TRASPORTI & cultura

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

PORTI E CITTÀ

TRASPORTI & cultura

41

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2015
anno XV, numero 41

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia
Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma
Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli
Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture, Strasburg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Iuav, Venezia
Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais
Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2015 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

5 PORTI E CITTÁ
di Laura Facchinelli

7 LE AREE PORTUALI DISMESSE: INTERAZIONI CON LA CITTÁ
di Oriana Giovinazzi

15 VENEZIA: IL PORTO COME RISORSA PER LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA CITTÁ
di Paolo Costa

23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI TRANSIZIONI PER SUPERARE IL '900 INDUSTRIALE
di Francesco Gastaldi

29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE: IL NUOVO WATERFRONT DI MARINA DI CARRARA
di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli

37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE INTEGRAZIONE PORTO-CITTÁ
di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e Giuseppe Inturri

45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL MEDITERRANEO E SCENARI FUTURI
di Oriana Giovinazzi

53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL PORTO DI AMBURGO
di Chiara Mazzoleni

61 PROGETTI DI RECUPERO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE SULL'ESTUARIO DEL TAGO
di Andrè Fernandes

69 LA RISCOPERTA DEL WATERFRONT DI ROTTERDAM
di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e Walter de Vries

77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE NELLA RIGENERAZIONE DEI WATERFRONT
di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena Micheletti

85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL PROGETTO TANGER PORT FRA PROMOZIONE POLITICA E FRAMMENTAZIONE URBANA
di Zeila Tesoriere

93 DINAMICHE SULL'OCEANO INDIANO: TRASFORMAZIONI SULL'INTERFACCIA CITTÁ/PORTO
di Annick Miquel

103 LA RELAZIONE TRA CITTÁ E PORTO IN ASIA
di Yves Boquet

111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA
di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

cultura

117 NEW YORK, CITTÁ E PORTO: QUALE FUTURO?
di Pierre Gras

125 DA DESPINA A VALDRADA, ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO
di Cecilia Scoppetta

137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL BASSO CORSO DEL DANUBIO: BRĂILA
di Alexandru Damian

141 PORTO VECCHIO A TRIESTE, UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI SILENZIO
di Marta Moretti

145 CITTÁ SOTTERRANEA, CITTÁ SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI
di Giuseppe Mazzeo

149 LOGISTICA E TRASPORTO MARITTIMO. UN FOCUS GROUP DEI PROTAGONISTI CAMPANI
di Alessandro Panaro

151 TRASPORTI, CULTURA, ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE DEL N. 38 DI T&C A PALERMO
di Zeila Tesoriere

155 PONTE SULLO STRETTO, PER VALORIZZARE IL MERIDIONE E RILANCIARE L'ECONOMIA ITALIANA. UN CONVEGNO A ROMA
di Laura Facchinelli

Porti e città

di Laura Facchinelli

Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.

Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.

Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.

E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.

Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.

Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.

Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".

La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.

MAERSK

Porto Vecchio a Trieste, un'assordante cattedrale di silenzio

di Marta Moretti

Ci sono luoghi che più di altri riassumono, in un unico sito, le tracce della storia di una città. Che concentrano, in pochi metri quadrati, la metafora delle dinamiche urbane. Che, nascosti o inaccessibili, testimoniano anche l'infinito campo delle possibilità future. Porto Vecchio è per Trieste un condensato del tempo, dove la grandezza del passato convive con l'abbandono e l'incertezza dell'oggi, e dove si leggono però anche le straordinarie potenzialità di avviare.

Addossato al Borgo Teresiano, Porto Vecchio è "città nella città". Una superficie di 600.000 metri quadri, costituiti da magazzini, moli, banchine, rimesse, officine, edifici e fabbriche abbandonate, affacciati sul mare. Progettato in modo unitario tra gli anni '60 e gli anni '80 dell'Ottocento, Porto Vecchio rese ricca la città, diventando il porto-emporio dell'impero Austro-Ungarico grazie al collegamento ferroviario per Vienna. Venne poi presto abbandonato a favore di un nuovo sito, più funzionale alla rapida evoluzione dei trasporti marittimi, che richiedeva fondali più profondi e una nuova organizzazione degli spazi.

Porto Vecchio è quindi un porto senza nome, prima chiamato "nuovo" poi "vecchio" rispetto a quello che lo avrebbe sostituito, ma sin da subito nato "franco" per le funzioni che vi erano svolte. Una denominazione che oggi sembra enfatizzare ancor più il silenzio che lo domina. Un luogo pieno di storie sopite, dimenticate o interrotte, abitato da silenti fantasmi che ne attraversano gli spazi ormai desolati e decadenti. Un'area in cui sussistono numerosi vincoli giuridici – non vi è libero accesso a causa del suo essere porto franco – e fisici, così costretta tra il parco ferroviario e la linea di costa.

Straordinarie architetture abitano gli spazi di Porto Vecchio: depositi entrati a far parte dell'immaginario collettivo, come il Magazzino 18 dove sono ancora stoccate le masserizie lasciate dagli italiani della diaspora, la prima fabbrica della Stock o la Centrale Idrodinamica, massima eccellenza tecnologica nel panorama portuale dell'epoca, che alimentava il movimento di tutti gli apparati attraverso una fitta rete di tubazioni ad alta pressione.

Un luogo quindi, Porto Vecchio, che abbonda di segni e di bellezza, da cui emerge, proprio fra le crepe dei muri e le fessure sui tetti, anche una promessa per il futuro. Trieste questo lo sa da oltre 40 anni. La sua rinascita o il suo rilancio partono da qui e, se ancora non si è trovata la formula che permetta di riconnettere questa meravigliosa cattedrale del lavoro al resto di quella città che lambisce per centinaia di metri, non si è mai smesso, in questi lunghi anni, di ricominciare da qui.

Ci hanno provato in molti: un fermento di proposte e progetti, alcuni dei quali firmati dal gotha

A pag. 140, in alto: piazzale Adria Terminal (© Neva Gasparo); in basso: Molo 0 Garitta (©Neva Gasparo).

A pag. 141, in alto: centrale idrodinamica (anni '80) (© Neva Gasparo); in basso: La copertina del libro raffigurante una finestra aperta su Porto Vecchio.

1 e 2 - In questa pagina, in alto: Bacino (anni '90) (© Neva Gasparo); in basso: Hangar 06 (anni '90) (© Neva Gasparo).

dell'architettura internazionale, ha scosso, sin dagli anni '60 del secolo scorso, le vecchie pietre e fatto sussultare gli edifici conquistati dalla natura selvaggia, ospitando sopralluoghi, misurazioni, calcoli e rilievi. Dall'ipotesi di radicale trasformazione dell'area del progetto di Semerani e Tamaro del 1969, al masterplan di Kenzo Tange del '71, alle proposte di Polis Spa, Bonifica Spa e Tergeste, presentate a cavallo degli anni '80 e '90, sino al progetto di Manuel de Solà Morales per l'Associazione Trieste Futura che cambia orientamento, puntando alla reintegrazione di Porto Vecchio nel tessuto urbano di Trieste. Visione unitaria e processo di trasformazione per fasi, con una nuova centralità agli spazi pubblici, informano tutti i progetti successivi, da quello di Stefano Boeri del 2001, commissionato dall'Autorità Portuale, a quello del 2004 dell'Ente Fiera di Trieste, a quello di Alberto Cecchetto e Maurizio Bradaschia promosso da TriestExpo Challenge per l'Expo del 2008. Infine, dopo l'approvazione della Variante al Piano Regolatore Comunale per le aree di Porto Vecchio, che stabiliva il mantenimento di funzioni terminalistiche legate alla portualità commerciale, venne affidato da Autorità Portuale, Fondazione CR Trieste e Camera di Commercio l'incarico di realizzare un masterplan per il recupero di Porto Vecchio, elaborato da One Works con Norman Foster&Partners tra 2007 e 2008, che identifica destinazioni d'uso, accessi, costi, fasi e fattibilità tecnica. Sulla base di questo strumento, si apre nel 2008 un bando di manifestazioni di interesse per l'assegnazione delle concessioni all'uso di Porto Vecchio. Tra le 34 proposte presentate, viene scelta l'ipotesi avanzata dalle imprese Rizzani de Eccher e Maltauro che prevede la realizzazione di una sorta di cittadella del turismo e della nautica da diporto con tre marine, attrezzature ricettive e commerciali, aree per la cantieristica e l'artigianato. Un processo lungo che dovrà passare attraverso la sdemanializzazione dell'area e la sua effettiva ricucitura con la città. Ad oggi, il filologico restauro della Centrale Idro-

3 - Facciate del magazzino 26 dopo il restauro (© Neva Gasparo).

elettrica, del Magazzino 26 e del Capannone 1, insieme all'imponente presenza della gru Ursus, rappresentano un landmark, una preziosa testimonianza di archeologia industriale e, grazie alla parziale apertura dell'area recuperata con la costituzione di un Polo Museale del Porto di Trieste, lasciano appena intravedere il futuro "possibile" per Porto Vecchio. Fortemente voluto dalla passata amministrazione, il Polo Museale, che dovrebbe completarsi con l'estensione del museo alla Sottostazione Elettrica, è oggi messo in serio pericolo per la liquidazione dell'Istituto di Cultura Marittimo Portuale di Trieste che aveva il compito di "valorizzare i beni culturali nella disponibilità dell'Autorità Portuale di Trieste e consentirne la pubblica fruizione". Ora, dopo una spesa di 12 milioni di euro di fondi pubblici (Regione Friuli Venezia Giulia, Ministero Beni Culturali, Autorità Portuale e Fondi Europei) per il recupero degli edifici, il destino di questo patrimonio è però incerto.
Un patrimonio però immortalato, minuziosamente e costantemente, dalla fotografa triestina Neva Gasparo che ha attraversato gli spazi di Porto Vecchio – pieni e vuoti, desolati e ricchi – in ogni stagione, con ogni condizione meteorologica, per registrarne il respiro, i colpi di tosse, i sussulti. In silenzio e con discrezione, l'occhio digitale di Neva Gasparo ha indagato, registrato, analizzato, nell'arco di trenta lunghi anni, ogni respiro di Porto Vecchio, a Trieste. *Senza far rumore. Viaggio in Porto Vecchio* (2013 Lint Editoriale srl, Trieste) è l'esito di questa perlustrazione. Un reportage fedele e, al tempo stesso, commovente e poetico, non solo per verificare il degrado che il tempo deposita sui manufatti, sui tetti squarciati e sui rovi ma per mettere anche in risalto ciò che Porto Vecchio è nella sua essenza più intima: una finestra aperta su un mare di possibilità.

Riproduzione riservata ©

4 - In basso: Hangar 09 (anni '80) (© Neva Gasparo).