaggio indirizzato all'allora vicepresidente del Circolo l'On. Giovanni Giuriati, imprime una svolta epica alla storia del Club. Da quel momento, il nome cambia in Compagnia della Vela, portando con sé un motto solenne e profondo — *Custodi, Domine, Vigilantes* — suggerito dal Poeta stesso, il cui documento originale è custodito presso la sede del Circolo.

Un'avventura lunga un secolo, tra onde e gloria. L'imbarcazione Dux, orgoglio dei Soci, solcò con audacia i mari del Mediterraneo vincendo nel 1929 la prestigiosa Coppa del Re di Spagna, sorprendendo tutti con manovre leggendarie. E non si fermò lì: Venezia, Costantinopoli, Tripoli... ogni rotta una conquista.

Dopo la guerra, i Soci salparono ancora, questa volta con *Vento Perso*, attraversando l'Atlantico fino a Rio de Janeiro.

Nel 1965, Alex Carozzo costruì il *Golden Lion* e affrontò da solo quasi tremila miglia dal Giappone a San Francisco, un'impresa narrata in un libro di successo. E poi, il sogno della Coppa America: nel 1990 nasce il *Moro di Venezia*. Raul Gardini porta l'Italia ed i colori della CDV per la prima volta nella finale, conquistando la Louis Vuitton Cup e facendo battere il cuore del Paese per la vela come mai prima.

La Compagnia della Vela non smette mai di navigare verso nuovi orizzonti. Quest'anno, la storica regata Veleziana si trasforma in qualcosa di ancora più grande: nasce la Veleziana Sailing Week, un vero e proprio festival del mare che dal 16 al 19 ottobre animerà Venezia con quattro giornate di eventi sportivi. In collaborazione con Circoli, Associazioni e Canottieri, la VSW celebra la passione per la vela e la marineria veneziana con regate spettacolari, sfide tra club, cacce al tesoro e persino una regata di cucina con chef stellati al timone.

Il gran finale? La 18ª edizione della *Veleziana*, dove centinaia di imbarcazioni, dai Maxi ai Dinghy, solcano il mare e la laguna fino al cuore di Venezia, regalando uno spettacolo unico nel Bacino di San Marco.

Giuseppe Duca, *Presidente*

Pag. 62

Darsena Mosella, Chioggia

La marineria di Chioggia vanta una storia antica e affascinante, profondamente legata al mare e alla pesca. Fin dall'epoca medievale, la città ha rappresentato un centro nevralgico per il commercio marittimo e la navigazione, grazie alla sua posizione strategica tra la Laguna Veneta e il Mar Adriatico. I pescatori chioggiotti, celebri per la loro abilità, hanno reso la città uno dei principali porti pescherecci d'Italia, mantenendo vive tradizioni secolari che ancora oggi caratterizzano la vita quotidiana della comunità.

Parallelamente alla pesca, la nautica da diporto ha avuto un importante sviluppo, e tra le strutture più significative spicca la Darsena Mosella. Fondata nel 1965 dalla famiglia Tiozzo, la prima darsena di Chioggia, è stata per decenni un punto di riferimento per gli appassionati della navigazione, specialmente per gli amanti della vela. Il nome "Mosella" deriva dalla presenza, in quella zona, di turisti belgi provenienti dalla regione del fiume Mosella, che avevano scelto Chioggia come meta delle loro vacanze.

Nel corso degli anni, la Darsena Mosella si è evoluta, adattandosi alle esigenze di una nautica sempre più moderna e sofisticata. Dal 2009, essa fa parte del Bielo Group, un gruppo societario che comprende diverse aziende operanti nei settori turistico e nautico a Chioggia e Venezia. Oltre ai servizi per la nautica da diporto, il gruppo si occupa di logistica, trasporti e lavori marittimi, contribuendo alla crescita dell'economia locale e offrendo servizi di alta qualità per diportisti e visitatori.

Con l'acquisizione la darsena ha subito un radicale rinnovamento ed ampliamento: vengono sostituiti i pontili fissi con pontili galleggianti di ultima generazione con l'installazione degli erogatori di energia elettrica ed acqua, opere realizzate da "INGEMAR" azienda leader del settore.

Dispone di 300 posti barca, equamente suddivisi tra imbarcazioni a vela e a motore, con spazi capaci di ospitare unità fino a 40 metri di lunghezza.

La darsena dispone di un ampio parcheggio, di servizi igienici e docce, di un servizio gratuito bike Mosella, internet wi-fi free e di un sistema di video sorveglianza. Inoltre è provvista di una gru a bandiera di portata 5 t per il varo/alaggio e operazioni di emergenza.

La struttura mette a disposizione il bar e ristorante, una sala polivalente per convegni e manifestazioni, la disponibilità della lavanderia automatica e il Beauty Center.

Il Mosella Suite Hotel all'interno del compendio dispone di spaziose suite per il week-end, settimana o periodi più lunghi. Sono inoltre disponibili anche delle sole camere con servizi.

La strategica posizione della darsena, vicina alla bocca di porto, permette al diportista di raggiungere con facilità e in breve tempo, il mare aperto.

Darsena Mosella è un'ottima base di partenza per vivere la Laguna Veneta e per le crociere in mare aperto.

Ivano Boscolo Bielo, *Amministratore*

Pag. 64

Porto turistico San Felice, Chioggia

Il Porto turistico San Felice si trova a Sottomarina di Chioggia, protetto dall'antico murazzo Veneto e dal Forte di S. Felice all'interno della laguna a 200 mt dall'imboccatura del porto di Chioggia. La città, a sud della laguna di Venezia, è molto suggestiva e vanta il fatto di possedere degli incredibili palazzi in stile veneziano che si affacciano direttamente sui canali d'acqua. Chioggia è conosciuta come "Piccola Venezia" e per l'opera "Baruffe Chiozzotte", del commediografo veneziano Carlo Goldoni, ambientata proprio in questo comune.

Il nome del porto turistico è doverosamente legato al Forte San Felice, un'antica fortezza militare con una storia molto antica, risalente alla fine del XIV secolo. Fu costruito dalla Repubblica di Venezia dopo la Guerra di Chioggia (1378-1381) per rafforzare le difese della città e controllare l'accesso alla laguna. La struttura, vista dall'alto, ha una caratteristica forma a stella.

La Darsena è nata nel 2008, occupa un sito naturale già utilizzato dalla Serenissima, a ridosso del forte della "Lupa" e degli antichi "Murazzi" che la proteggono completamente dai venti dominanti.

Realizzata con pontili galleggianti, è adiacente all'imboccatura del porto di Chioggia e alla spiaggia di Sottomarina. È dotata di un ristorante con solarium realizzato completamente in legno su palafitte dal quale si possono godere affascinanti tramonti sulla laguna. Fa da sfondo il centro storico della città di Chioggia.

Può ospitare 500 barche di varia grandezza fino a 30m, con il massimo confort. È infatti provvista dei più moderni servizi qual ampio parcheggio, docce con idromassaggio, internet con sistema wireless, raccolta e smaltimento oli esausti e acque reflue, sistema di videosorveglianza nonché guardiania e assistenza all'ormeggio 24 ore.

Pag. 66

Porto turistico di Jesolo Marina Resort

Nella splendida cornice della riviera adriatica, il Porto turistico di Jesolo Marina Resort si distingue come una delle strutture più moderne e accoglienti per gli appassionati della nautica. A pochi passi dalle rinomate spiagge di Jesolo, questa marina rappresenta una destinazione d'eccellenza per diportisti e amanti del mare, coniugando servizi di alta qualità, comfort esclusivo e una posizione strategica.

Grazie alla sua collocazione privilegiata, il porto consente di raggiungere con facilità alcune delle mete più suggestive della costa adriatica, come Venezia, le incantevoli isole della laguna e il Parco Naturale del Delta del Po. Un vero e proprio hub per esplorare le meraviglie marittime del Veneto, che ogni anno richiamano migliaia di visitatori da tutto il mondo.

Con oltre 650 posti barca, il porto è in grado di accogliere imbarcazioni di ogni dimensione, dalle piccole barche a motore ai lussuosi yacht. Ogni ormeggio su pontili galleggianti e fissi, è dotato di acqua potabile, energia elettrica e connessione Wi-Fi gratuita, assicurando agli ospiti un soggiorno confortevole e senza pensieri, arricchito da una piscina dedicata ed un chiringuito galleggiante.

Ma Jesolo Marina Resort è molto più di un semplice approdo: è un vero e proprio centro nautico a 360 gradi. Il cantiere nautico interno con nuovissimi capannoni per il rimessaggio al coperto, dotato delle più moderne attrezzature, offre un'ampia gamma di servizi per la manutenzione, la riparazione e la cura delle imbarcazioni, garantendo assistenza qualificata e personalizzata per ogni esigenza.

Oltre alla qualità dei servizi, il Porto turistico di Jesolo Marina Resort offre un'esperienza unica, combinando passione per la navigazione e scoperta delle tradizioni venete. Che si tratti di una breve sosta o di un lungo soggiorno, questo angolo di paradiso rappresenta la scelta ideale per chi desidera vivere il mare con stile e comodità.

Federica Biondi, *Amministratore Delegato*



Registered office

Via Fabio Filzi 19, 20124 Milano

*Production, Administration,
Technical and Sales Departements*

Via Martin Luther King, 50
31032 Casale sul Sile (TV)
+39 0422 702412
info@ingemar.it
www.ingemar.it

Thanks to

Ali6 - Milano
Federica Biondi
Ivano Boscolo Bielo
Michela Caroli
Stefano Costantini
Giuseppe Duca
Marco Labozzetta
Laura Morelli
Piero Pedrocco
Roberto Rossetto
Alberto Sonino
Vela spa - Venezia

Graphic design

Rovatti Design, Milano

Print

Unigrafica, Milano



