

IL PORTO VECCHIO DI TRIESTE DA VUOTO URBANO A RISORSA PER LA CITTÀ

Alessandra Marin

Dipartimento di Progettazione Architettonica e Urbana, Università di Trieste

Situato a poca distanza dal centro di Trieste, esteso poco meno di 700.000 mq. e con oltre 1.000.000 mc. di hangars, spesso di straordinario pregio architettonico, il Porto Vecchio di Trieste costituisce uno degli ambiti di archeologia industriale marittima più rilevanti del Mediterraneo, nonché un'area strategica per il rilancio urbano ed economico della città e del suo territorio.

L'importanza di Porto Vecchio all'interno della città contemporanea è ben chiara fin dalla prima osservazione: il rapporto con la città sette e ottocentesca, le relazioni con le principali vie di collegamento (in primis la ferrovia), il suo occupare circa la metà dell'arco di costa lungo il quale la città – a partire dall'intuizione di Carlo VI e Maria Teresa d'Austria – è cresciuta per più di due secoli come primo porto marittimo dell'Impero asburgico.

Porto Vecchio, detto altrimenti Punto Franco Vecchio (PFV), oggi si presenta come un sistema urbano dalla struttura chiaramente riconoscibile, la cui scarsa utilizzazione (associata ad una assoluta carenza di manutenzione, ad eccezione degli interventi d'emergenza) gli conferisce l'immagine di uno spazio sospeso, in attesa di nuove stagioni produttive e nuovi abitanti. Non è però vero che esso sia totalmente dismesso, né che il possibile ruolo delle attività portuali nel suo recupero sia trascurabile. Presso l'Adriaterminal, sul molo III e in alcuni magazzini storici permangono le concessioni per movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali, così come alcune attività terminalistiche al molo 0 (animali vivi), sui moli III e IV e sulla riva III (merci varie e ro-ro). Restano qui anche i servizi portuali (capitaneria di porto, dogana, ecc), concentrati nell'area più meridionale.

Una situazione che è stata spesso ignorata dai piani e progetti per la riconversione funzionale e la riqualificazione urbanistica e architettonica dell'area, che per lungo tempo hanno pensato al Porto Vecchio più come "vuoto urbano" da modificare totalmente che come "oggetto complesso" di cui riconoscere l'identità storica, culturale e socio-economica, componenti di un sistema di interazioni che ne fanno una risorsa unica e assolutamente originale per il rilancio della città.

Questo saggio, dopo una breve introduzione che spiega la genesi di Porto Vecchio¹, vuole leggere in modo diacronico la storia di questi piani e progetti, per derivarne alcune possibili interpretazioni che possono darci ragione del loro trentennale insuccesso, della difficoltà di operare in questo contesto, delle potenzialità inesprese del luogo e di come tutelare e valorizzare la sua memoria.

Il "nuovo Porto commerciale" di Trieste (1861-1901)

Il progetto di una vera struttura portuale specializzata per Trieste, del quale da tempo la città sentiva l'esigenza, è legato sia al passaggio dal regime emporiale a quello di porto di transito avvenuto alla metà dell'800, sia allo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie, monopolizzate dalla Società ferroviaria Südbahn, che tra 1850 e 1857 aveva realizzato la ferrovia per Venezia.

È la stessa Società a scegliere il sito, in aderenza al suo parco ferroviario, ed a commissionare il progetto all'ing. Paulin Talabot nel 1861. Il progetto proponeva la trasformazione dell'intera rada di Trieste in un porto chiuso, ma viene successivamente ridimensionato, prima di essere posto al vaglio di un'apposita Commissione, che valuta anche 7 progetti alternativi, approvando infine il

¹ Per maggiori dettagli sulla storia di Porto Vecchio e la descrizione dei patrimoni storici che lo compongono esiste una nutrita bibliografia, parzialmente riportata in calce a questo saggio.

progetto Talabot riveduto dall'ing. Hilarion Pascal, ingegnere capo dei Ponti e Strade di Marsiglia. L'approvazione imperiale giunge il 27 febbraio 1865.

Il progetto definitivo ha uno sviluppo a mare di 1200 metri ed è dotato di quattro moli, che formano tre bacini aperti a ovest, protetti da una diga foranea. La sua realizzazione inizia nel 1867 e si protrae, per difficoltà tecniche imprevedute, fino al 1883; termina quindi con 10 anni di ritardo e vede un ampliamento già nel 1887, con la costruzione del molo IV.

Non è da escludere che la sua lunga realizzazione vada ascritta alla difficile congiuntura economica per i traffici triestini: la città era entrata in crisi nel 1873, con un sensibile calo nella partecipazione ai commerci internazionali dell'Austria unitaria, nonché nelle esportazioni, dove Trieste vede ridursi la sua incidenza percentuale rispetto al totale delle esportazioni austriache della metà nel giro di vent'anni.

Durante il completamento delle banchine e dei moli le merci vengono accolte da tettoie, ma già nel 1880 risultano costruiti 5 magazzini, ad opera di una ditta di Graz. Dal 1887 inizia l'edificazione di hangars e magazzini secondo un progetto unitario, redatto l'anno prima dagli ingegneri L. Buzzi e J. Krause per conto della Camera di Commercio di Trieste, con il ritorno da parte del governo austriaco a privilegiare gli scambi commerciali con l'Oriente. Nel volgere di pochi anni vengono costruiti oltre 20 edifici, la maggior parte opera dell'ing. Eugenio Geiringer e del Consorzio triestino costruttori.

Negli anni '20 il porto potrà contare su 37 tra magazzini e hangar e 45 edifici di servizio e supporto tecnico, alcuni dei quali di grande interesse anche tecnico, come la centrale idrodinamica, che utilizzava l'acqua in pressione per produrre l'energia necessaria alla movimentazione delle merci. Numerosi tra questi edifici sono di grande rilievo architettonico – basti citare i magazzini che fronteggiano il bacino III e l'Adriaterminal, il magazzino 26, le porte daziarie, l'ex casa operai, le palazzine della dogana e dell'amministrazione, le centrali elettrica e idrodinamica – e nei più antichi di essi si può rilevare l'utilizzo dei primi brevetti per il calcestruzzo armato: tedeschi, austriaci, inglesi e francesi.

Dopo il 1900 l'azione combinata del "progetto Kolber" (teso alla crescita politica di Trieste e al recupero dei suoi traffici portuali), dei miglioramenti infrastrutturali e della creazione di un moderno settore produttivo industriale, riportano in attivo i tassi di crescita del commercio triestino: fino al 1913 le importazioni aumentano del 123,5 % e le esportazioni del 188,2 %. Di questa ripresa sono protagonisti in primo luogo il nuovo porto e la realizzazione di una rete di ferrovie (Tauernbahn e Wocheinerbahn) che, attraverso Gorizia e Villach, permette il collegamento ai mercati della Germania meridionale.

Questa favorevole situazione – insieme all'abolizione della patente di porto franco per l'intera città, che determina la trasformazione del porto in Punto Franco – mette in risalto i difetti del porto appena allestito: bassi fondali e impossibilità di espansione per accogliere gli aumentati traffici. Già nel 1897 una commissione studia la questione dell'ampliamento del Porto, che a partire dal 1901 si realizzerà oltre l'arco delle Rive e Campo Marzio, verso l'ampio vallone di Muggia. In soli 40 anni il nuovo porto commerciale di Trieste diventa il "Porto Vecchio".

Trieste come paradigma

Nella sua lunga storia, costellata di picchi di interesse e discese nell'oblio, la vicenda della riconversione e riqualificazione degli spazi di Porto Vecchio appare paradigmatica e quindi esemplare, sia nel dimostrare le dinamiche evolutive del rapporto tra patrimonio storico dell'industria e progetto contemporaneo, sia nel testimoniare la difficile relazione tra attori delle trasformazioni urbane, amministratori, tecnici e cittadini. Relazione chiamata a produrre non solo

progetti, ma politiche e strumenti di programmazione la cui carenza spesso – e Trieste ne è chiaro esempio – causa l'inefficacia del progetto stesso.

È per questo motivo, oltretutto per la rilevanza del patrimonio storico in gioco, che la vicenda di Trieste è interessante.

Il primo progetto urbanistico a coinvolgere Porto Vecchio riconsiderandone forme e funzioni data 1969, periodo nel quale ancora il Punto Franco operava a pieno regime. È il progetto presentato da Luciano Semerani e Gigetta Tamaro al Concorso di idee per il piano particolareggiato del centro storico di Trieste (1° classificato ex aequo), che ipotizza una radicale trasformazione delle strutture di Porto Vecchio, proponendo una chiara negazione della matrice urbanistica del PFV e la sostituzione totale del suo tessuto edilizio. Essi infatti, riconoscendo nella giustapposizione dei borghi storici (teresiano, giuseppino e franceschino) la matrice originaria della crescita urbana, propongono il Porto Vecchio come sede di una nuova espansione, per la quale predispongono gli studi tipologici. Un'ipotesi di tabula rasa che, sebbene non venga più riproposta, condiziona per parecchi anni l'idea che il Porto Vecchio sia non tanto un luogo da conoscere e rivalorizzare quanto un "vuoto urbano" da reinventare totalmente.

Negli anni '70, il primo (ed unico) progetto che integra il Porto Vecchio in un programma armonico di sviluppo della costa triestina – considerata quale unico e complesso organismo territoriale – è il masterplan redatto da Kenzo Tange, Linee guida per lo sviluppo dell'area di Trieste (1971).

Subito dopo, l'apertura ai traffici del molo VII (1973) portava al progressivo trasferimento delle più importanti funzioni portuali nel Punto Franco Nuovo, adeguatamente attrezzato per accogliere i nuovi traffici, specie quelli containerizzati. La proposta di riconversione presentata da Guido Canella nel 1974² si inserisce in tale contesto di transizione e ne recepisce le criticità: pur mantenendo una forte vocazione portuale, il PFV viene, nella sua parte più prossima al centro, riconvertito a funzioni di portualità allargata e di tipo urbano (attrezzature ludico-circolative e sportive). Un intervento non realistico, in quanto immaginava di operare con soli fondi pubblici, ma che apriva la strada a due idee importanti:

- definire il PFV come luogo separato e non come parte di un sistema (spaziale, funzionale, economico);
- produrre una frattura al suo interno, con la testata sud oggetto di pesanti interventi di riconversione e i restanti spazi (dal molo III fino al terrapieno di Barcola) dedicati ai sempre meno frequenti traffici portuali.

Il lungo "silenzio progettuale" calato su Porto Vecchio fino alla fine degli anni '80 si interrompe solo nel 1983, con le generiche indicazioni prodotte per l'Ente Porto dalla IN.CO di Milano, con uno studio sull'utilizzazione delle aree portuali nell'arco compreso tra il Porto Vecchio e la zona di Campo Marzio. Ne scaturisce l'idea di caratterizzare funzionalmente i due poli nord e sud del Porto: il più antico come area per la direzionalità portuale, il secondo come centro per il turismo nautico. Questo studio marca ulteriormente la separazione tra la zona sud del PFV e la restante estensione del Porto Vecchio, definendo l'ambito di intervento dei progetti che a cavallo tra gli anni '80 e '90 andranno a ridisegnare l'affaccio a mare della città e il sistema dei collegamenti viari tra i due porti triestini.

Il primo soggetto ad investire su quest'idea è la Polis SpA³, la quale nel 1988 stipula con l'Ente Porto una convenzione che dà l'input ad un progetto preliminare – redatto da un gruppo coordinato da Nicolò Savarese – recepito dal Comune nel suo approccio economico, ma non per le indicazioni

² Progetto sviluppato sulla traccia del bando di concorso per una nuova sede, per assessorati e servizi, della Regione Friuli Venezia Giulia lungo viale Miramare, che costeggia lo scalo ferroviario e le aree portuali.

³ Società costituita nel 1987 da Generali, Fiatimpresit e Finporto, con il fine di studiare, promuovere, realizzare e gestire le opere di valorizzazione del PFV.

urbanistiche e infrastrutturali. Queste prevedevano tre poli distinti: centro direzionale, servizi di punto franco, Adriaterminal. La realizzazione veniva articolata in due fasi: prima il quartiere direzionale e la sua piazza d'acqua, insieme a parte di un parco urbano; in seguito la seconda porzione del parco e le attrezzature culturali, finanziarie, commerciali e per la ricerca.

Al contempo, la Regione affidava alla Società Bonifica (gruppo Iri Italstat) l'incarico di uno studio di fattibilità per il rilancio economico del territorio giuliano, che veniva presentato in bozza nel 1989 e quindi come piano di maggior dettaglio – redatto da un gruppo coordinato da Luciano Semerani – nel 1990. Il progetto Bonifica ipotizza il riassetto dell'intero fronte mare triestino⁴ attraverso la completa sdemanializzazione del Porto Vecchio e la realizzazione di:

- due darsene per la nautica da diporto;
- la riconversione ad uso urbano delle aree a sud della stazione centrale e di quelle adiacenti del Porto Vecchio;
- lo studio di una nuova viabilità sotterranea di collegamento tra Porto Vecchio e Nuovo.

Comune e Ente Porto, dopo aver verificato le congruenze dei progetti Polis e Bonifica, definiscono con accordo di programma iter e contenuti che dovranno caratterizzare la prosecuzione del progetto di recupero di Porto Vecchio, affidato nel 1991, ancora una volta da Polis, a Gino Valle. Un progetto che concentra l'attenzione sulle relazioni viabilistiche che interessano l'area (traffico in entrata e uscita dalla città, interportuale, ecc.) e sulla relazione tra i più importanti spazi urbani e il molo IV (per il quale si propone una riconversione in "piazza sull'acqua"), con le zone portuali contermini.

Pochi anni dopo, nel 1995, un nuovo studio, il progetto Tergeste, propone, all'interno di una graduale riqualificazione dell'intero comparto del PFV, la riconversione ad uso commerciale-portuale, direzionale e turistico del lotto compreso tra l'Adriaterminal e la palazzina dell'amministrazione della neocostituita Autorità Portuale di Trieste⁵.

Una diversa stagione nella progettualità su Porto Vecchio inizia nel 1999, con la presentazione del progetto commissionato dall'associazione Trieste Futura a Manuel de Solà Morales. L'associazione, nata per iniziativa del mondo produttivo triestino, proponeva un piano di coordinamento generale per il rilancio dell'economia e della portualità triestina, cui era associato un piano economico operativo che intendeva utilizzare in modo oculato lo strumento del project financing; al suo interno, i progetti sviluppati riguardavano il potenziamento del Porto Nuovo (con l'ampliamento dello scalo legnami e di altre aree portuali a sud-est della città) e il recupero di Porto Vecchio.

Il programma funzionale di Trieste Futura mira alla "reintegrazione nel tessuto urbano, valorizzandone il patrimonio edilizio e gli spazi" del PFV, insieme "alla realizzazione di un mix di attività ad alta redditività economica e sociale" (Ass. Trieste Futura, 2000). Su questo programma de Solà Morales costruisce un progetto che, valorizzando la natura di "spazio collettivo" del porto, punta sull'accessibilità, sulla costruzione di un diverso rapporto città-acqua e sulla ristrutturazione di alcuni dei magazzini che i precedenti progetti condannavano alla demolizione per attivare un processo di trasformazione aperto ma orientato da uno scenario preciso, basato sulla strategia della prossimità, ovvero "della fiducia nella continuità dei fatti urbani come garanzia di successo economico e funzionale e come condizione di qualità spaziale" (ibid.).

Per creare questo invito alla continuità operativa nell'intervento su di un ambito tanto ampio e complesso come il Porto Vecchio, il progetto propone la costruzione di un nuovo fronte edilizio di

⁴ Il progetto mira a trasformare il fronte mare in un "sistema urbano lineare che da Miramare a S. Andrea si carica volta a volta di accentuazioni diverse" (Cacciaguerra, 1991). Nel suo complesso, Bonifica mira alla generale rifunzionalizzazione della struttura urbana, proponendo strategie per il recupero del centro storico, la viabilità d'accesso alla città, l'aggiornamento tecnologico della città e il suo rilancio internazionale come città culturale.

⁵ Organismo che ha preso il posto dell'Ente Autonomo del Porto di Trieste con l'entrata in vigore della legge 84/1994.

qualità che si raffronti con il margine del Borgo Teresiano e che offra occasioni per entrare all'interno del sistema dei grandi hangars portuali riqualificati e lungo il complesso di spazi progettato per lo svago, la festa e lo sport tra i moli IV e II, ideale continuazione dello storico sistema delle Rive del centro città. Il progetto quindi mette in gioco, finalmente, tre fattori di grande importanza per la riconfigurazione del PFV come spazio urbano unitario e dotato di rilevante valore storico:

- la capacità di immaginare un processo di trasformazione di un'area tanto complessa e vasta, attuato in maniera progressiva ma strutturata da una coerente visione unitaria;
- il riconoscimento del Porto Vecchio come parte urbana compiuta, che si confronta e dialoga con il Borgo Teresiano con pari dignità, identificandovi l'eredità della tradizione triestina di costruzione della città per parti;
- il porre in relazione architetture storiche e contemporanee attraverso la riorganizzazione e il progetto di qualità dello spazio pubblico.

Queste tre caratteristiche, diversamente declinate, permeano i progetti elaborati negli ultimi 5 anni, in un crescendo di attivismo da parte della pubblica amministrazione e di altri soggetti locali, dei quali segnaliamo i più significativi.

Il progetto di recupero del PFV affidato dall'Autorità Portuale a Stefano Boeri (2001) si configura come un programma unitario, cui successivi interventi possono fornire integrazioni, in grado di introdurre relazioni armoniche con la città circostante. Organizzato temporalmente in 3 fasi (5, 10 e oltre i 10 anni), il progetto suddivide il PFV in quattro comparti funzionali: ricettivo/diportistico nel settore orientale, terziario/direzionale in quello centrale, espositivo/fieristico in quello occidentale, mentre per la diga foranea (collegata al porto con un ponte mobile) si pensa ad un uso balneare e di intrattenimento.

Su tale struttura funzionale Boeri opera a partire da una prima mossa fondativa, l'individuazione delle regole compositive ed evolutive degli spazi di Porto Vecchio (alla scala urbanistica e del singolo manufatto edilizio), che vengono riconosciute e utilizzate per guidare interventi di riuso, modificazione, sottrazione e addizione di spazi semplici o complessi. L'efficacia delle regole evolutive individuate avrebbe poi dovuto essere verificata da alcune esplorazioni progettuali, quale l'introduzione della Fiera del Mare, del Museo del Porto, del World Trade Center e del Maritime Innovation Center.

Meno raffinato l'approccio al tema del riuso del patrimonio costruito di Porto Vecchio proposto, 3 anni dopo, dal progetto per la candidatura di Trieste a sede dell'Expo 2008⁶. Il progetto concentra l'attenzione sull'area compresa tra i moli I e III, riducendo in modo significativo l'imbonimento prodotto dall'Adriaterminal tra i moli I e II; un'area di 25 ettari nel cuore del PVF viene dedicata all'esposizione vera e propria, con i padiglioni dei paesi partecipanti e quelli tematici ospitati dai magazzini storici, collegati da strutture effimere (passerelle sospese, ecc.) la cui demolizione è prevista al termine dell'esposizione. Altri edifici storici affacciati sul molo 0 vengono recuperati come sede dell'Expo Village (residenza e servizi) e quindi riconvertiti a residenze speciali.

Il livello di definizione del progetto – che non è stato ulteriormente specificato a causa della bocciatura di Trieste in favore di Saragozza da parte del Bureau International des Expositions, lo scorso anno – non consente di individuare con chiarezza le soluzioni prospettabili per il “dopo Expo”, al di là di ipotesi di rifunzionalizzazione (nuova sede della Fiera di Trieste, spazi per l'Università e la ricerca, sedi per attività culturali) e alla generica indicazione del progetto di nuovi spazi pubblici a mare, di una nuova strada di accesso a Trieste sul sedime del percorso centrale tra i magazzini storici e di un nuovo quartiere-parco residenziale verso Barcola.

⁶ Progetto affidato da TriestExpo Challenge 2008 SpA - società costituita da Comune, Provincia e Camera di Commercio di Trieste - a Maurizio Bradaschia e Alberto Cecchetto.

Scelte di progetto e strumenti di tutela

A questo punto sembra importante concentrare l'attenzione sull'evolversi del rapporto tra progetti di riqualificazione del Porto Vecchio e tutela del patrimonio storico costituito dal suo impianto urbanistico e dalle strutture edilizie che gli danno forma, dagli arredi e dalle attrezzature portuali; non dimenticando come essi si siano confrontati con un quadro di tutele legislative che è variato nel tempo.

Come abbiamo visto, il piano di Semerani e Tamaro nel 1969 rifiutava in toto l'idea di conservare le strutture portuali, riconoscendo al PFV solo la valenza di parte compiuta della città, ma riformando totalmente il tessuto edilizio che lo caratterizza.

I progetti Polis e Bonifica, limitandosi ad intervenire su una sola parte del PFV, prevedono la demolizione di tutti gli edifici presenti nell'area interessata, ad eccezione della palazzina dell'amministrazione e dell'edificio liberty dell'ex Casa degli operai.

Queste intenzioni di progetto si confrontano però con la parallela predisposizione di strumenti di salvaguardia, posti in essere dalla Soprintendenza per lo più su sollecitazione delle locali associazioni culturali e ambientaliste. Il 23 febbraio 1989 infatti la Soprintendenza di Trieste elabora una declaratoria⁷ volta alla tutela integrale degli edifici costituenti il complesso del PFV e delle aree annesse "esempio importante di impianto urbanistico-funzionale e rilevante testimonianza di archeologia industriale" (Caroli, 2004). Quest'azione non inserisce però alcun edificio all'interno degli appositi elenchi previsti dalla legge, anche se obbliga a qualche ripensamento gli estensori dei progetti di riconversione del PFV: lo stesso Gino Valle elogia il vincolo posto dalla Soprintendenza e il progetto Polis, nella versione definitiva del 1991, prevede la conservazione parziale delle strutture storiche, insieme alle gru idrauliche ancora funzionanti, come parte di un museo di archeologia industriale portuale e marittima che fa perno sulla centrale idrodinamica.

Come per gli aspetti già osservati, anche per la tutela degli edifici storici è il progetto di Trieste Futura a segnare una parziale svolta. Centra infatti la sua strategia sul recupero di parte degli edifici storici: i magazzini 2 e 4 riconvertiti in grande albergo, ristorante e luoghi di ritrovo, così come la nuova stazione marittima nell'edificio sul molo IV ed altri interventi volti a riconvertire i vecchi edifici in altrettanti elementi di un sistema di spazi collettivi variato e complesso, caratteristica costante dello spazio pubblico urbano e che l'attuale conformazione dello spazio del Porto Vecchio, ancora commerciale, non mette in risalto.

Ciò non toglie che i magazzini 3, 1A, 9 e 6 vengano demoliti per creare il grande spazio pubblico fronte mare sul quale il progetto centra la propria riuscita, insieme ad altri due edifici di minore rilievo monumentale.

Anche il progetto Boeri si confronta con la tutela del valore storico del PFV: l'atteggiamento nei confronti del patrimonio storico edificato di Porto Vecchio viene improntato in alcuni casi alla tutela, ovvero al restauro conservativo, in altri allo studio dei possibili modi di riuso dello spazio interno. Anche gli interventi di sostituzione dell'edificato in parte rispondono ad una logica di tutela delle radici storiche del luogo, proponendosi come reinterpretazione delle logiche insediative storiche.

Subito dopo la presentazione del progetto Boeri, e in ragione della contemporanea elaborazione della Variante generale al piano regolatore portuale per Porto Vecchio, la Soprintendenza regionale emana, il 2 agosto 2001, decreti di vincolo diretti (relativi all'interesse storico-artistico) per 10 immobili e indiretti (interesse ambientale)⁸ per la restante estensione del comprensorio.

⁷ Ai sensi dell'art. 4 della legge 1089/1939.

⁸ Art. 2 e art. 49 del Testo unico sui Beni culturali, DL 490/1999).

L'imposizione del vincolo è accompagnata da prescrizioni generali e particolari: alcune di esse relative alla possibilità di demolire gli edifici privi di interesse storico-architettonico, altre riferite a singoli edifici o alle modalità di intervento sul complesso degli edifici (modalità di sostituzione di pavimentazioni, serramenti, ecc). Oltre alla mancanza di efficaci misure di salvaguardia, sono queste prescrizioni ad essere il maggiore oggetto di critica, che porta il Ministero ad annullare una settimana dopo i decreti di vincolo, che verranno rivisitati nel modo seguente (e tutt'ora vigente):

- 21 vincoli diretti (11 in più rispetto a quelli già vincolati in precedenza);
- 10 magazzini su cui insistono prescrizioni particolari (relativi a ballatoi, sopraelevazioni, ecc);
- 14 edifici da demolire, con ricomposizione dei volumi o senza sostituzione;
- 8 edifici su cui insistono solo le prescrizioni generali.

Una situazione non completamente risolta, quella degli strumenti per la tutela del PFV, soprattutto per la presenza di difficoltà di interpretazione nelle indicazioni che corredano i vincoli, specie quelle relative alla possibilità di deroga in presenza di “progetti di altissima qualità architettonica”. Inoltre, è evidente la carenza di un piano d'insieme, che inserisca i vincoli in un programma operativo complesso, definendo categorie d'intervento, funzioni compatibili, ecc. e scongiuri la logica dell'operare per stralci e in condizioni di emergenza.

Un recinto chiuso da aprire alla città, un luogo urbano di grande valore

Con questa situazione si sono confrontati gli ultimi piani e progetti per il recupero di Porto Vecchio, promossi da soggetti pubblici e privati, a riprova della strategicità e della inderogabilità delle decisioni sul futuro dell'area.

La Variante al piano regolatore comunale per le aree del Porto Vecchio, adottata dal Comune nel novembre del 2005, recepisce la determinazione del Comitato Portuale n. 23/2002, che stabilisce “il mantenimento delle funzioni terminalistiche del Porto Vecchio solo ad esaurimento ... e l'inclusione di attività di supporto anche a carattere residenziale (loft, residenze di supporto, foresterie universitarie, diporto, ecc.)”. Questa indicazione varia in modo radicale le previsioni del Piano regolatore portuale fino ad allora vigente (datato 1958), solo in parte modificato dal Piano di destinazione d'uso per le aree portuali del 1984. Quest'ultimo prevedeva, infatti, che la maggior parte dell'area di Porto Vecchio fosse ancora dedicata a terminale merci, servizi doganali e a spazi per attività cantieristiche ed industriali; solo l'area che negli anni successivi sarebbe stata interessata dai progetti Polis e Bonifica veniva dedicata a servizi di interesse urbano.

La Variante propone quindi di aprire il recinto daziario e “conquistare al porto” il PFV, secondo una logica di “avanzamento urbano” che restituisca alla città questo patrimonio storico attraverso operazioni improntate a “flessibilità e funzioni appropriate, corrette, più propriamente urbane, integrate ed integrabili nella città storica circostante”. La variante definisce 9 zone funzionali, di cui 4 zone portuali urbane⁹, una nuova zona fieristica e 4 zone dedicate: ricreativa e parco urbano, portuale museale, portuale balneare, turistico nautica.

Un piano che, così come il nuovo Piano regolatore portuale approvato nell'agosto 2005 dall'Autorità Portuale, non aiuta ad individuare tempi modi e attori della trasformazione, né tanto meno chiare linee guida per l'intervento sul patrimonio storico, e oltretutto sembra interpretare in modo troppo sbilanciato verso gli usi urbani l'indicazione di “portuale commerciale e portualità allargata” data dal documento degli indirizzi di piano del succitato PRP. Resta inoltre una

⁹ Nelle quali gli usi previsti differiscono di poco, spaziando dalla portualità turistica ai centri direzionali e di servizio, ai centri di ricerca e formazione, alle attività legate alla comunicazione e all'intrattenimento, al settore finanziario, commerciale, ricettivo e alberghiero.

problematica di non scarsa importanza, ovvero la mancanza di un adeguato piano di fattibilità finanziaria che accompagni una variante di così ampio respiro, così come non vi sono certezze sulle possibilità reali di investimento, dato che neppure il piano regolatore dell'Autorità Portuale determina in modo chiaro soggetti e modalità possibili di intervento.

A questo aspetto vuole porre rimedio il Masterplan per il recupero di Porto Vecchio, commissionato a Systematica SpA con la supervisione di Norman Foster&Partners da Fondazione CRTrieste e Autorità Portuale di Trieste, presentato il 6 giugno 2006. Scopi principali del Masterplan sono:

- individuare gli elementi decisivi per il successo dell'operazione di trasformazione urbana del PVF;
- individuare le possibili destinazioni degli spazi coperti e scoperti e un programma di intervento per il breve, medio e lungo periodo;
- definire e calibrare la rete di accesso e collegamento fra Porto Vecchio e il territorio;
- eseguire tutte le verifiche necessarie per la fattibilità tecnica ed amministrativa delle scelte progettuali;
- individuare i costi di tutti gli interventi attraverso stime preliminari;
- definire l'articolazione dettagliata delle fasi per ciascuna area e manufatto.

Il livello attuale di elaborazione del progetto non consente di verificare quali di questi obiettivi potranno considerarsi pienamente acquisiti, ma certo appare positiva la proposta di una definizione cronologica degli interventi, attivando in primis elementi ed eventi attrattori, in grado di fungere da catalizzatori e da incentivi per gli imprenditori locali (e non) per innescare i primi processi di trasformazione, adeguatamente supportati dal ripensamento delle infrastrutture e dalla riallocazione nell'area di servizi al cittadino.

In un quadro di questo genere dovrebbe scomparire la logica dell'intervento straordinario, non inquadrato in un più ampio scenario di trasformazione, che tanti danni può portare al complessivo ripensamento dell'area. Come dimostra la vicenda del progetto di Mario Botta per la sede Evergreen (società taiwanese che ha acquisito il Lloyd Triestino di navigazione) nella zona sud del PVF: una vicenda che si trascina da oltre 4 anni e che come "progetto di altissima qualità architettonica" (non perché effettivamente provata, ma in quanto prodotto da un "archistar"...) può permettersi, secondo la normativa vigente, di intervenire con demolizioni e quant'altro sulla testata di Porto Vecchio.

Resta il problema di come coordinare gli interventi per la riqualificazione di Porto Vecchio con strumenti adeguati al contemporaneo ripensamento della città che ad esso si relaziona.

Un passo avanti si è fatto con l'approvazione del Programma innovativo in ambito urbano di via Udine, che prevede la riqualificazione di un vasto ambito comprendente il Porto Vecchio, la stazione ferroviaria, la strada costiera da Miramare (principale di accesso alla città da nord) e i quartieri residenziali posti a monte della stessa.

Comune, Autorità Portuale e ferrovie hanno concordato all'interno del Programma alcune possibili linee di progetto per una riqualificazione/riconversione integrata di Porto Vecchio e delle aree residenziali limitrofe, che prevede la creazione di un nuovo sistema di connessioni tra questi insediamenti, la città e il fronte mare. Un modo per far sì che questa risorsa non sia oggetto della sola attenzione di operatori economici ed immobiliari, ma diventi effettivamente un luogo urbano di grande memoria e valore per gli abitanti di Trieste.

Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv. (1989), *I monumenti del lavoro. Aspetti dell'archeologia industriale tra Trieste e Monfalcone*, Ed. Villaggio del Fanciullo, Trieste.
- Aa.Vv. (1991), *Cronache di progetto. La città di Trieste*, numero monografico di *GB Progetti*, n.8-9.
- Associazione Trieste Futura (2000), *Trieste Futura. La Strategia*, s.e., Trieste.
- Autorità Portuale di Trieste (2002), *Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali*, Edizioni Italo Svevo, Trieste.
- Boeri Studio (2001), *Progetto urbanistico per la trasformazione del Punto Franco Vecchio di Trieste*, Autorità portuale di Trieste.
- Cacciaguerra S. (1991), "Strumenti ed attori della ricomposizione del rapporto tra città e porto di Trieste", in *Paesaggio urbano*, n. 8.
- Caroli A. (a cura di) (1996), *Punto Franco Vecchio. Tecnologie, sistemi costruttivi, opere professionali e normativa nel Porto di Trieste*, La Mongolfiera, Trieste.
- Caroli A. (a cura di) (2004), *Il Porto di Trieste tra riqualificazione dell'area storica e logistica intermodale*, Edizioni Italo Svevo, Trieste.
- Finzi R., Panariti L., Panjek G. (a cura di) (2003), *Storia economica e sociale di Trieste. Vol. II, La città dei traffici 1719-1918*, Lint editoriale associati, Trieste.
- Italia Nostra (2002), *Gli Hangars del Porto Vecchio di Trieste. Atti del Convegno, Stazione Marittima di Trieste, 22 Ottobre 1999*, Battello Stampatore, Trieste.
- Tatò G. (a cura di) (2004), *L'evoluzione delle strutture portuali della Trieste moderna tra '800 e '900*, Archivio di Stato e Biblioteca statale di Trieste, Soprintendenza archivistica per il Friuli Venezia Giulia, Trieste.
- Trieste Expo2008 Challenge (2004), *Expo 2008 Trieste Italy. Documents for the enquiry of the Bureau International des Expositions*, Poligrafiche San Marco, Trieste.