

Politecnico di Torino

Facoltà di Architettura
Corso di Laurea in Architettura Costruzione e Città
a.a. 2018/2019



Tesi di Laurea Magistrale

Disegnare il tempo
un progetto di riqualificazione per il Porto Vecchio di Trieste

Relatore: Giovanni Durbiano

Candidato: Marco Sassu

Indice

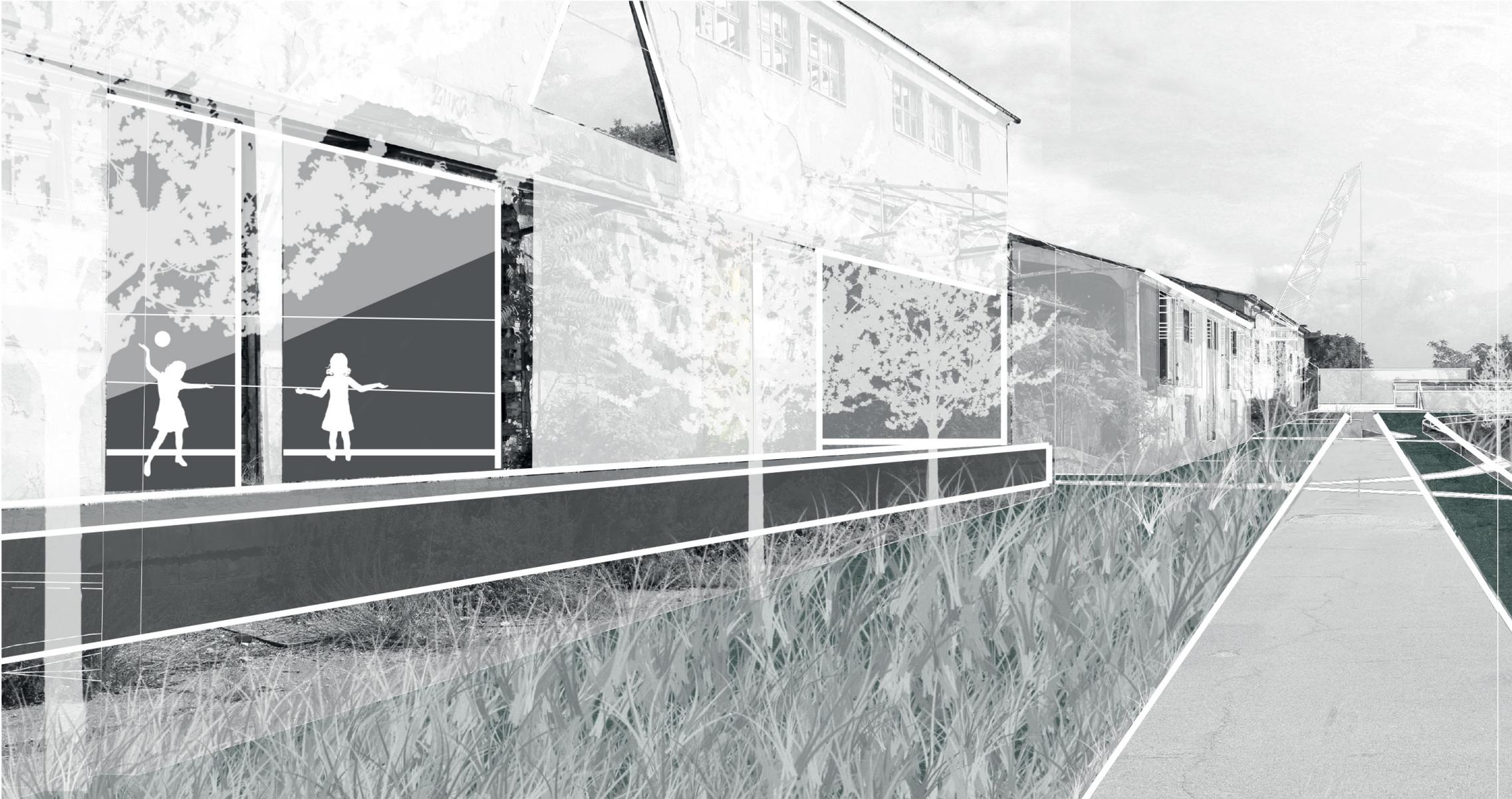
ABSTRCAT

La struttura della tesi

1. L'oggetto di progetto	11
1.1 Inquadramento.....	12
1.2 Occasioni di Porto Vecchio.....	14
1.3 La prospettiva di progetto.....	19
1.4 Origini storiche di Porto Vecchio.....	23
1.5 Lo stato di fatto e vincoli fisici.....	28
1.6 il Quadro Normativo.....	33
1.7 Il tema.....	36
1.8 Il progetto in forma verbale, confronto con un attore diretto.....	38
1.9 Il verbale 22/05/18.....	40
1.10 Uno "schizzo" di progetto.....	41
1.11 la prima irruzione: Altri attori.....	44
1.12 L'area di studio, il rilievo fotografico.....	46
1.13 Gephy e la nuvola documentale.....	50
2. Il primo master plan – il mercato sul mare e nodo di interscambio	53
2.1 Iruzione 2: Il progetto per il mercato del silos, il disinteresse per gli edifici sul terrapieno.....	56
2.2 Nuvola documentale 2 il verbale 09/10/18.....	57

3. Gli scenari d'uso	59
3.1. <i>Il Parco Sportivo</i>	61
3.2. <i>Lo stabilimento balneare</i>	62
3.3. <i>La cittadella scientifica</i>	63
3.4. <i>La città vacanze</i>	64
3.5. <i>Irruzione 3: Il quinto scenario – Le ragioni economiche del Comune, le implicazioni spaziali di Trieste</i>	65
3.6. <i>il verbale 17/10/18</i>	66
3.7. <i>la terza nuvola documentale</i>	67
4. Il secondo master plan – il parco balneare turistico - sportivo	69
4.1. <i>Una nuova narrazione possibile</i>	78
4.2. <i>Irruzione 4 – Il progetto diacronico</i>	79
4.3. <i>la quarta nuvola documentale</i>	81
5. Il terzo masterplan – il parco ruinistico – sportivo	83
5.1. <i>ESOF e Post ESOF</i>	86
5.2. <i>Un progetto interrotto: l'hotel</i>	89
5.3. <i>Irruzione 4 – Il bando di concorso per il magazzino 30</i>	97
5.4. <i>la quinta nuvola documentale</i>	99
6. Un approfondimento progettuale	101
6.1. <i>Il progetto</i>	109

7. Il quarto masterplan – Il parco ruinistico – sportivo esteso.....	121
<i>7.1 Le fasi</i>	<i>124</i>
8. Bibliografia, articoli, sitografia.....	139



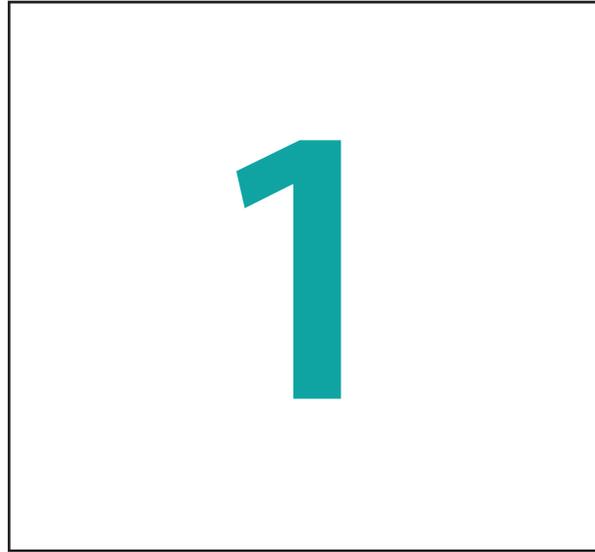


Abstract

L'argomento della tesi è la riqualificazione del Porto Vecchio di Trieste, un'ex area portuale alle porte del centro storico-commerciale della città. Costruito in più fasi a partire dal 1868 per volontà dell'Impero Asburgico e oggi per gran parte in disuso, rappresenta per la città la principale possibilità di espansione, con più di 60 ettari di area e un milione di metri cubi di hangar da riutilizzare. In seguito alla sdemanializzazione dell'area e del passaggio di molti degli edifici dall'autorità portuale al comune è possibile immaginare la trasformazione di Porto Vecchio come occasione di integrazione con il tessuto urbano attraverso un progetto capace di descrivere un futuro condiviso includendo il maggior numero attori interessati, seppure in fasi temporali differenti.

Struttura della tesi

La tesi è costruita come un diario di bordo e si articola, nel tempo, attraverso cicliche fasi di progetto: analisi e raccolta dati, disegno di un progetto, discussione con gli attori interessati / osservazione del mondo esterno, inclusione dei nuovi dati e proposta di un nuovo progetto. Questa tesi è sviluppata in un periodo compreso tra aprile 2018 e gennaio 2019 e si conclude con un master plan, che tiene in considerazione eventi e discussioni avvenute in questo periodo specifico.



L'OGGETTO DI PROGETTO

Inquadramento

Il Porto Vecchio di Trieste si sviluppa lungo la costa ovest della città per circa tre chilometri a partire dalla stazione ferroviaria in prossimità del centro storico fino al terrapieno di Barcola, un'area ad accesso riservato in cui la vegetazione ha trovato la possibilità di crescere indisturbata. A rendere l'ex area portuale di particolare pregio è la caratteristica topografica della città per gran parte arroccata su una collina che ne limita tanto l'accesso carrabile quanto pedonale. Porto vecchio, infatti, si posiziona sulla stessa quota del centro storico-commerciale, offrendo l'occasione alle amministrazioni locali di puntare sul valore della ricucitura urbana come strumento di riappropriazione di un'area strategica da troppo tempo abbandonata.



Ocasioni di Porto Vecchio

Da decenni l'immaginario dei triestini è stato stimolato da visioni progettuali che però non hanno mai portato alla produzione di alcun effetto. Se oggi possiamo parlare di un progetto effettuale per Porto Vecchio, è perché si sono sviluppate nuove condizioni tra cui, la più importante è la fine della pubblica utilità dell'area portuale sancita con la Legge di stabilità 2015 (Legge 23 dicembre 2014, n.190) e coronata con la cessione dei primi 4 magazzini dall'autorità portuale al Comune. Se il regime di Punto Franco è stato necessario per lo sviluppo del porto, la sua fine è altrettanto necessaria per lo sviluppo della città: un mix funzionale che prevede servizi offerti da imprenditori privati che ora possono finalmente affacciarsi e fare la loro offerta per gli edifici presenti nell'ex area portuale. La prima a proporsi è stata Greensisam, un'azienda intenzionata a realizzare servizi di lusso, hotel ed uffici nei primi 5 magazzini affacciati sia al mare che alla città stipulando un contratto di compravendita dal valore di sedici milioni di euro.

Nel periodo precedente le elezioni comunali di giugno 2016, Porto Vecchio è divenuto il centro del dibattito sul futuro della città. I due candidati, l'allora sindaco Roberto Cosolini e Roberto Dipiazza si confrontarono con i cittadini attraverso canali mediatici esponendo le loro visioni e le loro promesse. In risposta alle preoccupazioni dei triestini sulla privatizzazione, Cosolini formulò una promessa assicurando che l'ex area portuale sarebbe stata fruibile a tutti, seguendo le linee guida tracciate dal Piano Strategico di valorizzazione del sito elaborato da Ernest & Young *"Il nuovo Porto Vecchio dovrà essere aperto, tecnologico, storico, internazionale, strategico, attrattivo ... "*. Con il cambio di giunta, il sindaco Roberto Dipiazza promette ai cittadini di elaborare, con gli uffici tecnici, un primo masterplan, pubblicato in formato di video illustrativo sul suo profilo facebook con data 17/04/18: *"viabilità, piste ciclabili ed aree verdi. In produzione anche una variante che includerà 65 ettari di Porto Vecchio"*.

Il valore della promessa di un parco urbano, accessibile a piedi, in una città in cui le aree verdi sono difficilmente raggiungibili a causa del dislivello che le separa dal centro, interseca quello delle grandi opportunità turistiche in uno scenario di decrescita demografica, in cui la prospettiva di trasformazione di Porto Vecchio rappresenta per Trieste l'occasione di diventare un attrattore in grado di rilanciare la città. Su questo aspetto, la prima a scommettere è l'ex presidente della regione Debora Serracchiani che, nel settembre 2017 riesce ad ottenere la sigla per l'accordo operativo tra la Regione Friuli Venezia Giulia, il Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo (MiBACT) e Autorità del sistema portuale del Mare Adriatico Orientale per un finanziamento di cinquanta milioni di euro da destinarsi alla riqualificazione del Porto Vecchio di Trieste, un obiettivo di rilievo nazionale, con potenzialità attrattive internazionali. Di questi, cinque milioni e mezzo dedicati alla riqualificazione dell'URSUS, una gru galleggiante alta settantacinque metri che, l'ex presidente della regione Debora Serracchiani, si augura possa diventare uno dei simboli della regione ed in particolar modo di Trieste. Il progetto prevede sale espositive e congressuali, con un elevatore turistico in grado di sollevare i visitatori ad una quota di settanta metri. All'interno dell'accordo anche i sotto servizi, ora assenti, per gli edifici presenti nell'ex area portuale.

Il processo di rigenerazione comincerà a partire dai magazzini 27-28, prescelti come luogo fieristico per l'evento che si terrà in occasione della nomina di Trieste come capitale europea della scienza 2020 e prospicienti ad altri tre edifici storici recentemente restaurati oggi utilizzati come polo museale del mare.

L'evento, ESOF 2020, ospiterà centinaia di migliaia di visitatori e richiederà l'apertura di un mega parcheggio sul lato ovest di Porto Vecchio denominato parcheggio Bovedo. La visibilità a livello internazionale che offre questo evento risulterà fondamentale per le decisioni progettuali in funzione della trasformazione dell'ex area portuale..



2014

La legge 23/dic/2014 n.190 sancisce la **fine della pubblica utilità di Porto Vecchio**, spostando il **Punto Franco**, gli imprenditori privati potranno fare la loro offerta

In Porto Vecchio



2017

In occasione della nomina, si organizza in PortoVecchio il progetto **ESOF**, EuroScienceOpen Forum in luglio 2020 nei magazzini 27-28



2017

L'ex presidente della Regione Debora Serracchiani ottiene la sigla per lo stanziamento di 50milioni da parte del **MiBACT per il recupero e la rigenerazione**



2018

I primi 5 magazzini vengono venduti a Greensiam per uffici e attività ricettive di lusso l'85% dei proventi verrà investita nel porto, il resto per opere pubbliche



La prospettiva di progetto

Tra marzo ed aprile del 2018, sono comparsi sulle copertine dei giornali locali, titoli relativi all'interesse della Cina verso i porti del mare Mediterraneo come: *"Belt and Road: la Cina punta sul Fvg e il porto di Trieste"*. Il progetto consiste in un corridoio commerciale via mare sul modello della "via della seta" in grado di favorire gli scambi commerciali tra Cina, India, Africa ed Europa. Sebbene l'operazione non interessi direttamente il Porto Vecchio di Trieste quanto piuttosto le infrastrutture del Porto Nuovo, è d'obbligo fare una considerazione in merito alla prospettiva di progetto. Il lavoro di questa tesi è strutturato attraverso il confronto con gli attori che direttamente sono coinvolti nel processo di trasformazione dell'ex area portuale, nello specifico con gli uffici tecnici comunali e con i dirigenti incaricati dello sviluppo di questa parte di città. In questo senso, la prospettiva di progetto è indirizzata verso una visione a scala ridotta in cui i presupposti, seppur soggettivi, si basano sul confronto con le amministrazioni locali influenzando, così, le scelte progettuali. Per lo stesso motivo, in relazione alla controversia generata

tra Massimiliano Fuksas ed Italia Nostra, ho seguito la strada che mi permettesse di confrontarmi direttamente con le istanze di progetto, indirizzandomi verso quella in grado di includere più attori possibili.

La controversia:

In occasione della presentazione del progetto per una torre-faro ad uso turistico sul fronte mare della vicina Capodistria Massimiliano Fuksas ha espresso interesse per l'infrastruttura portuale triestina, dichiarando al giornale locale:

"Porto Vecchio è il luogo dove si incontra non solo la scienza, cosmopolita per antonomasia, con la sede dell'Icgeb, ma anche l'arte. Porto Vecchio è il luogo dove gli artisti dovrebbero avere un punto di ritrovo, perché la base di qualunque sviluppo è l'arte. L'arte salverà il mondo e la poesia salverà l'arte".

La visione, più conservativa, sostenuta da Italia Nostra, (un'associazione che da anni si batte per la tutela dell'ex area portuale, promuovendo il restauro, completato nel 2004, della Centrale idrodinamica, sottostazione elettrica ed il limitrofo magazzino 26 costituenti, oggi, il polo museale del mare) è riassunta in un esposto:

"Intanto bisogna chiarire a Fuksas, o a chiunque scopra il Porto Vecchio di Trieste, maga-

ri illudendosi di intervenire senza conoscerne la storia e le vicende costruttive, che questo sito non è un banale waterfront qualunque ma un distretto portuale di alto valore storico e architettonico che rievoca i Lagerhäuser”. Dichiarò Antonella Caroli, presidente di Italia Nostra Trieste.

Ancora,

“Nuovi e fantasiosi interventi minacciano l’architettura storica alla quale è stata negata per troppo tempo un futuro” ha aggiunto Rodolfo Corrias, consigliere nazionale di Italia Nostra.

Queste ultime posizioni sono condivise anche dalle amministrazioni comunali che indicano un approccio conservativo come indirizzo progettuale per il Porto Vecchio soggetto sia a vincoli di tipo diretto che indiretto in quanto bene di interesse storico-architettonico. Per questo motivo, scegliere una prospettiva di progetto storico-conservativa, mi ha permesso di racchiudere in un’unica narrazione, diverse istanze.



Belt and Road: la Cina punta sul Fvg e il porto di Trieste

Il ministro consigliere dell'Ambasciata della Repubblica popolare cinese in Italia Xu Xiaofeng: «Accogliamo calorosamente le aziende del Friuli Venezia Giulia per espandere il mercato cinese»

Impossibilità di confronto diretto

Massimiliano Fuksas

“Porto Vecchio è il luogo dove gli artisti dovrebbero avere un punto di ritrovo, perché la base di qualunque sviluppo è l’arte. L’arte salverà il mondo e la poesia salverà l’arte”.

Massimiliano Fuksas

Italia Nostra

“Nuovi e fantasiosi interventi minacciano l’architettura storica alla quale è stata negata per troppo tempo un futuro”.

Rodolfo Corrias

consigliere nazionale di **Italia Nostra**.

possibilità di confronto diretto

Attori includibili

Soprintendenza
MiBACT
Italia Nostra
Comune
Regione

indirizzo storico - conservativo

Origini storiche di Porto Vecchio

L'importanza storica di Porto Vecchio è legata soprattutto ai suoi **caratteri unici**, diversi da molti dei porti dell'area mediterranea in quanto *riproduce, nell'impianto urbanistico e nelle regole costruttive dei suoi edifici, le caratteristiche dei Lagerhauser* tipicamente nord europei.

Quando, nel 1719, Carlo VI D'Asburgo decide di dotare Trieste (libero comune della casa Asburgo dal 1382) della **patente di Punto Franco** per collegare in modo sicuro terre molto lontane di conquista asburgica, questa conta appena qualche migliaio di abitanti. Sulla spinta della libera concorrenza e dell'estensione del privilegio di Punto Franco a tutta la città, Trieste è protagonista di una crescita esponenziale. Già da inizio ottocento si fa largo l'idea di dotare Trieste di un porto più moderno e tecnologico anticipato nel **1857 con la costruzione della nuova stazione ferroviaria**. Questo, insieme all'inizio dei lavori per l'apertura del canale di Suez nell'aprile del 1859, fa sì che il governo di Vienna bandisca, nel 1862, un concorso per il Porto Nuovo di Trieste. Il concorso ven-

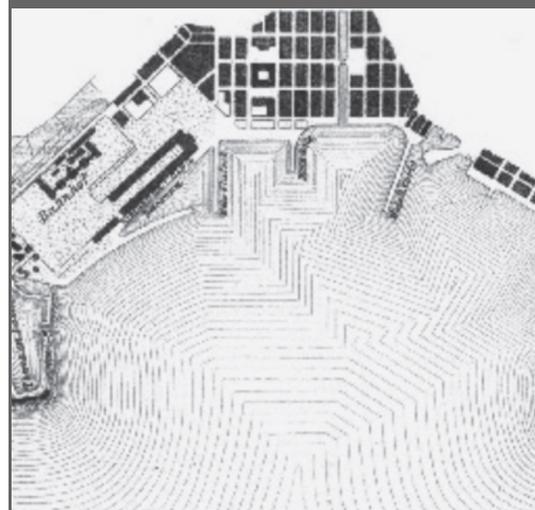
ne vinto dal progetto firmato da Paulin Talabot, un ingegnere ed imprenditore francese specializzato nei trasporti su ferro, che propose di collocare il Porto Nuovo a ridosso della nuova stazione ferroviaria con la promessa di potenziare i collegamenti verso Vienna.

Il progetto definitivo viene corretto ed in parte ridisegnato con l'aiuto dell'ingegnere Hilarion Pascal (responsabile dell'ampliamento del porto di Marsiglia). Nonostante il parere sfavorevole del Consiglio Municipale che, "*animata da spirito patriottico*", avrebbe voluto l'affidamento dei lavori ad aziende locali. Come riporta la dottoressa Diana Barillari, nel testo *Porto Vecchio storia e tecnica*



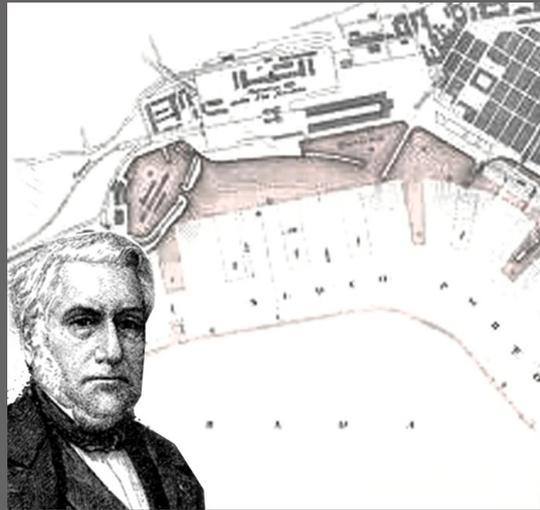
Trieste nel 1700

fonte: Diana Barillari, *Porto Vecchio storia e tecnica*

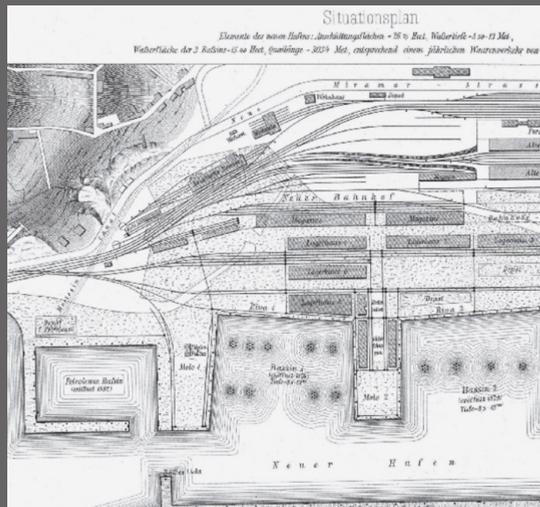


La stazione ferroviaria
1857

fonte: Diana Barillari, *Porto Vecchio storia e tecnica*



Paulin Talabot ed il progetto del 1863
fonte: Archivio di Stato, Trieste



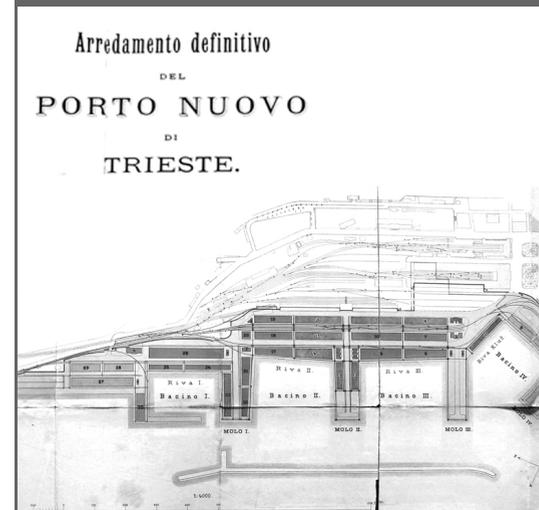
Porto Vecchio 1883
fonte: Diana Barillari, *Porto Vecchio storia e tecnica*

e tecnica, la ferrovia ed il porto, sono due temi distinti ma integrati che costituiscono valore aggiunto per la città. Il Porto Nuovo si configura come un nodo di interscambio tra mare e terra, le navi scaricano la merce che viene caricata su appositi mezzi di trasporto su rotaia, il basamento rialzato degli edifici, favorisce il deposito della merce.

Nel dicembre del 1883 viene inaugurato il Nuovo Porto di Trieste, gli edifici allora realizzati presentano caratteri ingegneristici innovativi ma rispondenti allo spirito del tempo: le piante estremamente regolari si contrappongono ai dettagli architettonici in stile gotico come torrette, merlature, incorniciature delle fi-

nestre, incarnando le istanze di storia e tecnologia dell'epoca.

Nel 1891 viene approvato il progetto per l'espansione dell'area portuale, con l'arredo definitivo inclusivo del molo quarto, in gran parte realizzato tra gli anni venti e trenta del secolo successivo dopo il passaggio di Trieste all'Italia l'impianto finale è caratterizzato da strade molto larghe, anche di 20 metri, tra cui emergono i monumentali magazzini portuali. Quando, nello stesso anno viene abolito il privilegio di punto franco a tutta la città, riducendolo alla sola area portuale, vengono costruite delle mura di separazione rendendo gli ambiti ben distinti.



fonte: Archivio di Stato, Trieste

Porto Vecchio 1891



fonte: *Triest the hafen mitteleuropas*

Porto Vecchio 1891

Espansione tra gli anni
20 e 30 del XX secolo



Porto Vecchio oggi



Per motivi legati allo sviluppo tecnologico, il Porto Nuovo diventerà presto Porto Vecchio andando man mano in stato di abbandono e lasciando spazio, verso la metà del XX secolo, allo sviluppo della nuova area portuale sulla costa est.

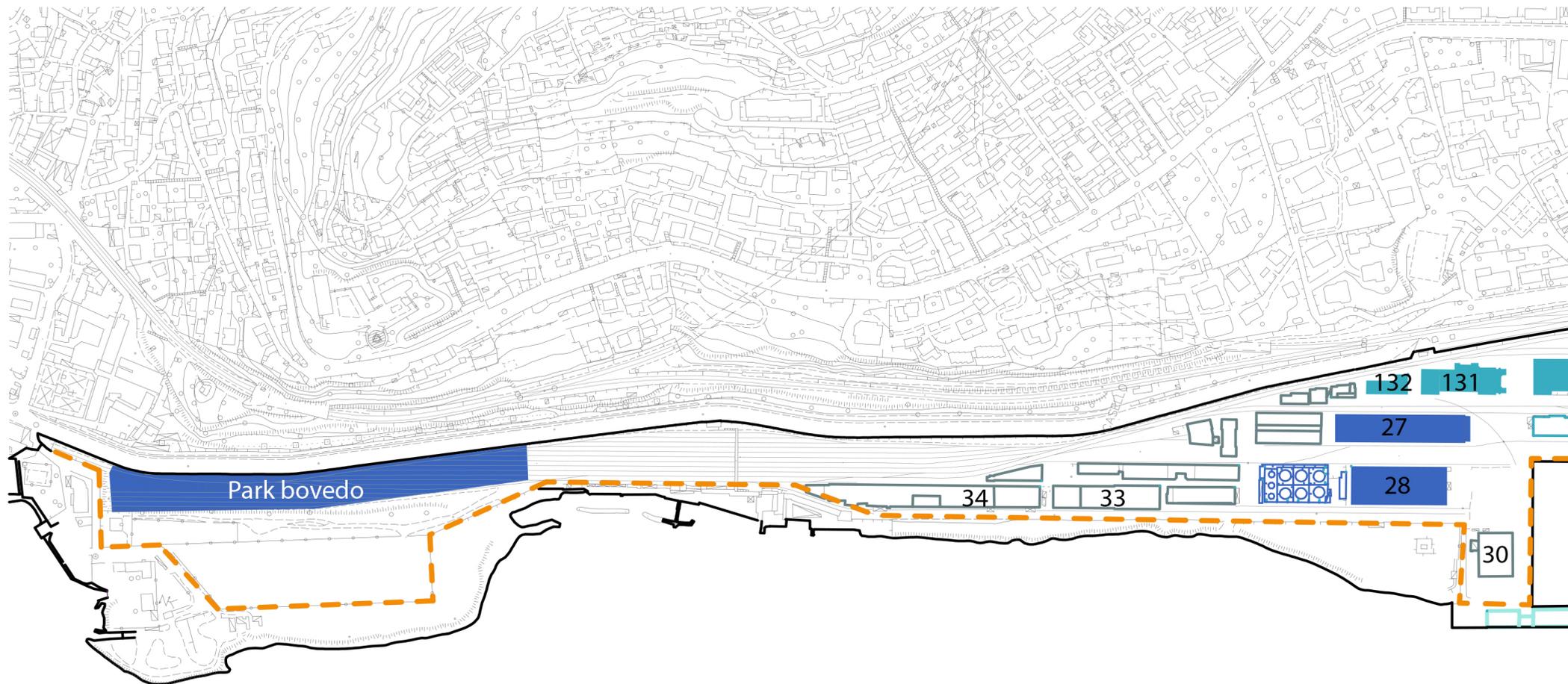
Lo stato di fatto ed i vincoli fisici

L'interesse storico-architettonico verso Porto Vecchio, ha permesso di sottoporre l'area al vincolo di tutela da parte della Soprintendenza (Archeologia, belle arti e paesaggio FVG) a partire dal 2001.

Ad eccezione di alcuni edifici recentemente restaurati, Porto Vecchio versa in stato di abbandono da decine di anni, in molti casi la vegetazione ha reclamato il suo spazio crescendo tra e sopra i manufatti architettonici. Molti dei binari sono stati interrati e, negli ultimi anni, è stata asfaltata una strada a due corsie per sostenere i flussi carrabili della viabilità principale che costeggia il mare. L'area è difficilmente accessibile a causa di inferiate che separano il polo museale e la strada carrabile dagli ambiti di degrado circostante. Come evidenziato nella tavola dei vincoli fisici, sono presenti vincoli di diversa natura, quelli diretti, in verde acqua, per conservare l'aspetto degli edifici e quelli indiretti, in viola, per conservare l'impianto dell'intera infrastruttura. In rosso tratteggiato gli edifici con prescrizioni in via generale, validi per gli edifici Greensisam, gli edifici con

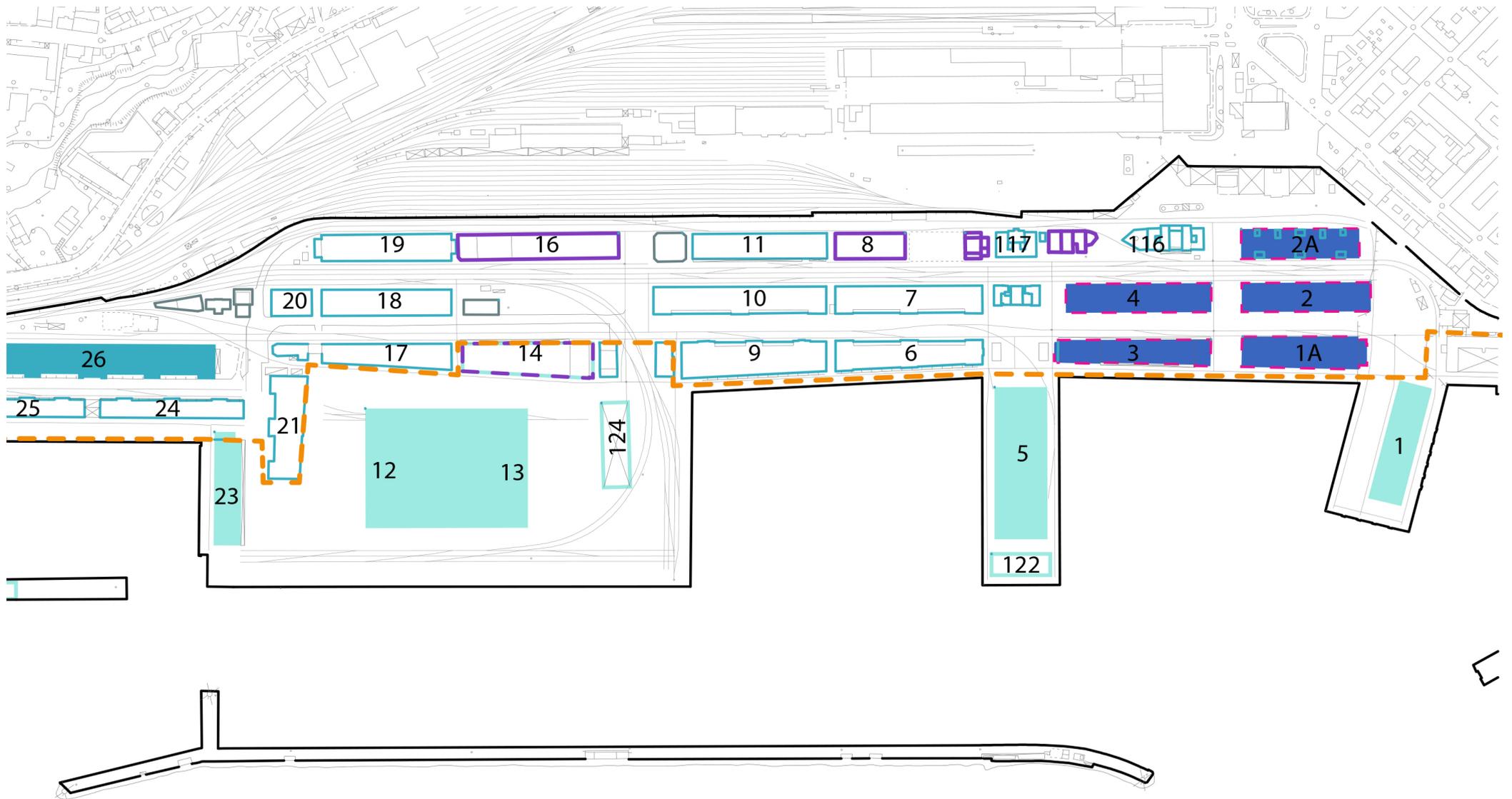
il bordo grigio sono quelli senza vincoli in arancione è segnata la linea dividente che separa il territorio comunale da quello, verso il mare, dell'autorità portuale.

In blu, in fine, gli edifici sui quali è presente un progetto, il già citato Park Bovedo, i magazzini 27-28 per ESOF2020 ed infine 1A, 2, 2A, 3 e 4, parte del master plan di Gre-
ensisam: *the gateway to Europe*.



LEGENDA

- | | | | |
|---|---|---|--------------------------------------|
|  | Hangar del comune utilizzati |  | Hangar portuali inutilizzati |
|  | Hangar portuali (concessione demaniale) |  | Aree che hanno già un progetto |
|  | Hangar del comune inutilizzati
Edifici con vincoli diretto (art 2 D.legs.490/99) |  | Edifici senza alcun vincolo puntuale |



----- Dividente (separa area portule e comunale)

□ Consentita demolizione a restituzione volumetrica (allineamento urbano)

□ Edifici con vincoli con prescrizione in via generale (art 49 D.legs.490/99)

Uso degli edifici:

1: Stazione marittima piccola – media stazza: sede uffici

1A: Greensisam

2: Greensisam

2A: Greensisam

3: Greensisam

4: Greensisam

5: Seleco

12: Steinweg – stoccaggio metalli

13: Steinweg – stoccaggio metalli

23: Saipem

26: Biennale di sgarbi e biennale internazionale donna – salone espositivo, galleria d'arte - futuro museo del mare

131: sottostazione elettrica - museo

132: centrale idrodinamica - museo

La diga foranea: uso balneare con navetta acquatica

Il quadro normativo

A stabilire un primo tentativo di ricucitura urbana tra Porto Vecchio e la città è stata l'adozione della variante di piano n.93, precedentemente parte del Piano Regolatore Portuale ed inserita nel piano regolatore generale comunale vigente dal 2016, grazie alla Legge di stabilità 2015 (Legge 23 dicembre 2014, n.190).

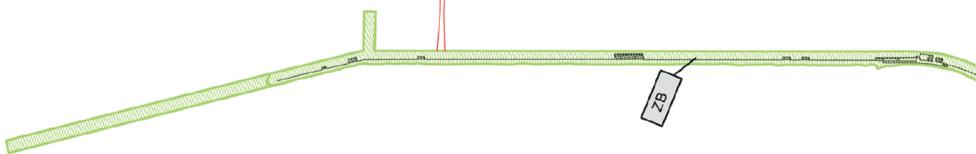
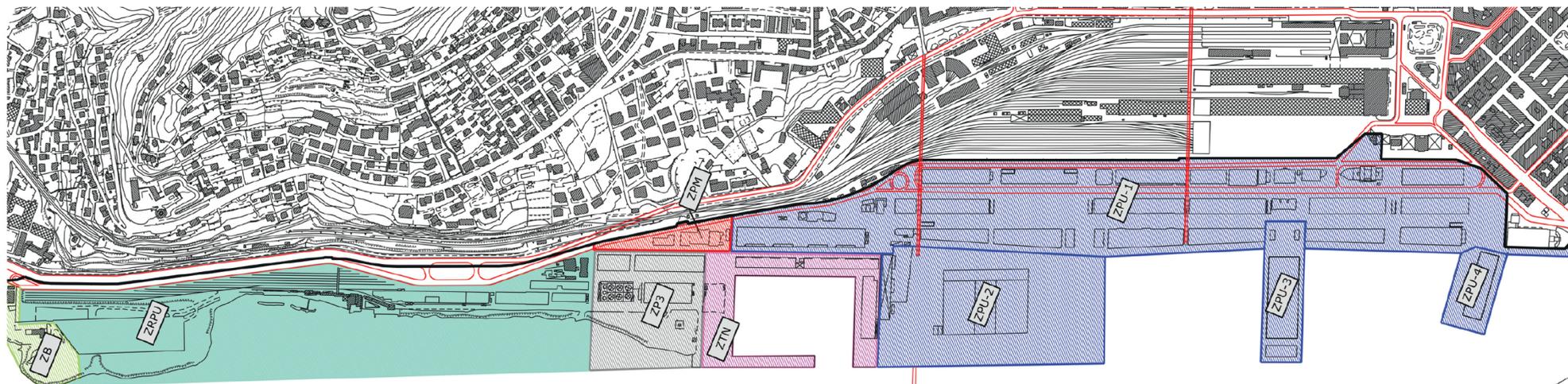
All'interno dello strumento di pianificazione urbana della città, infatti, vengono evidenziate le potenzialità dell'ex area portuale: “[altre] mosse di rilievo consistono sia nell'introduzione di funzioni legate alla nautica, alla ricezione turistica, alla ricerca e ai servizi nelle aree del Porto Vecchio”.

La crescita economica è, quindi, prevista attraverso un potenziamento dell'attrattività turistica e di utilizzo balneare costiero. Laddove il tema da affrontare non è più quello della crescita urbana:

Come per molte altre città contemporanee europee, il tema che il nuovo Piano Regolatore Generale di Trieste deve affrontare non è più quello della crescita urbana. A differenza del passato ventennio, a causa delle previsioni demografiche che per i prossimi anni generalmente si prevedono in calo, le questioni al centro degli strumenti urbanistici sono oggi relative alla riqualificazione e alla rifunzionalizzazione del patrimonio insediativo esistente. Un patrimonio che, a sua volta, per la contrazione delle funzioni abitative e di quelle a esse connesse, risulta sempre più largamente inutilizzato o non più mantenuto.

La "Variante n. 93 al PRGC relativo alle aree del Porto Vecchio: Zonizzazione, 11.06.2007".
Descrive gli ambiti funzionali prevedibili nell'ex area portuale: la campitura grigia che **delimita la nuova zona fieristica, sede del progetto ESOF2020.**

In verde l'area urbana ricreativa, in viola la zona turistico nautica, in blu la zona portuale urbana, in verde chiaro la zona balneare ed in rosso la zona museale, oggi comprendente anche il magazzino 26.



LEGENDA

-  Perimetro di piano, variante PRGC
-  ZP3 Nuova Zona Fieristica
-  ZPM Zona Portuale Museale
-  ZRP Zona Ricreativa
-  ZPU Zona Portuale Urbana
-  ZB Zona Balneare
-  ZTN Zona Turistico Nautica

variante n. 93 al P.R.G.C. relativo alle aree del Porto Vecchio

Trieste
 comune di trieste
 piazza unità d'italia 4
 34121 trieste
 tel. 040 6751
 www.comune.trieste.it
 partita iva
 00210240321

area
 pianificazione territoriale

progettisti
 prof. arch. alberto cecchetto prof. arch. maurizio bradaschia

consulenti
 e collaboratori

studio cecchetto
 gualtiero azimonti
 arch. enrico friselle
 arch. sandro zivelli
 arch. filippo gambarotto
 arch. stefano barbiero
 arch. natalia batic

studio bradaschia
 arch. marco medizza
 arch. grazielella grasso
 nadia vedova
 matteo nigli

il sindaco
 roberto dipiazza

l'assessore
 maurizio bucci

Zonizzazione
 scala 1:5000



Il tema 05/04/18

Con l'occasione del seminario di sintesi | architettura degli effetti, ho cercato di esporre il problema in tre punti:

1. Inquadramento fisico

2. Inquadramento storico

3. Inquadramento politico normativo – le occasioni di Porto Vecchio

Infine, quattro visioni estrapolate principalmente dal PRGC.

Essendo la presentazione di un tema e non di un progetto, non ho generato nessuna controversia. **Porto Vecchio ha un processo in atto**, è di grande interesse e **c'è un dibattito aperto**, quindi **è possibile inserirsi con una proposta progettuale**.

Continuità urbana

Trieste presenta diversi limiti fisici, naturali ed infrastrutturali che rendono generalmente difficoltosa l'**accessibilità** alla città. Il Porto Vecchio è l'occasione per ridistribuire il flusso automobilistico proveniente dall'accesso costiero ad ovest della città. Si vede necessario integrare il tessuto urbano con quello di Porto Vecchio, potenziando le infrastrutture ed inserendo attività commerciali e museali, come il museo del mare già in progetto all'interno del magazzino 26, luogo dell'ex biennale d'arte di Sgarbi e della biennale internazionale "donna". Porto Vecchio coniuga, insieme, i valori simbolici di **luogo di scambio e commercio** e **rapporto con il mare** che hanno fatto di Trieste la città del **caffè** e della **barcolana**. Porto Vecchio è chiamato ad essere un **luogo di continuità** tra città e mare, storia e cultura, trasformandosi da vuoto urbano ad occasione per riunire il lungomare al centro storico attraverso una nuova rete funzionale ed infrastrutturale.



Turismo e benessere

Il Piano Regolatore Portuale definisce, all'interno dell'ambito di Porto Vecchio, uno zoning prevalentemente legato allo sviluppo turistico-nautico. Coerentemente all'importante **ampliamento costiero** ad ovest della città nell'ambito di **Porto Piccolo**, diventa fondamentale ripensare il disegno della costa e dei diporti turistici per formare il più **"importante waterfront del mediterraneo"**. In funzione di un ambito ricreativo, ricettivo e di turismo nautico si vede necessario il recupero degli hangar privilegiati dalla migliore vista e relazione tra mare e città per rilanciare la città come centro del **turismo mitteleuropeo** e del welfare mediterraneo.



Scienza e innovazione

Da sempre Trieste è luogo dell'internazionalità, soprattutto in ambito scientifico. Dall'area del parco scientifico del sincrotrone sull'altopiano carsico all'istituto nazionale di oceanografia, l'istituto internazionale di ricerca scientifica a Miramare o, ancora, il celebre istituto di ricerca SISSA, Trieste è costellata da poli scientifici di interesse internazionale al punto da meritarsi la nomina di **capitale europea della scienza 2020**. Porto Vecchio è già stato identificato, attraverso il progetto **"ESOF"**, come luogo per ospitare sale, auditorium ed esposizioni tematiche. Inoltre è previsto il **trasferimento del centro internazionale di Ingegneria generica** e Biotecnologia all'interno del magazzino 26. Il Porto Vecchio si configura, quindi, come il **centro della rete scientifico-culturale della città**, proponendosi come biglietto da visita per l'intera comunità scientifica europea ed intercontinentale. L'obiettivo è quello di dotare le strutture di impianti altamente tecnologici in coerenza con lo **spirito innovativo** che da sempre, ha caratterizzato Porto Vecchio.



Sostenibilità e fluidità

Le politiche relative alla sostenibilità ambientale, economica e sociale invitano ad una riflessione necessaria sullo sviluppo di grandi aree urbane per le tutte città europee. La **posizione strategica**, il potenziamento della rete ciclabile e della mobilità sostenibile unite al progetto di bonifica dei torrenti interrati fanno di Porto Vecchio l'occasione per pensare ad una **Trieste permeabile e resiliente**; tanto ai fenomeni, sempre più frequenti, di allagamento quanto a quelli di congestione del traffico urbano e necessità di residenze temporanee per i flussi migratori in crescita (dati ISTAT 2012 estrapolati dal PRGC). Trieste necessita di uno spazio permeabile dove gestire i **flussi meteorici** (per riutilizzarli), i **flussi urbani** (divenendo un **nodo di interscambio** per una mobilità sostenibile) ed i **flussi migratori**. Gli hangar diventano, così, uno strumento necessario di **flessibilità** funzionale. Porto Vecchio ritorna ad essere il luogo di stazione temporanea di stoccaggio, dove i flussi convergono, stazionano e ripartono all'interno del più grande nodo di interscambio mitteleuropeo.



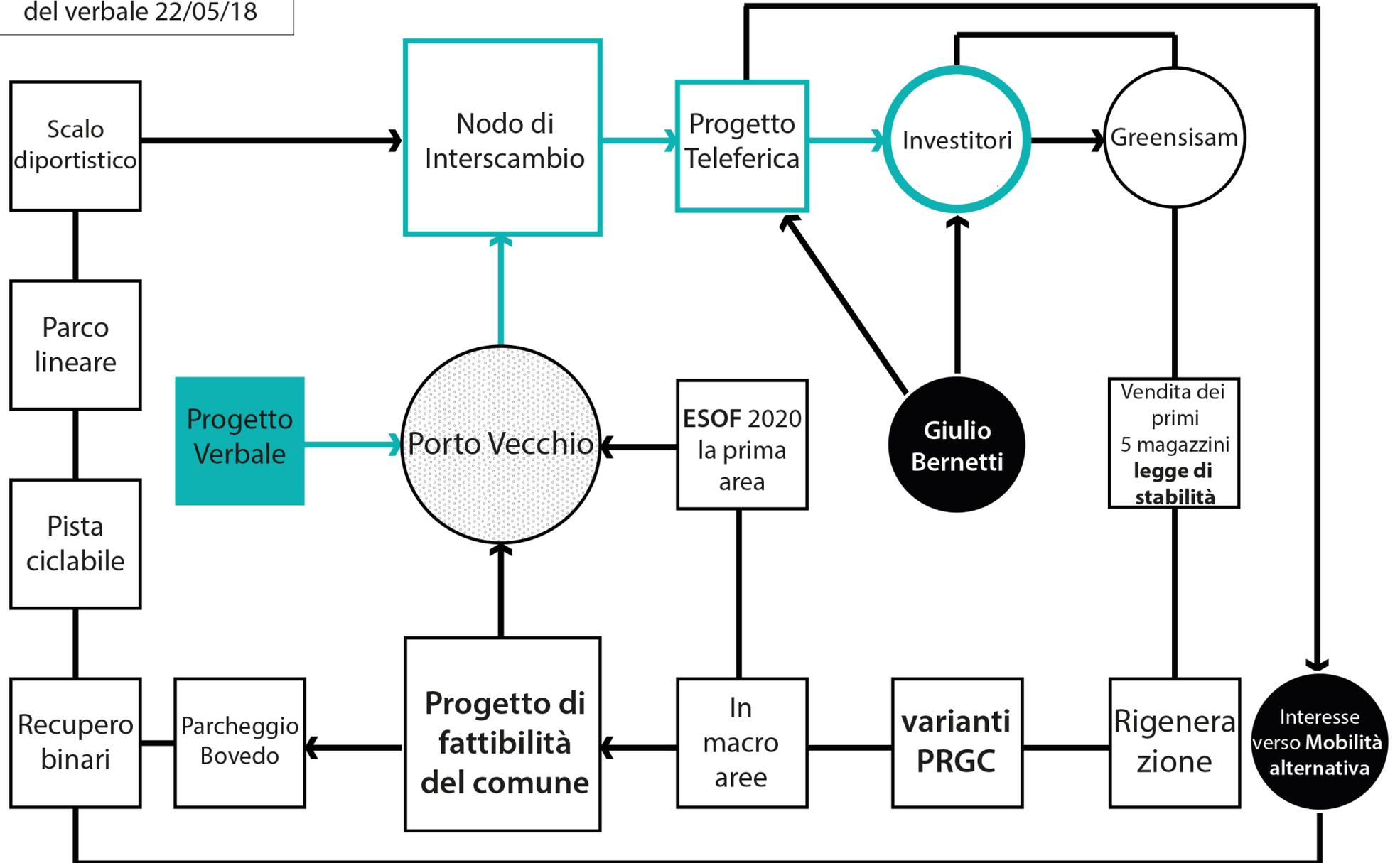
Il progetto in forma verbale, confronto con un attore diretto

Prima di avanzare una concreta proposta progettuale, ho deciso di richiedere un consulto informativo a Giulio Bernetti, dirigente generale per l'area di sviluppo di Porto Vecchio al fine di ottenere una visuale più ampia sugli attori fondamentali coinvolti nel processo di rigenerazione dell'ex area portuale. In questa fase, l'esposizione del progetto è avvenuta per via orale e poi trascritta all'interno di un documento verbale con i contenuti salienti della discussione.

Lo schema

La proposta progettuale per Porto Vecchio è un nodo di interscambio che, per mezzo di una teleferica, sarebbe in grado di collegare Porto Vecchio e la stazione ferroviaria sull'altipiano connessa ai tracciati ferroviari nord europei e quindi a possibili investitori interessati. Affermazione sottoscritta dal dirigente per lo sviluppo di Porto Vecchio: *"non solo Porto Piccolo, investitori tedeschi, austriaci, svizzeri stanno facendo molte proposte"*. Un'azienda tra le altre, la Greensisam, che ha comprato i primi 5 magazzini. Il processo di rigenerazione avverrà attraverso varianti, in macro aree di cui la prima sarà ESOF2020, la mobilità giocherà un ruolo fondamentale.

Contenuti salienti
del verbale 22/05/18



Verbale 22/05/18

Al momento il comune sta lavorando sul tema dei sotto servizi, affiancati da ACEGAS, è in fase di studio una variante rispetto a quella presente nel PRGC perché i vincoli della soprintendenza impediscono il posizionamento di una strada carrabile nel punto indicato dalla variante n.93. Questo perché tutto il Porto Vecchio ha un vincolo monumentale diretto e indiretto compresi i binari storici. È in previsione una pista ciclabile, con promessa in fase di campagna elettorale da parte del sindaco con Ulisse FIAB. I lavori di infrastrutturazione inizieranno nel 2019 perché devono essere pronti per ESOF.

Per quanto riguarda la mobilità, ho proposto l'inserimento di una teleferica per collegare l'ambito di Porto Vecchio all'altipiano per rivolgermi al turismo del nord Europa, austriaci, tedeschi, svizzeri. In reazione a questo indirizzo progettuale, Giulio Bernetti risponde con interesse:

"Il trasporto a fune è il futuro per queste zone, che sia ovovia o qualcos'altro, quello che collasserà saranno le strade intorno, il sistema di accessibilità esterno potrebbe non essere in grado di servire questa zona, non dentro Porto Vecchio dove possiamo fare tutte le strade che vogliamo, per questo motivo dobbiamo trovare un mezzo di trasporto alternativo che utilizzi nuove infrastrutture".

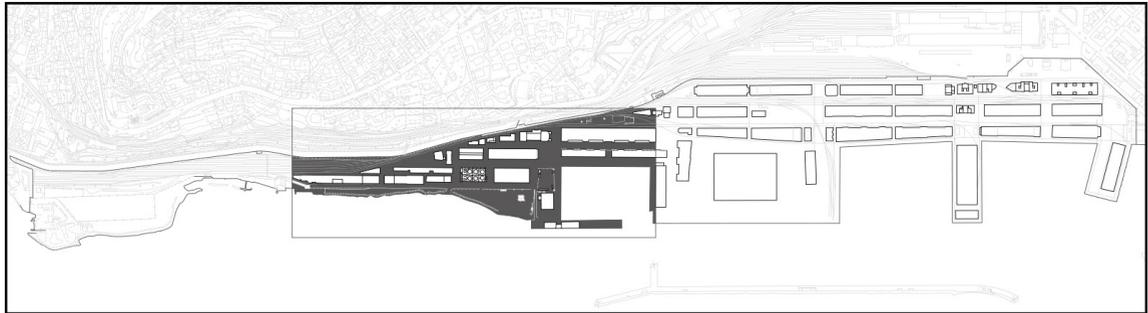
Per quanto riguarda gli attori principali, oltre al comune, alla regione e all'autorità portuale c'è Greensisam, ESOF (Euro Science Open Forum), il parcheggio Bovedo, il progetto URSUS, il museo del mare, trasferimento ICGeB dei quali non sono però molto convinti. Il magazzino 18 c'è il deposito delle masserizie della fuga degli esuli istriani, fondamentale anche il tema dei parcheggi. Il Porto Vecchio sarà pubblico, il sindaco non ha ancora deciso il destino dei magazzini. I tecnici stanno facendo riferimento a delle schede proprie e non alle varianti precedenti che ipotizzavano diverse percentuali di utilizzo del suolo, la rigenerazione avverrà per macro aree a partire dai magazzini 27-28, sede di ESOF.

In quanto attore diretto, Giulio Bernetti è portatore sia di fatti, come il progetto di fattibilità in elaborazione dai tecnici comunali, che di valori, come la visione di Porto Vecchio in qualità di nodo di interscambio in cui la mobilità non sarà più un problema.

Nella teoria del progetto, viene definito come fatto un attante con capacità di azione diretta e predeterminata, mentre i valori sono attanti con potenzialità di divenire fatti. Per fare un esempio, un valore storico diventa fatto nel momento in cui ne scaturisce un vincolo di tutela.

Uno “schizzo” di progetto 04/06/18

La prima forma grafica del progetto è in forma di schizzo su un'immagine satellitare. A seguito del confronto con gli uffici tecnici, ho immaginato uno sviluppo principalmente orientato verso la soluzione del problema della mobilità, Porto Vecchio sarebbe stato un sistema a supporto della città di Trieste, un nodo di interscambio con il ruolo di gestire i flussi turistici via ferro, mare, teleferica, automobile, bicicletta, piedi. Questa visione, a differenza della prima, ha generato un conflitto basato sulla narrazione in sé. È possibile immaginare la narrazione come una linea in grado di inscrivere diverse istanze, attori o documenti più o meno vincolanti all'interno del progetto. Secondo questa linea narrativa, Porto Vecchio sarebbe stato unicamente un nodo di interscambio. Altri attori dovevano essere inclusi, soprattutto quelli interessati ai beni immobili e non solo alle infrastrutture.



Area di studio



Schizzo di progetto

La prima irruzione: altri attori

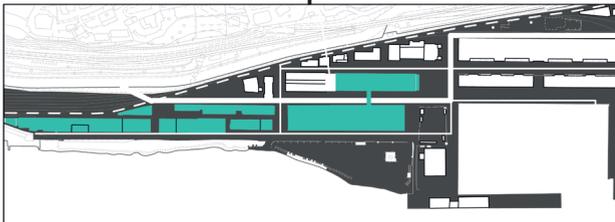
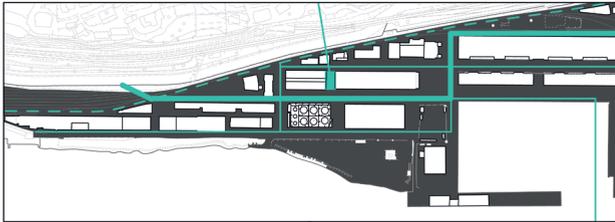
I diagrammi di “Shenzen”, rappresentano l’evoluzione di un processo nel tempo, in questo caso, del percorso progetto.

Per descrivere graficamente le irruzioni ho deciso di avvalermi del cosiddetto diagramma di “Shenzen”, ovvero una rappresentazione diacronica, che attraverso una linea soggetta ad interruzioni e rimbalzi descrive cronologicamente il processo non lineare che il progettista deve affrontare, cambiando strada o includendo l’istanza in una nuova nuvola documentale. In questo caso, l’irruzione è avvenuta in un ambiente informale, come indicato dalla croce bianca nel grafico a destra, ovvero la decisione di interrompere lo sviluppo del progetto è partita da una considerazione personale sugli edifici e sugli attori interessati ed includibili in una narrazione diversa. Infatti, tale ipotesi si fondava sulla **traduzione diretta della volontà di un unico attore**, rendendo il progetto un ente separato da altre possibili implicazioni in Porto Vecchio e chiudendo la prospettiva su un’unica istanza. Per capire in che direzione proseguire, avevo bisogno di ipotizzare una trasformazione basata su un futuro più o meno anticipabile grazie allo **studio di ulteriori documenti ed alla loro possibile inclusione nel progetto.**

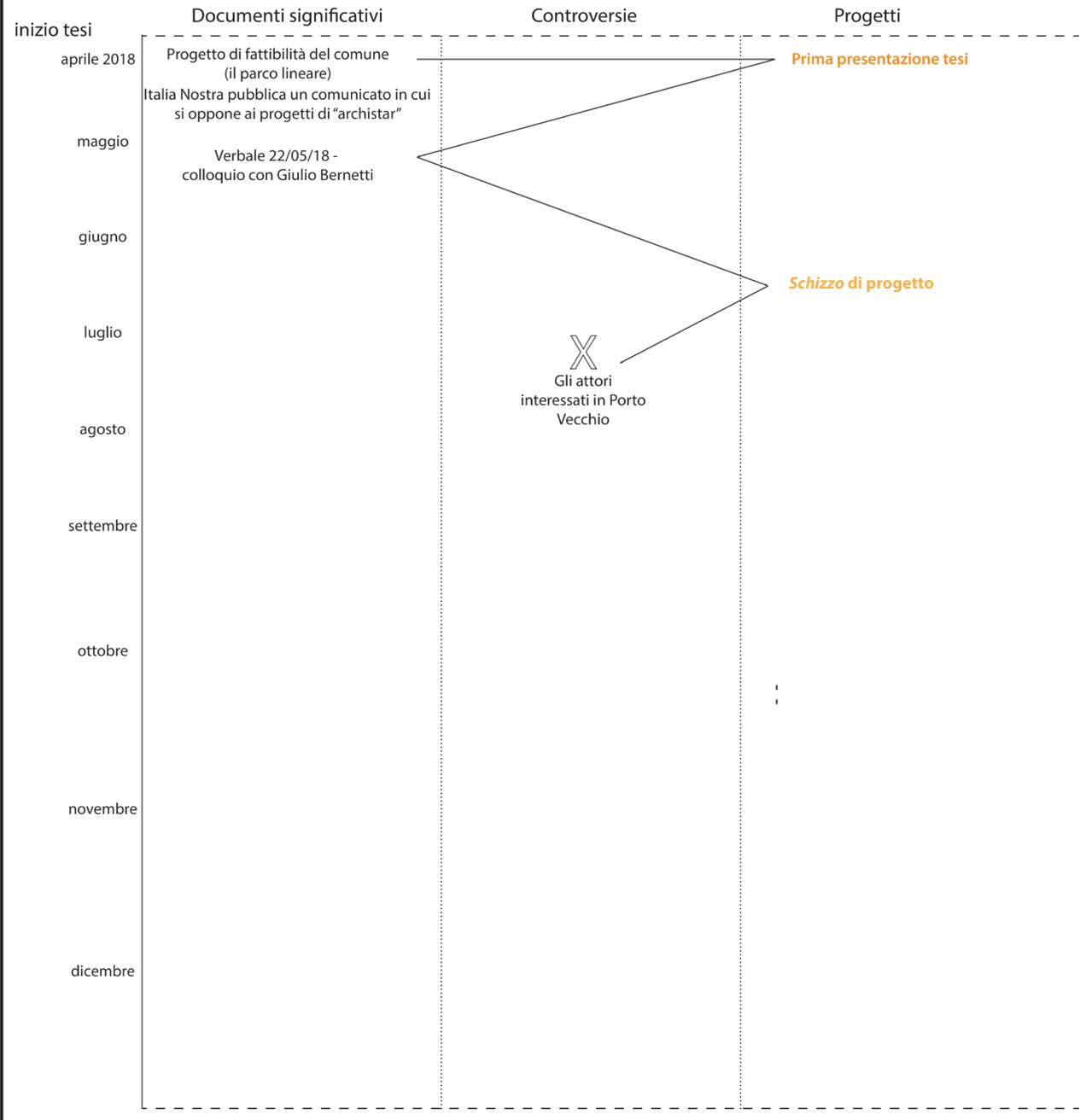
Per irruzione si intende un momento in cui il progetto si ferma a causa di un agente interno, ad esempio come la decisione di includere altri documenti o esterno, come una discussione con gli uffici tecnici in cui emerge un nuovo documento non ancora preso in considerazione.

X Controversia generata dal progetto in un contesto informale

X Controversia generata da un documento istituzionale in un contesto formale



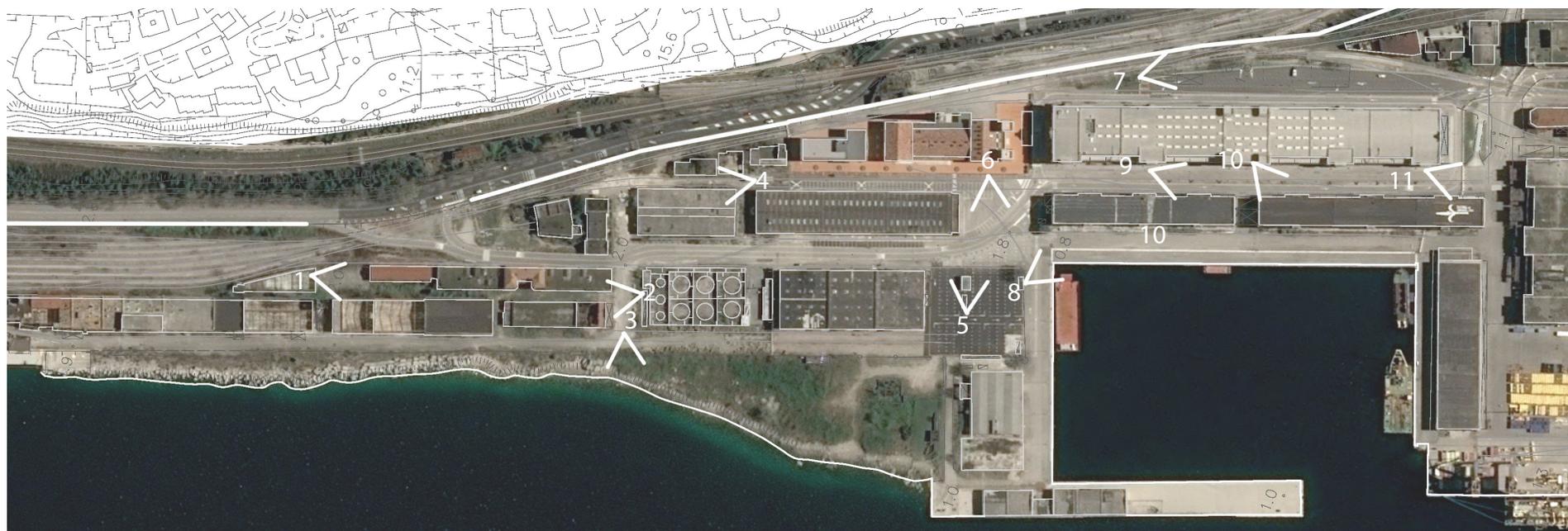
In bianco, le strade restano, in verde gli edifici che prenderò in considerazione



L'area di progetto

Essendo Porto Vecchio troppo grande per poter essere progettato in una volta sola, ho deciso di approfondire l'area descritta dai tecnici come il punto di partenza per la rigenerazione di Porto Vecchio e tracciata sulla *variante di piano n.93* come zona fieristica: i magazzini 27 28, luogo di Euro Science Open Forum 2020 per confrontarmi con il difficile tema del "post ESOF" e del riuso dei nuovi magazzini e delle banchine portuali in un'ottica di sviluppo urbano e di disegno della costa. L'area comprende: i magazzini sul terrapieno di Barcola, i magazzini 24, 25, 26, 27, 28, 30, 32, 131 e 132 inclusi i binari retrostanti.

I rilievo fotografico





1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

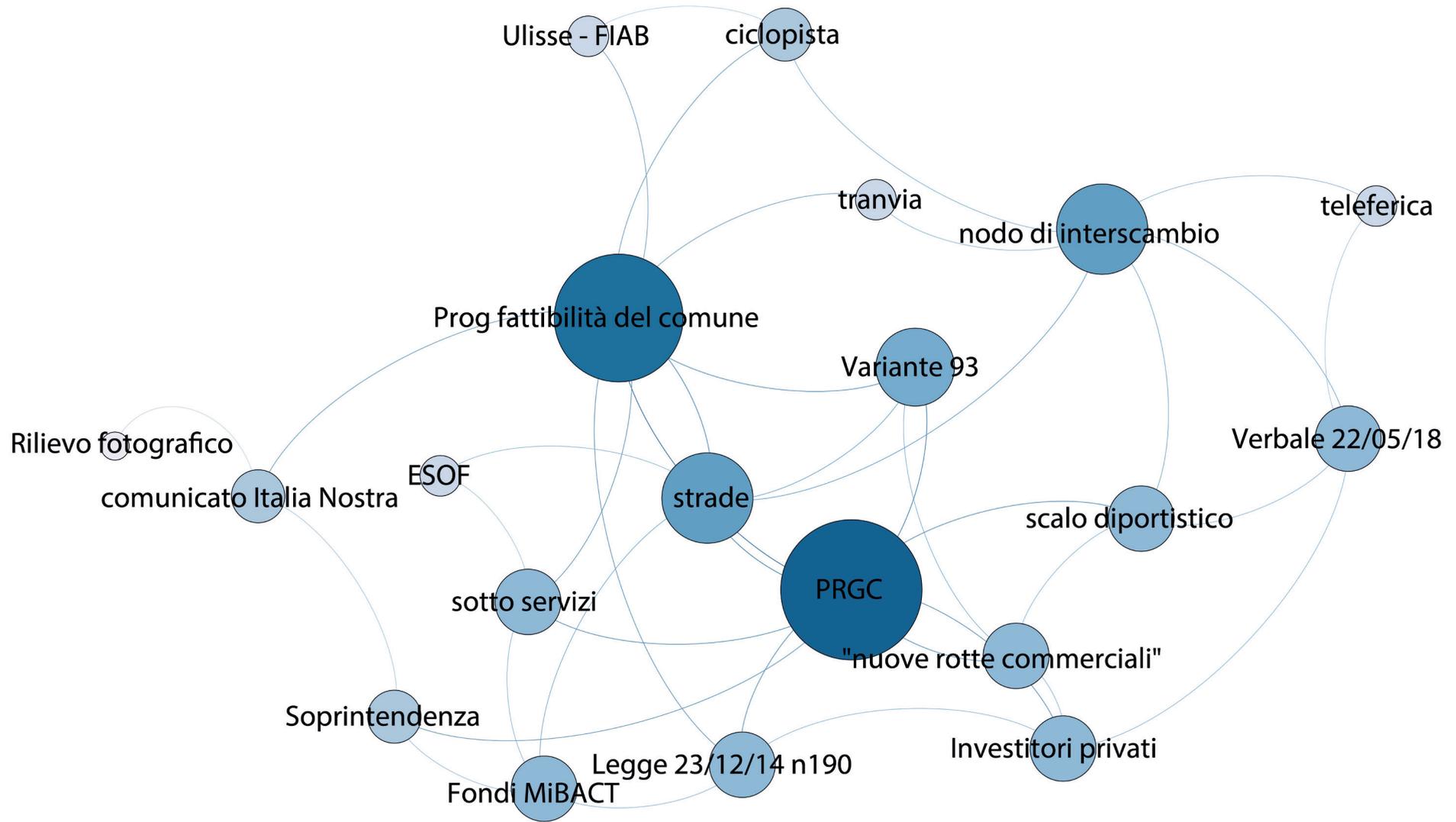


11

La prima nuvola documentale

Ho poi trasposto tutte queste informazioni all'interno di una nuvola documentale generata con un il programma Gephy per evidenziare l'ordine di relazione, e quindi di importanza data ai documenti ipotizzando, in risposta, una prima azione progettuale. Tra i documenti, ho inserito anche l'articolo descrittivo delle nuove rotte commerciali del mediterraneo, nell'ottica di anticipare il tema del **commercio e del riuso delle banche portuali**.

Per nuvola documentale si intende l'insieme di quei documenti o di parti di essi che influiscono direttamente o indirettamente sul progetto, come il Piano Regolatore Generale Comunale, una variante specifica, ma anche un articolo di giornale o un intervento mediatico





2

Il primo master plan

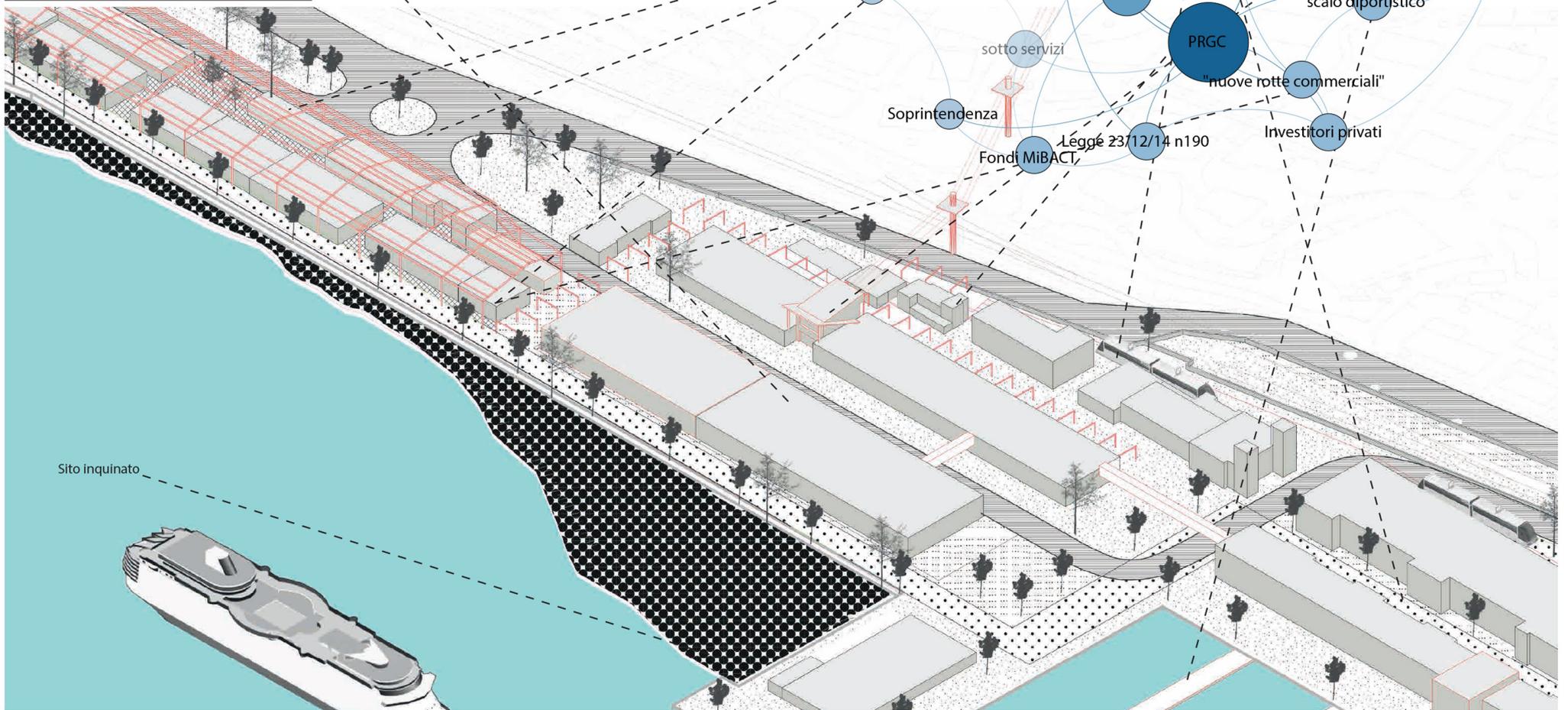
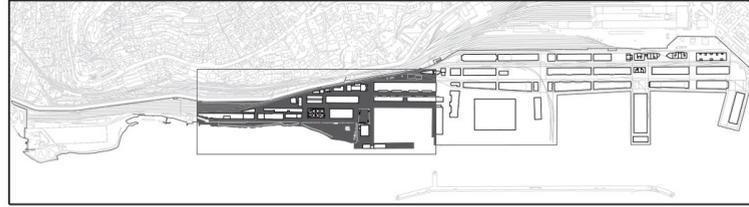
il mercato sul mare e nodo di interscambio

Il primo master plan – il mercato sul mare e centro di interscambio

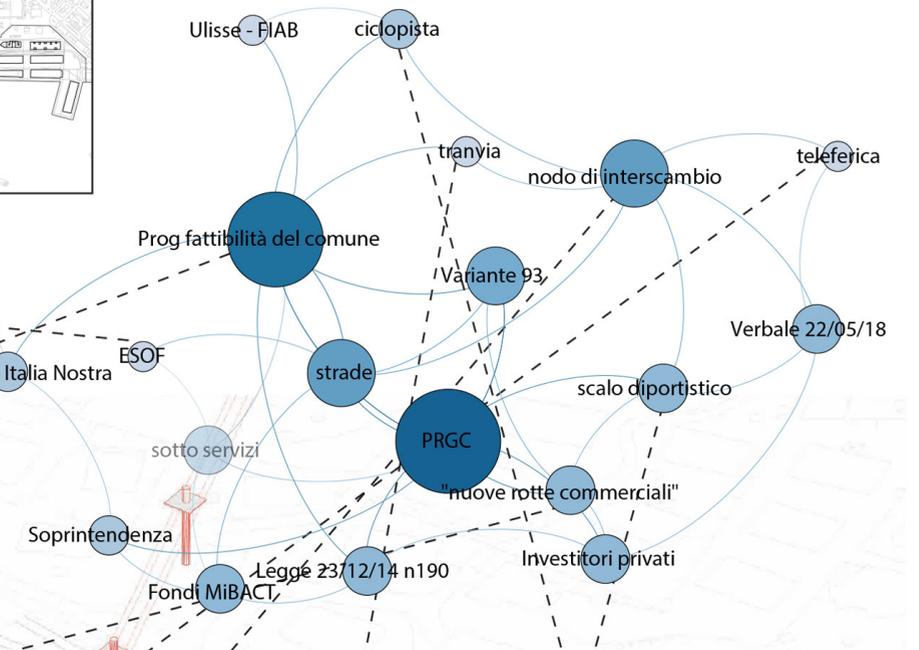
Come proposto nello schizzo di progetto, l'area si configura ancora come un nodo di interscambio: lo scalo diportistico di fronte agli edifici 24-25, la stazione teleferica a fianco del magazzino 27, la tranvia in prossimità dell'edificio 132 e la strada a quattro corsie con ingresso in rotatoria da viale Miramare in posizione coerente al progetto dei tecnici del comune. Una serie di portali ad enfatizzare la presenza del nodo di interscambio con la funzione di guidare il visitatore dal parco lineare al mercato sul mare sito nei magazzini sul terrapieno di Barcola. Inoltre delle passerelle sopraelevate avrebbero permesso gli spostamenti su un livello indipendente da quello carrabile.

Il primo approccio, coerente con una prospettiva di progetto conservativa, puntava non solo al riutilizzo delle banchine originali, ma anche ai magazzini sul terrapieno di Barcola, per mezzo di una struttura di vetro e acciaio, che avrebbe garantito la luce necessaria alla vegetazione preesistente rilevata fotograficamente fungendo da serra ed unendo, allo stesso tempo, i diversi magazzini in un unico complesso coperto. Questo avrebbe compreso un mercato del pesce, di prodotti ittici e altri beni tecnologici descritti nell'articolo delle *"nuove rotte commerciali del mediterraneo"*.

rendering proposto dalla società Trieste Convention Center per il progetto ESOF.
fonte: il Piccolo (giornale locale)

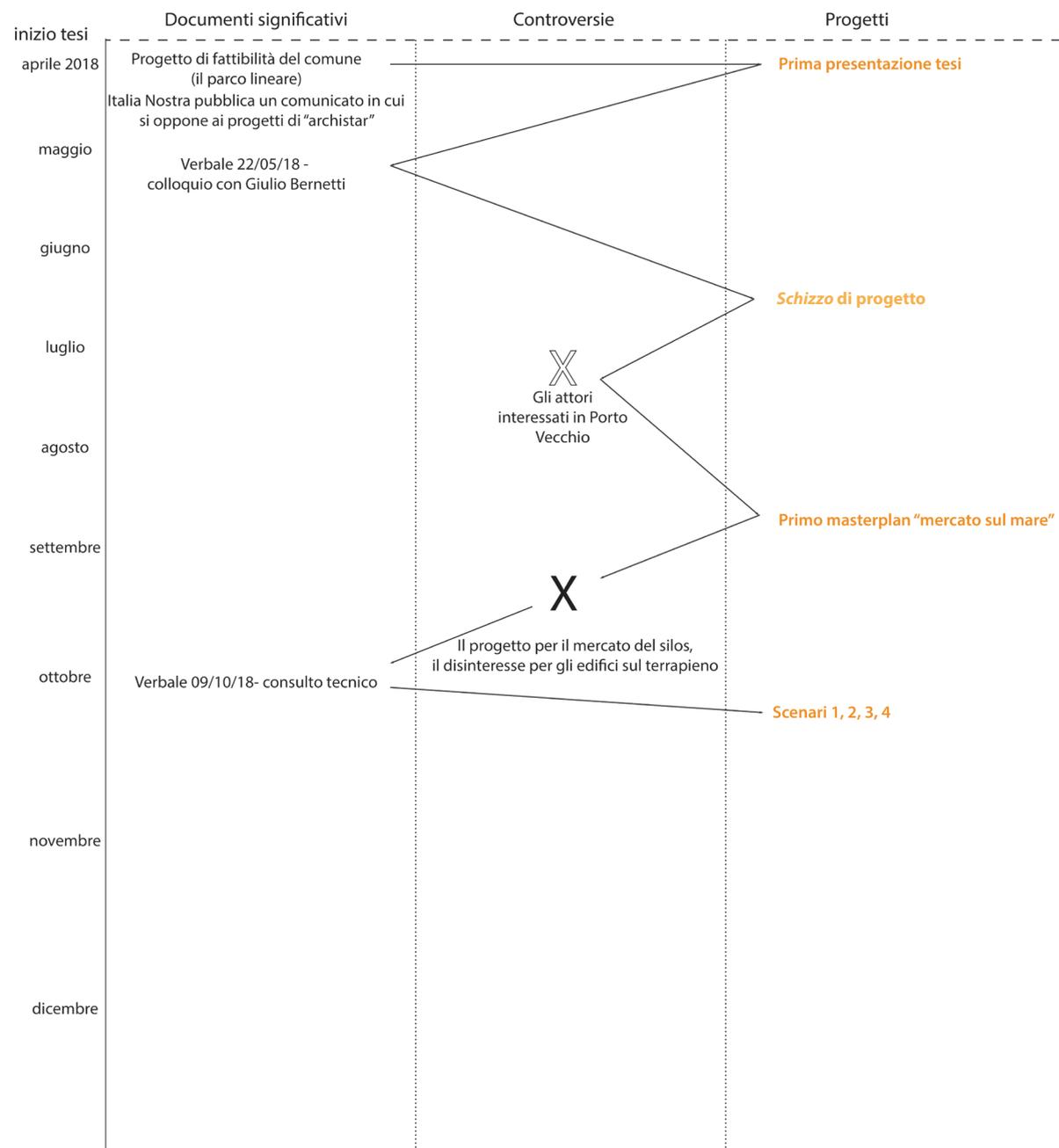
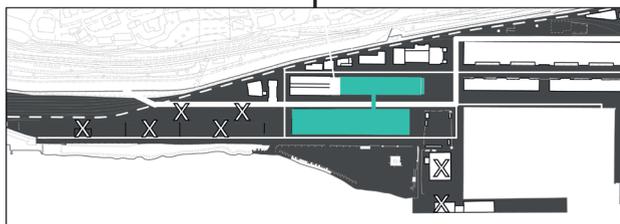
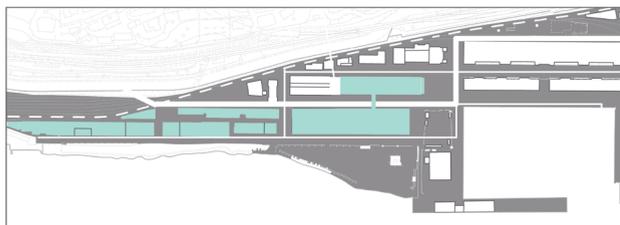


Sito inquinato



X Controversia generata dal progetto in un contesto informale

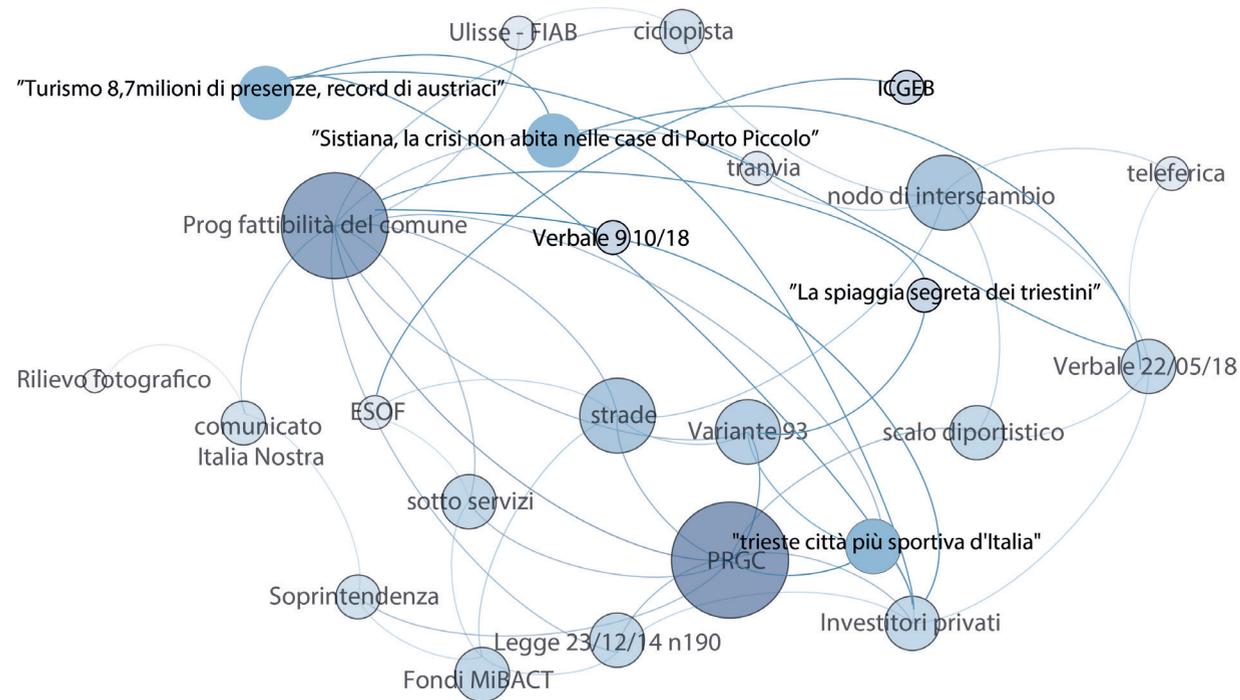
X Controversia generata da un documento istituzionale in un contesto formale



Nuvola documentale _ 2

Per quantificare il numero di atti-documenti inclusi nel progetto ed in caso ridefinire una linea di azione, ho deciso di confrontarmi con Roberto Prodan, un tecnico del comune di Trieste al lavoro sull'area di Porto Vecchio. Ho redatto, così, un secondo verbale.

Nella seconda nuvola documentale, ho escluso le "nuove rotte commerciali" ed incluso il verbale 09/10/18 e l'articolo su Trieste come città più sportiva d'Italia.



Verbale 09/10/18 Scambio con Roberto Prodan, tecnico del Comune

In realtà esiste già il progetto di un mercato nei Silos di fianco alla stazione ferroviaria, quindi meglio collegato con il resto della città, inoltre gli edifici intesi come mercato coperto non hanno un grande interesse storico-architettonico ed infatti non presentano alcun tipo di vincolo oltre ad essere in pessimo stato di conservazione. In generale Trieste non è una città che risponde bene ai grandi centri commerciali, quindi è un tipo di funzione che può risultare problematica.



3

Gli scenari d'uso

Gli scenari d'uso

La difficoltà ad individuare ed anticipare i possibili attanti, mi ha portato a fare un passo indietro e proporre quattro scenari.

Relazione con i documenti

Parco sportivo

- _ Variante n93 - zonizzazione "ricreazione"
- _ "Trieste città più sportiva d'Italia"
- _ Progetto di fattibilità - il parco lineare
- _ Verbale 09/10/18 - disinteresse per gli edifici sul terrapieno

Stabilimento balneare

- _ "La spiaggia segreta dei triestini" (sito inquinato)
- _ Progetto di fattibilità - il parco lineare
- _ Verbale 09/10/18 - disinteresse per gli edifici sul terrapieno

Cittadella scientifica

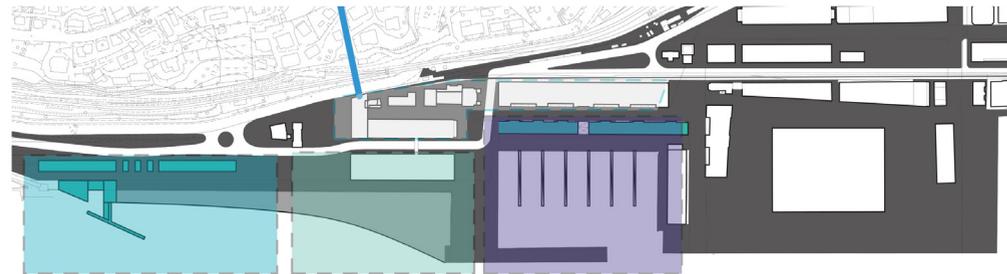
- _ EuroScienceOpenForum2020
- _ Trasferimento ICGEB
- _ Verbale 09/10/18 - disinteresse per gli edifici sul terrapieno

Città vacanze

- _ "Turismo 8,7milioni di presenze, record di austriaci"
- _ "Sistiana, la crisi non abita nelle case di Porto Piccolo" (proprietari austriaci e tedeschi)
- _ Verbale 09/10/18 - disinteresse per gli edifici sul terrapieno

Parco sportivo

Accogliendo la nomina di Trieste come città più sportiva d'Italia e del parco urbano descritto sia nel progetto di fattibilità del comune che nella variante al PRGC attraverso l'individuazione di un'area dedicata al tempo libero e allo sport, ho relazionato il tema del parco sportivo a quello del benessere e della ricettività. Il parco sportivo avrebbe attività sul mare all'aperto e al coperto, con una banchina frangi flutti per proteggere localmente la costa interessata dalle discipline sportive di canottaggio, nuoto o kitesurfing. L'edificio 28 si converte ad attività ricreative e di tempo libero.

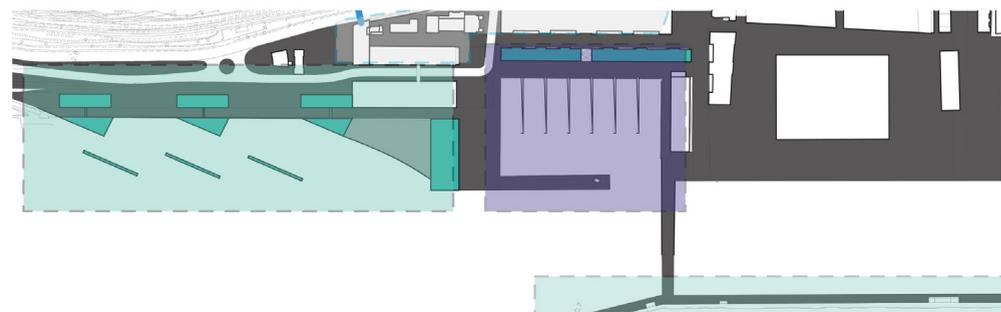


1. Parco sportivo

- | | | |
|--------------|----------------|----------------------------|
| — teleferica | parco sportivo | ricettivo |
| — tranvia | tempo libero | zona congressuale -museale |

Stabilimento balneare

Coerentemente all'area balneare un paio di chilometri ad ovest denominata "topolini" la costa viene attrezzata con strutture terrazzate per l'accesso al mare collegandosi, sul retro terra, ai servizi inerenti, tra cui docce, spogliatoi e bar. L'edificio 28 si converte ad attività ricreative e di tempo libero.

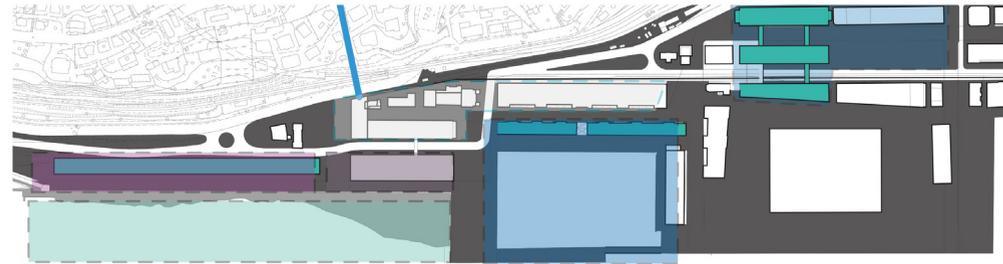


2. Stabilimento balneare

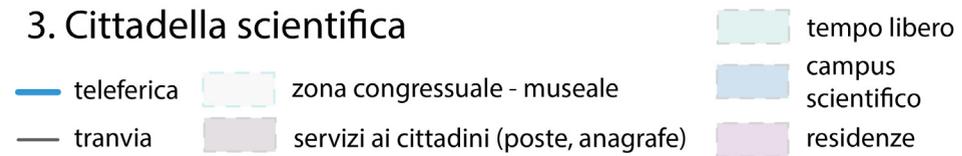
- teleferica
- tranvia
- zona congressuale - museale
- tempo libero
- ricettivo

Cittadella scientifica

Relazionata al progetto ESOF, con la realizzazione di un campus scientifico collegato sullo stesso piano con delle passerelle ed un polo di biologia marina negli edifici 24 e 25 sul molo 0, l'area è ulteriormente sviluppata con un'area residenziale a supporto del campus, l'edificio 28 si converte in spazio per servizi ai cittadini tra cui poste ed uffici amministrativi.

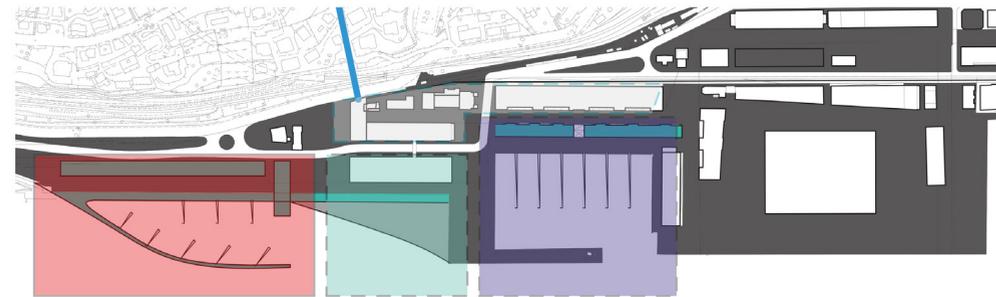


3. Cittadella scientifica



Città vacanze

Sul modello turistico di Porto Piccolo, il terrapieno di Barcola ospita numerose case vacanza, associate ad un molo per barche e yacht, completandosi con gli edifici 24 e 25 dedicati all'attività ricettiva, anche in questa ipotesi, l'edificio 28 si converte ad attività ricreative e di tempo libero.



4. Città vacanze

- | | | |
|------------|-------------------------------|--------------|
| teleferica | zona congressuale - museale | ricettivo |
| tranvia | residenze stagionali di lusso | tempo libero |

Irruzione _ 3: Le ragioni economiche del Comune, le implicazioni spaziali di Trieste

Irruzione: il quinto scenario

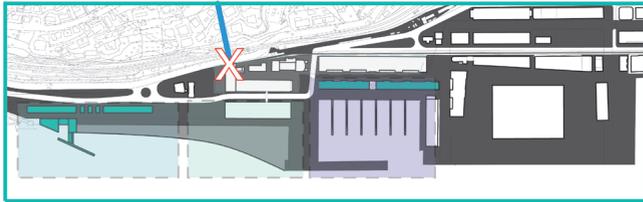
Infatti lo scenario della cittadella scientifica implicitamente suggeriva che il comune avrebbe venduto ad un prezzo abbastanza basso gli edifici affinché gli enti di ricerca potessero permetterseli (a Greensam sono stati venduti 5 edifici per 16 milioni di euro spese di restauro escluse). Mentre quello della città vacanze avrebbe ridotto Porto Vecchio ad un uso stagionale ed in generale, non è intenzione del comune costruire residenze in edifici ex novo nell'area per evitare spostamenti massicci di residenti in Porto Vecchio, lasciando dei buchi nel tessuto della città. Lo scenario prescelto è quindi una fusione dei primi due, dove lo stabilimento balneare non si sovrapporrà al parco, ma si svilupperà in un'area ad ovest del terrapieno di Barcola che, da qui in poi, considererò area di progetto.



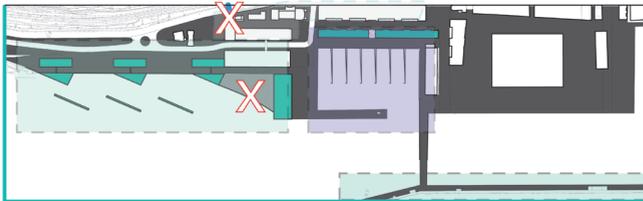
Controversia generata dal progetto in un contesto informale



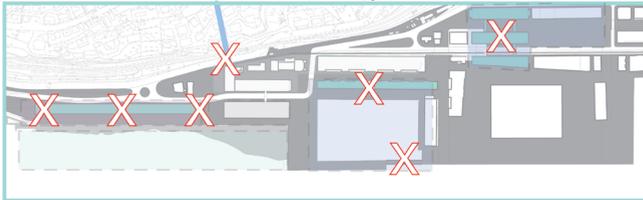
Controversia generata da un documento istituzionale in un contesto formale



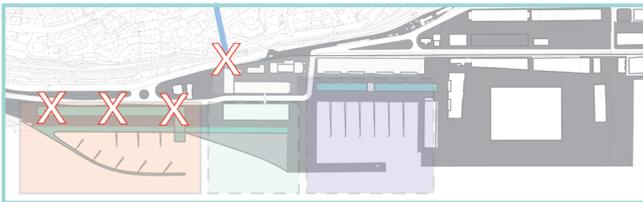
si parco sportivo, no teleferica in quel punto, si moli



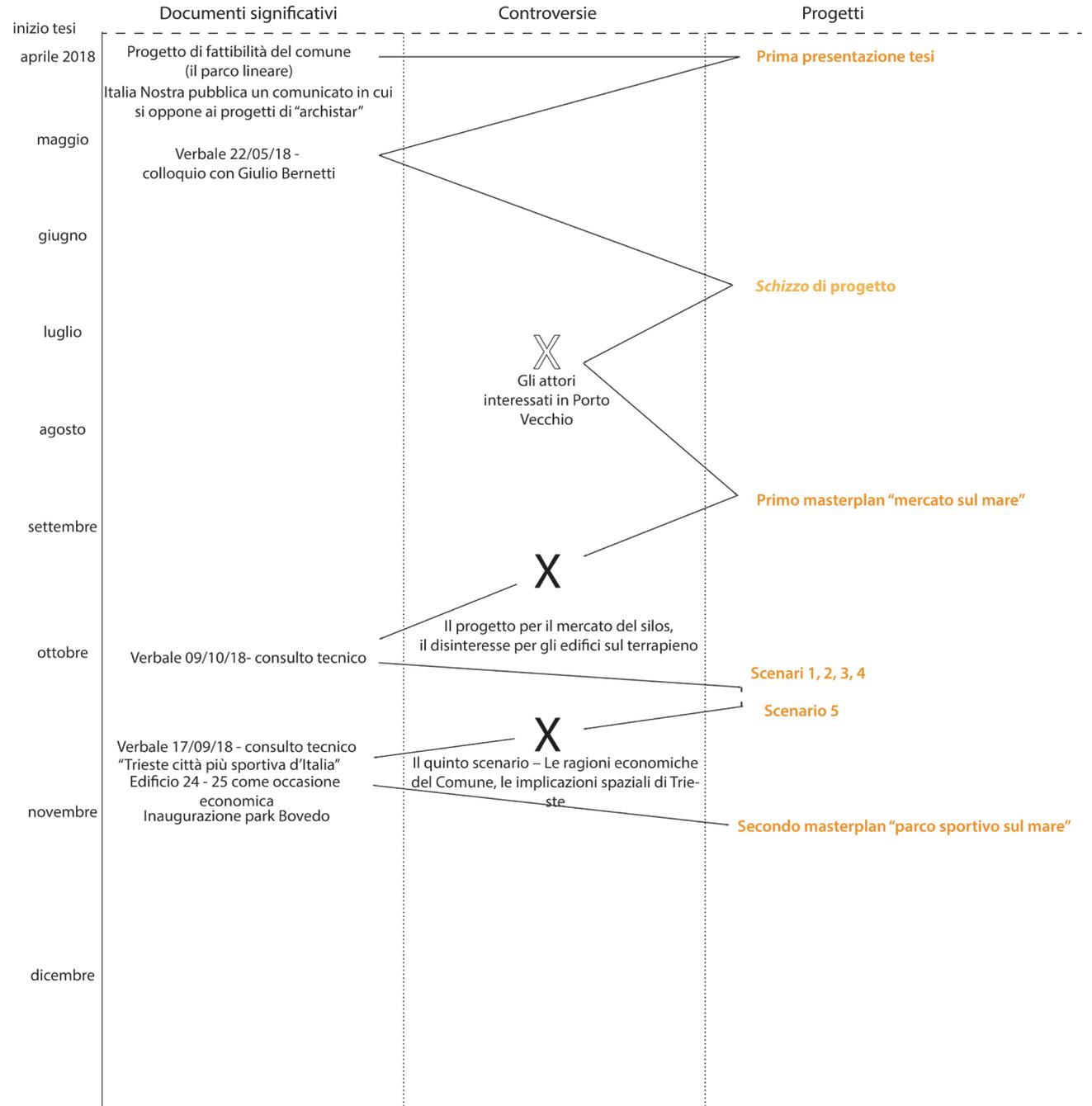
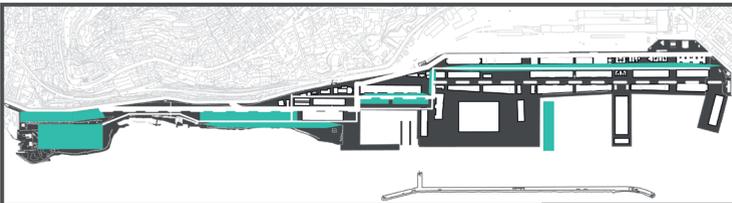
si stabilimento balneare, no sito inquinato



no nuove residenze, no attività di ricerca in magazzini privilegiati



no uso solo stagionale



Verbale 17/10/18 Scambio con Robeto Prodan, tecnico del Comune

All'interno di questo verbale ho discusso e ricapitolato le questioni inerenti gli scenari 1, 2, 3, e 4.

*In funzione dello sviluppo dell'area di Porto Vecchio, tra gli scenari proposti il più convincente è risultato essere un quinto composto da "parco sportivo + stabilimento balneare". Principalmente per la volontà del comune di non costruire troppo sul terrapieno di Barcola lasciandolo più naturale, così come la parte lungo la costa tra lo stabilimento "ferroviario" ed il magazzino 27, in cui però si potrebbe pensare di recuperare qualche edificio. Inoltre il tema del parco sportivo e del mare si relaziona bene con quello del benessere, della vacanza e quindi del ricettivo che andrebbe a mediare in un Porto vecchio sì abitato, ma lontano dall'essere **causa di vuoti urbani** nella città. A sua volta il residenziale richiama commerciale e servizi come istruzione e tempo libero andando a costituire, insieme ad uffici e Greensisam, un tessuto uniforme con il resto della città. I motivi per escludere la cittadella scientifica, se pur coerente con una visione post ESOF di riuso degli edifici congressuali attraverso la progettazione di un campus è che potrebbe non avere la forza economica sufficiente per giustificare la vendita dei magazzini 24-25, che il comune intende vendere a caro prezzo anche se è ancora troppo presto per fissare degli obiettivi economici da raggiungere. Le richieste aggiuntive che vengono fatte, sono relative alla possibilità di inserire uno scalo crocieristico con almeno due ingressi e quella di considerare anche la testa ovest di ingresso al terrapieno di Barcola. Per quello che riguarda la teleferica, c'è chi si sta occupando del progetto di fattibilità, l'impianto è in studio verso l'area del Park Bovedo.*



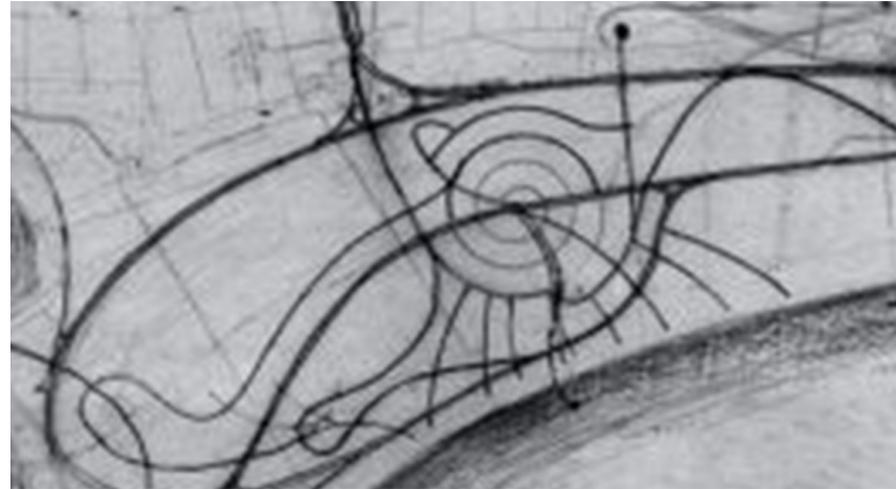
Il secondo master plan

Il parco balneare turistico - sportivo

Studio del master plan della “città-giardino”: Lignano

Tra il XIX ed il XX secolo, la pratica architettonica si è confrontata con il tema del ruolo sanitario-educativo che i parchi avrebbero dovuto assolvere rispetto alla corretta igiene mentale del cittadino, alienato dalla maglia regolare della città e bisognoso di un ambiente naturale in cui rifugiarsi, come nei *“raffinati parchi di Olmsted, dove si dovevano trovare solo essenze autoctone per evitare un carattere artificiale del paesaggio ed evitare percorsi rettilinei che non seguissero la topografia del luogo”*. (la città del XX secolo, Bernardo Secchi, pg. 123) Introdurre l’istanza del turismo regionale, mi ha portato allo studio del **master plan di Lignano Pineta**, immaginando Porto vecchio come possibilità per Trieste di richiamare una fetta degli stessi visitatori, ho studiato le caratteristiche dell’impianto urbano della nota città friulana. Nel testo: *Genesis di una spirale, Marcello D’olivo e il piano di Lignano Pineta*, la docente presso l’università degli studi di Trieste Diana Barillari, descrive il progetto vincitore del concorso indetto dalla neonata Società Lignano Pineta vinto da Marcello D’Olivo nel 1953, che ideò la “chiocciola” destinata a diventare

l'immagine simbolo della nuova città balneare. - *Non è facile ricostruire le motivazioni e i ragionamenti che indussero l'architetto a scegliere la forma della spirale-* (pg 4/22), tuttavia è probabile che egli prese ispirazione dall'architettura organica di Frank Lloyd Wright, in relazione con la natura e la fuga dalla città, diventati forti elementi simbolici soprattutto rispetto al **movimento dell'osservatore, invitato a cogliere ogni parte del luogo che lo ospita.**

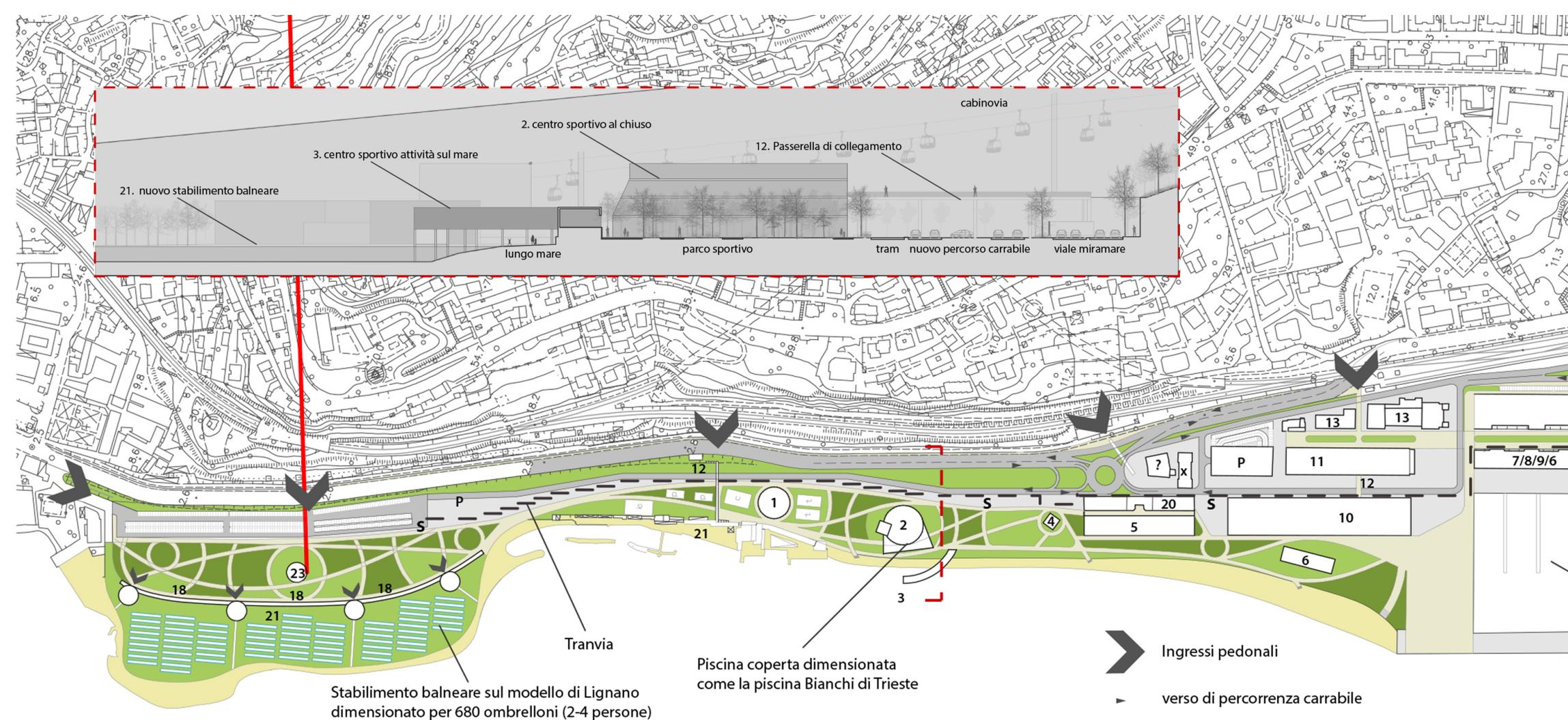


Fonte: <http://www.aiap.it/documenti//10132>

“il tema della crescita progressiva e dell’armonizzazione con il paesaggio viene risolto con il disegno di una grande forma territoriale curvilinea ritenuta capace di assorbire le variazioni insediative e temporali in un gesto unitario: a Lignano è il disegno delle strade della città giardino nella pineta”

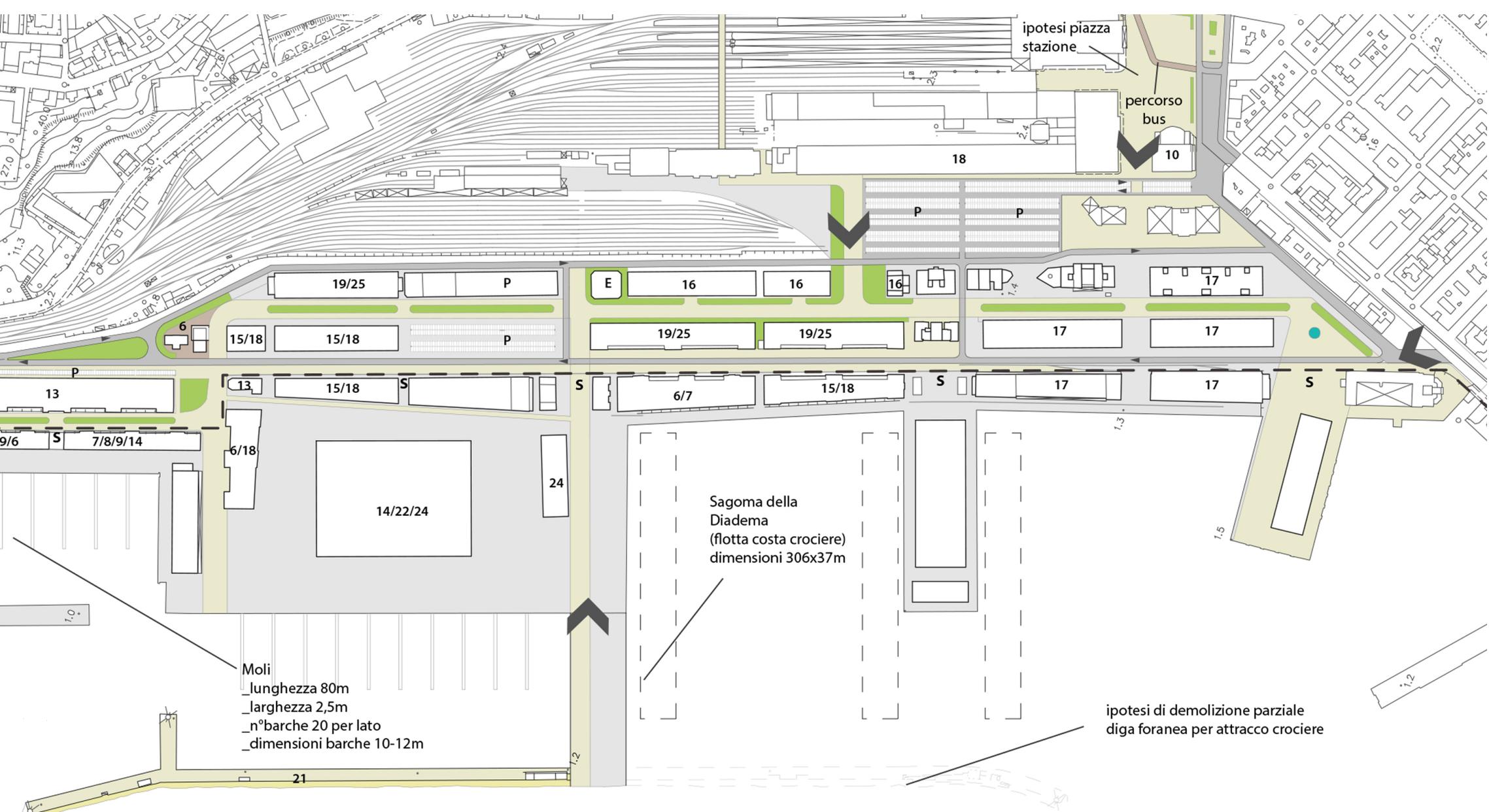
Pietro Valle

Fonte: <http://www.aiap.it/documenti//10132>



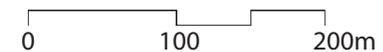
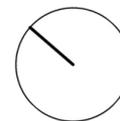
- 1. Centro sportivo all'aperto - Calciotto, tennis, pallavolo, basket
- 2. Centro sportivo al chiuso - Pallanuoto, nuoto, tuffi
- 3. Centro sportivo attività sul mare - Kitesurf, canottaggio
- 4. Noleggio attrezzatura sportiva
- 5. Palestre al coperto
- 6. Attività di ristorazione
- 7. Ricettivo
- 8. Case vacanza

- 9. Palestre/Centro benessere
- 10. Tempo libero (cinema, teatro, locali)
- 11. Attività congressuali
- 12. Passerella di collegamento
- 13. Museo (del mare, degli esuli istriani, immaginario scientifico, stazione idroelettrica)
- 14. Direzionale / diportistico
- 15. Residenziale
- 16. Scuole, asili, ricreatori



- 17. Greensam (uffici, ricettivo, residenziale)
- 18. commerciale
- 19. uffici
- 20. centro prime cure
- 21. stabilimento balneare
- 22. Hub crocieristico
- 23. Stazione Cabinovia
- 24. Deposito - magazzino barche

- 25. Hub, co-working, laboratori, startup,
- S. Stazione tranvia
- P. Parcheggi
- E. Stazione elettrica



Il parco balneare turistico - sportivo

Interpretando il tema del parco come momento di fuga dalla città ho contrapposto simbolicamente, alla maglia regolare degli edifici storici, una distorta e basata su elementi circolari, utili soprattutto alla definizione di nuovi ambiti sportivi collegati, attraverso dei percorsi disegnati assecondando il profilo della costa. Partendo dall'ingresso ovest, è presente il parcheggio Bovedo, direttamente collegato alla teleferica e alla stazione tranviaria (S). Sul fronte mare, uno stabilimento balneare dimensionato sul modello di quello di Lignano: 4 "rotonde" - ristorante collegate da un muro largo 3 metri sotto al quale si inseriscono i servizi di primo soccorso, servizi igienici, docce e spogliatoi definendo, allo stesso tempo, l'area parco da quella balneare.

Il Parco Sportivo

Proseguendo dall'ingresso ovest del Park Bovedo verso il centro della città, ad est, il parco si allarga sul terrapieno di Barcola seguendo i limiti della tranvia e della costa includendo gli impianti sportivi come descritti nella legenda e terminando sul molo 0 in una piazza sul mare, liberata dai magazzini 30 e 32.

Gli edifici 24 e 25 e lo scalo diportistico

Coerentemente con la narrazione ho proposto negli edifici 24 e 25, ora collegati, una funzione di centro benessere al piano terra e di ricettivo sugli altri piani. I moli, invece sono dimensionati sul modello di quelli esistenti nell'area portuale ad est della città, in grado di ospitare oltre 200 barche di dimensioni medie da 10-12 metri.

Lo scalo crocieristico e la diga foranea.

Per permettere l'attracco crocieristico, per esempio la Diadema della flotta costa crociere, con dimensioni 300x37 metri, con 8 di pescaggio, ho ipotizzato di demolire parzialmente la diga foranea ricollegandola a terra e generando un nuovo molo, un nuovo bacino ed un ampliamento della costa balneare sulla diga, già in utilizzo con questa funzione.

Una possibile narrazione

La narrazione è uno strumento utile per tenere insieme diverse istanze, il fatto stesso di presumere l'ordine di relazione tra il parco sportivo ed il centro benessere è frutto, implicitamente, di una narrazione legata, per esempio al benessere: *"al termine di una dura sessione sportiva, continuo a prendermi cura di me rilassandomi in sauna o facendo un massaggio"*, -continuando la narrazione, potremmo inserire anche il tema del turismo- *" questa notte alloggerò nello stesso hotel che ospita il centro benessere e domani prenderò una navetta acquatica per visitare la costa di Trieste, dopodomani, invece apriranno un'importante "osmiza*" vista mare, che potrò raggiungere facilmente grazie alla teleferica. Tra tre giorni, mio malgrado, ripartirò. La tranvia è direttamente collegata con la stazione ma anche se volessi andare a piedi, potrei passeggiare lungo il parco lineare sotto le fronde degli alberi ed ammirare il mare ancora una volta"*.

Questo esercizio descrittivo risulta utile soprattutto per capire quanto inerenti sono le istanze prese in considerazione e quante ne sono state accolte o sono inscrivibili nel progetto.

* L'osmiza è un luogo dove si vendono e si consumano vini e prodotti tipici (quali uova, prosciutti, salami e formaggi) direttamente nei locali e nella cantine dei contadini che li producono. Solitamente sono situate sull'altipiano in prossimità di un punto panoramico.

Irruzione _ 4: Il progetto diacronico per fasi

Irruzione: Il problema di un progetto sincronico

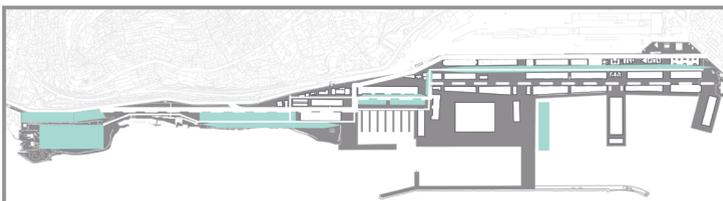
Il problema di questo master plan, è che è basata su una proiezione del futuro in cui tutti gli attori, hanno effettuato contemporaneamente la loro azione progettuale. Per questo motivo, risulta evidente ad un'analisi quantitativa delle istanze coinvolte con questo progetto per mezzo di una nuvola documentale che alcune importanti istanze risultavano escluse e ho capito che il compromesso per includere sia ESOF che gli altri attori esclusi, sarebbe stato quello di ragionare attraverso un progetto diacronico in grado di strutturarsi, di volta in volta, sulle fasi precedenti.

Il parco sportivo non si sarebbe realizzato a priori, sarebbe stato una conseguenza dell'evento scientifico. Tuttavia, trovandosi in una fase temporale precedente rispetto a quella di questo master plan, ho definito uno sviluppo per fasi: ESOF ed il post ESOF.

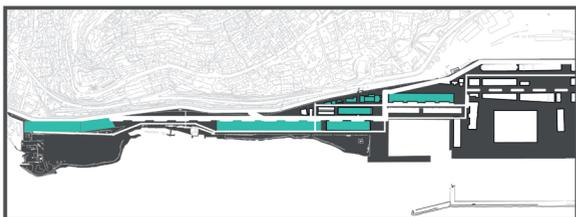
X Controversia generata dal progetto in un contesto informale

X Controversia generata da un documento istituzionale in un contesto formale

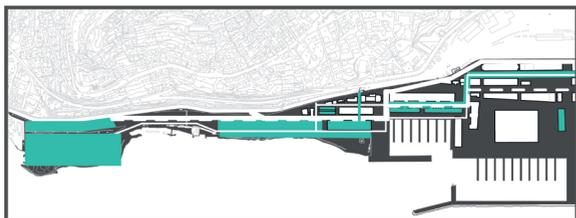
Visione sincronica



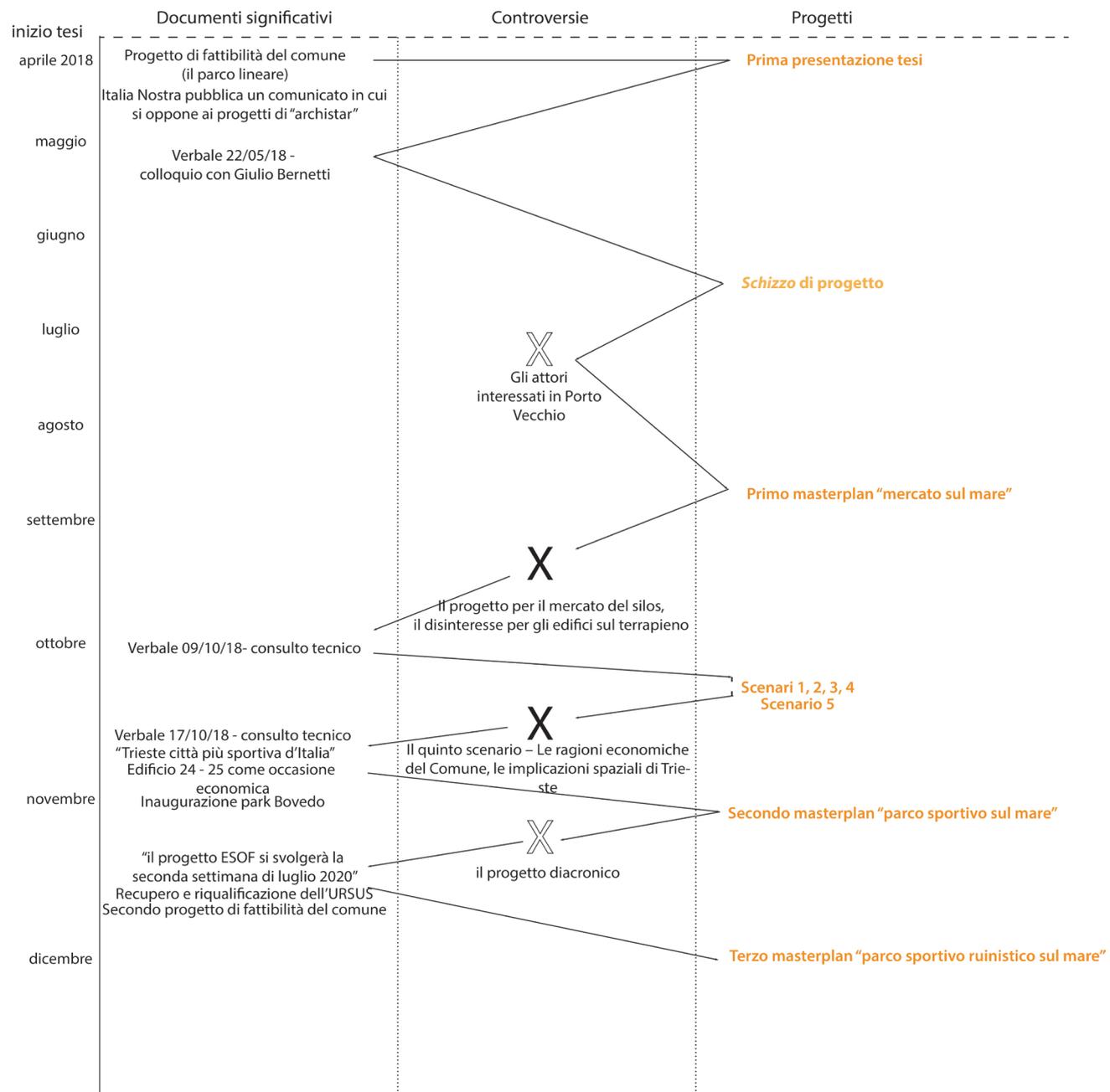
Visione diacronica: per fasi



ESOF 2020



Post ESO

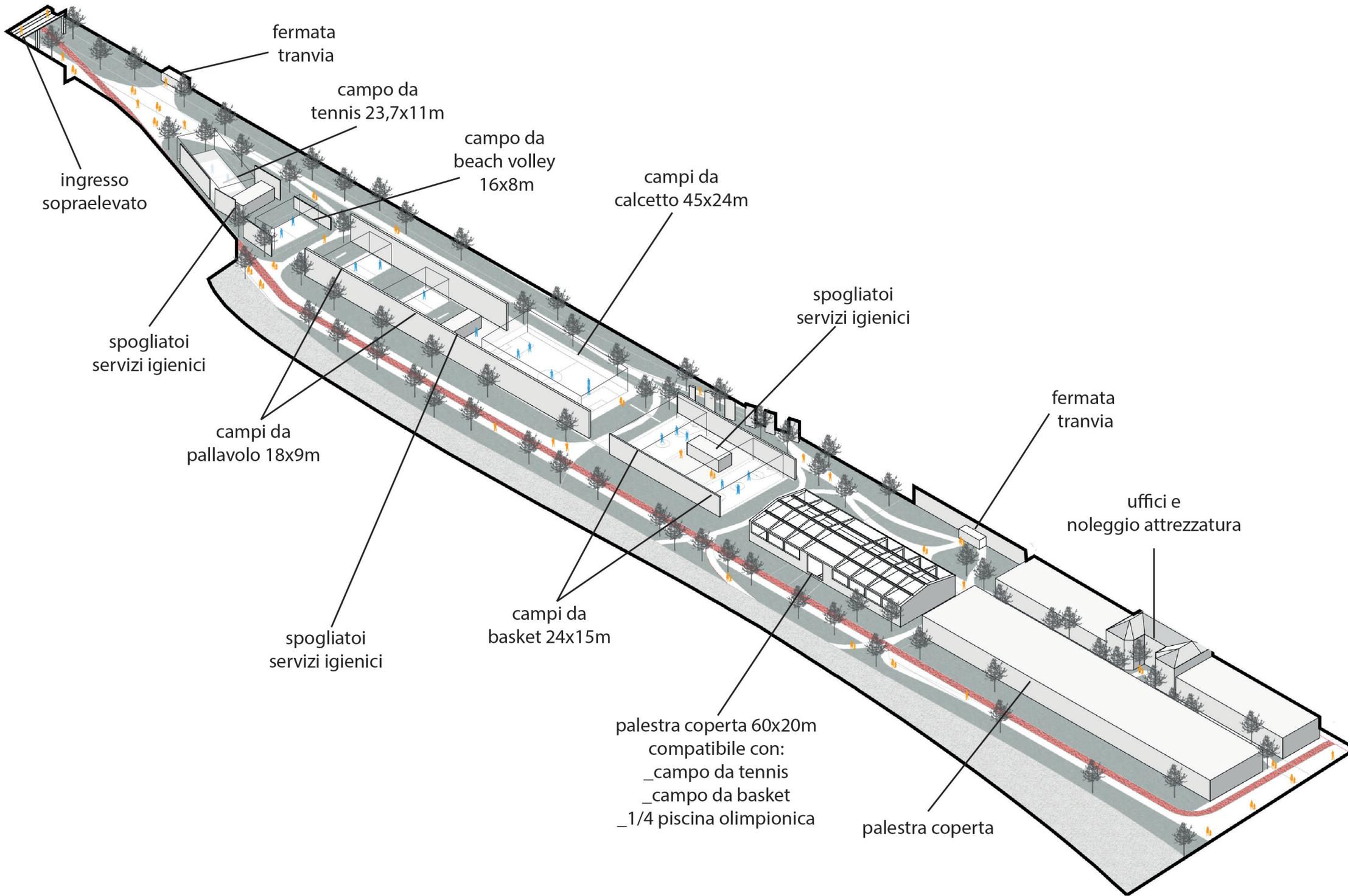




5

Il Terzo master plan

Il parco balneare ruinistico - sportivo



fermata
tranvia

campo da
tennis 23,7x11m

campo da
beach volley
16x8m

campi da
calcetto 45x24m

spogliatoi
servizi igienici

fermata
tranvia

uffici e
noleggio attrezzatura

ingresso
sopraelevato

spogliatoi
servizi igienici

campi da
pallavolo 18x9m

spogliatoi
servizi igienici

campi da
basket 24x15m

palestra coperta 60x20m
compatibile con:
_campo da tennis
_campo da basket
_1/4 piscina olimpionica

palestra coperta

Il parco balneare ruinistico - sportivo

L'Euro Science Open Forum, è un'occasione per Trieste di mostrare, attraverso Porto Vecchio, l'attitudine turistica descritta tanto nel piano regolatore generale comunale, quanto negli interventi mediatici dei tecnici amministrativi. Per questo motivo anziché un master plan sincronico, in cui tutto era già avvenuto, ho ritenuto necessario anticipare la fase di progettazione del parco entro i termini di ESOF, ovvero luglio 2020. Allo stato di fatto, l'area relativa ai futuri edifici congressuali è in forte degrado ed è delimitata da delle transenne invalicabili che vietano il fronte mare ai visitatori.

Il parco ruinistico – ESOF

Com'è possibile osservare, dal rilievo fotografico satellitare, **nell'area dei magazzini sul terrapieno di Barcola, un parco è già presente**. L'azione progettuale si traduce, quindi, in parziali demolizioni e messa in sicurezza dei magazzini, allo scopo di far emergere il parco esistente insediatosi nelle rovine degli ex magazzini. In questo modo è possibile offrire al pubblico in visita, non solo una zona di sosta sotto le fronde degli alberi, ma anche l'accesso al mare attraverso le rovine, traccia di una memoria industriale che può ancora recitare la sua parte nel futuro di Porto Vecchio.



Il parco sportivo – Post ESOF

Le distanze tra i setti degli ex magazzini sono sufficienti per accogliere campi da gioco, spogliatoi e tutti i servizi relativi allo sport e al tempo libero. Sono presenti, all'aperto, due campi da basket, due campi da pallavolo, due campi da tennis e un campo da calcio. Il magazzino 33, ha delle dimensioni sufficienti per ospitare un campo da basket da 28mx15m o un quarto di una piscina olimpionica utilizzabile per gli allenamenti di 25mx12,5m contro i 60mx20m dell'artefatto. Il polo sportivo al coperto, si sviluppa su tre edifici in parte di recupero ed in parte di ricostruzione volumetrica a seguito di demolizione per un totale di oltre 3000mq di superficie, con almeno una parte da dedicare a centro di prime cure come d'accordo con i tecnici comunali.

I resti delle rovine, ad ogni modo, non hanno solo un carattere simbolico. Infatti, essendo la costa esposta a sud ovest, è necessario uno schermo al sole del tramonto nei mesi estivi.

Un progetto interrotto: l'hotel – centro benessere

Allo stato di fatto, gli edifici 24 e 25 appaiono in stato di degrado, realizzati nel 1890 su un basamento rialzato, per agevolare gli scambi tra i treni merci ed i magazzini, si sviluppano su 3 livelli fuori terra, il piano rialzato, il primo piano, il secondo piano e la copertura piana inaccessibile. La pianta dell'edificio 24 è rettangolare con lato corto 18 metri e lato lungo 142 metri, mentre il 25, con medesima profondità, presenta 115 metri sul lato lungo. (valori approssimativi basati su uno scaling digitale, usando Google Earth i valori risultano congrui



il magazzino 24

con lo scarto di qualche decina di centimetri) entrambi gli edifici, misurano 12 metri di altezza.

Per accertarmi che fosse davvero possibile progettare un hotel all'interno dei magazzini 24 e 25, ho preso in mano la Brochure di Porto Vecchio elaborata dall'autorità portuale, sotto la supervisione della dott.ssa Marina Monassi Presidente dell'autorità portuale di Trieste, ho estratto la piante degli edifici, le ho scalate rispetto alla Carta Tecnica Regionale ed ho provato a disegnare delle possibili soluzioni, tenendo in considerazione la **necessità di un hotel di offrire diverse proposte per le camere**, dalle superior, alle suite, alle exclusive, alle standard, alle doppie o triple, plus*. Avendo scommesso sul tema del turismo, ho immaginato un'espansione dell'hotel in forma di superfetazione con due piani aggiuntivi.

Individuando, inoltre, un indirizzo progettuale legato alla memoria di Porto Vecchio, ho cercato dei riferimenti interni, trovandoli nei pontili prospicienti al magazzino 21, un riferimento che ho utilizzato anche per i balconi esterni.

*appunti di estimo, professoressa Isabella Lami nel corso di progettazione Architettura ed economia urbana "Molinet-
te quale futuro?".



il magazzino 21

Il piano rialzato

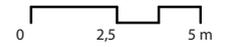
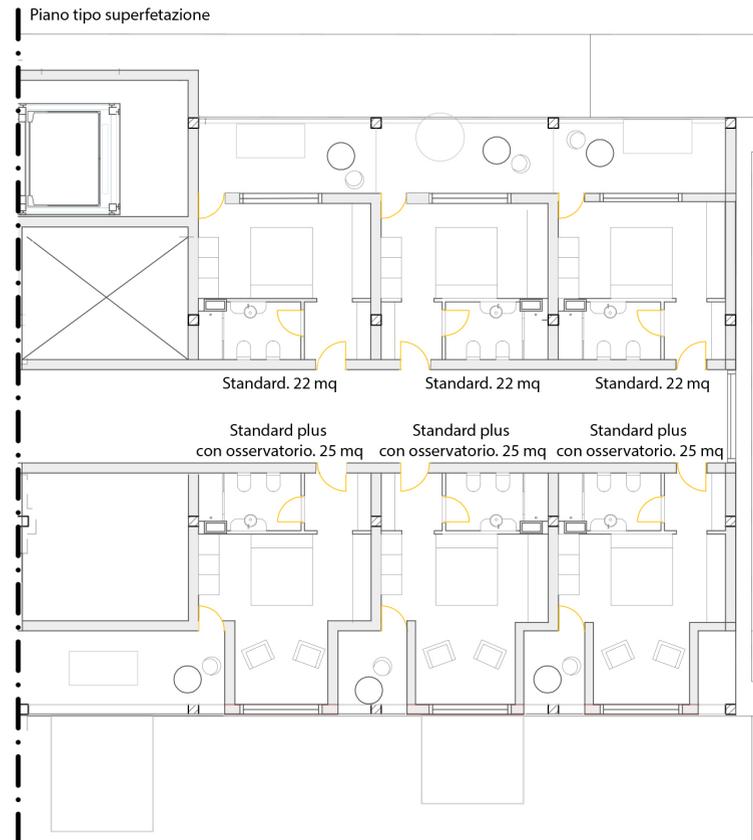
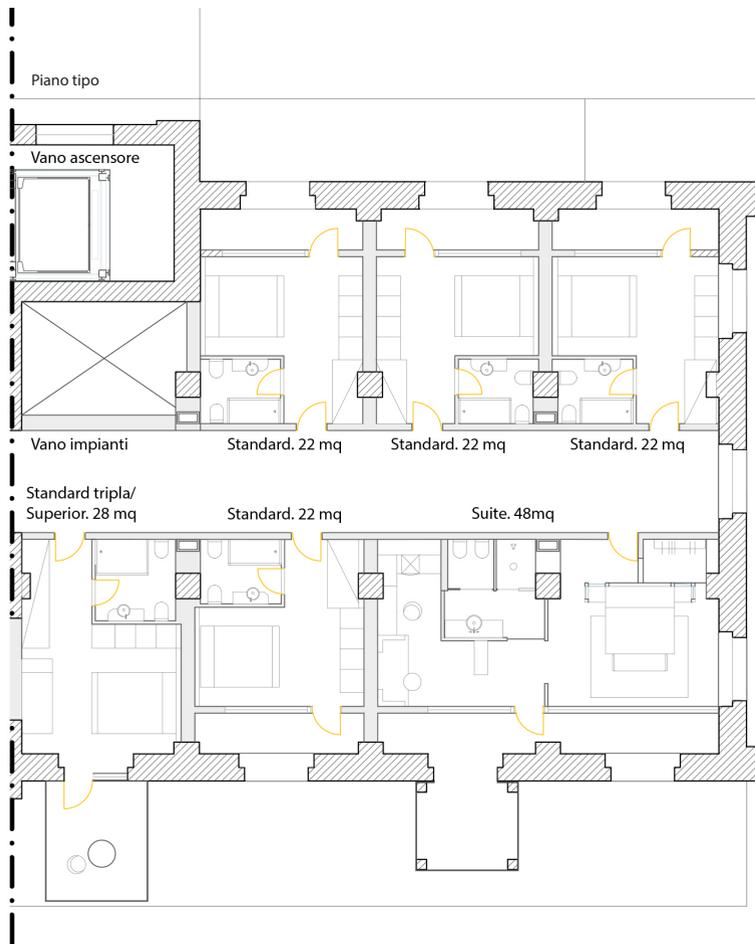
Sfruttando il dislivello rispetto al piano di calpestio esterno ho immaginato quest'area come centro benessere, soprattutto per la posizione strategica rispetto agli impianti sportivi, la teleferica e l'altipiano, la tranvia, il polo museale ed il mare.

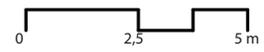
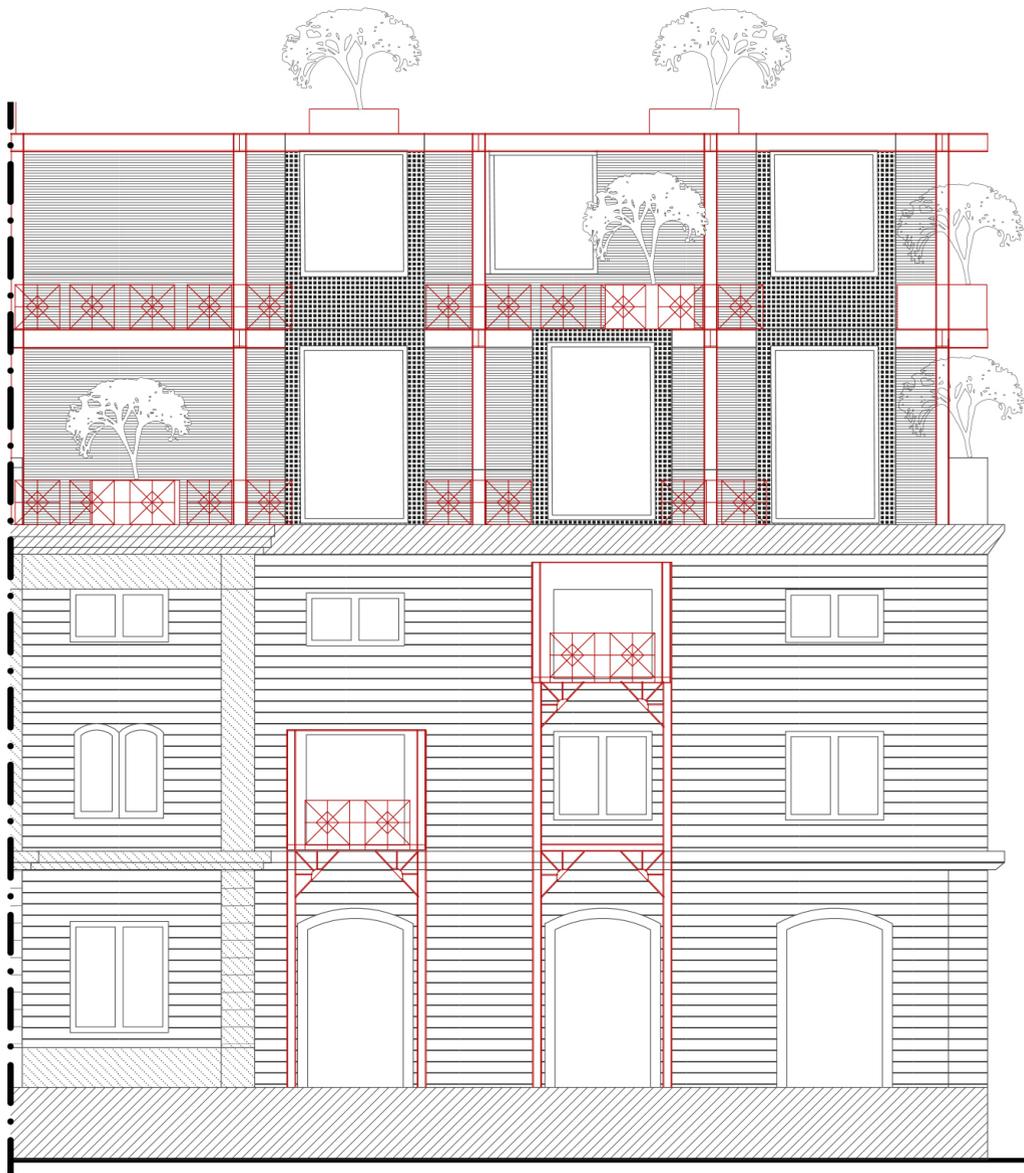
Il primo e secondo piano

La maglia dei pilastri è quadrata, di 5,5 metri per lato. Nell'ottica di offrire una maggior versatilità dello spazio, ho svincolato le camere dalla maglia dei pilastri, arretrandola di 1,15m, rimuovendo gli infissi esterni e ottenendo una loggia incassata con un'apertura di 3,6mq al primo piano e 2mq al secondo, mantenendo un rapporto aero-illuminante compreso tra 1/5 ed 1/10. È comunque possibile richiedere una deroga per apportare delle modifiche alla struttura dell'edificio.

Il terzo e quarto piano - superfetazioni

Seguendo la maglia dei pilastri sottostanti, le camere del quarto e del quinto livello riprendono i materiali esistenti in Porto Vecchio declinando il tema del rapporto con il mare per mezzo di osservatori da cui contemplare l'orizzonte, rappresentando così,





un'offerta di particolare pregio per l'attività alberghiera. Inoltre, simbolicamente, l'hotel rappresenta la fine del parco lineare e l'inizio di quello naturale, per questo motivo ho voluto rimarcare questo cambio di logica allestendo le superfetazioni con dei grandi vasi porta alberi con la funzione, inoltre, di garantire un certo livello di privacy sul lato esposto verso il magazzino retrostante, ostacolandone la vista.

Le strade e la tranvia

Rispetto al master plan precedente la strada carrabile, a due corsie in direzione del centro, nel tratto fieristico non curva più a novanta gradi, ma asseconda il raccordo tra i due tratti dei binari esistenti, quelli retrostanti al magazzino 25 e quelli retrostanti al magazzino 28.

La tranvia e la pista ciclabile a due corsie scorrono affiancate dal centro della città sino al parco ruinistico, dove la pista ciclabile devia sul lungo mare.

Gli edifici dell'area fieristica

Come suggerito dalla variante di piano per Porto Vecchio, l'area fieristica si configura come luogo del tempo libero. Il magazzino 28, cambia la sua funzione da area congressuale a ludica, ad esempio, attraverso sale cinema, biliardo e altre funzioni dedicate alla ricreazione. Inoltre, estruso verso la costa, si collega al magazzino 28 un ristorante sul mare con vocazione turistica. Il magazzino 27, invece manterrà la sua funzione congressuale, coerente sia con gli edifici museali che con l'hotel negli edifici 24 e 25.

Irruzione _ 5: Il bando di concorso per un mercato del pesce nel magazzino 30

Irruzione: un edificio nell'area di progetto

Il 27/11/18 Il tecnico del comune Roberto Prodan risponde ad una mail nella quale gli presentavo il terzo masterplan.

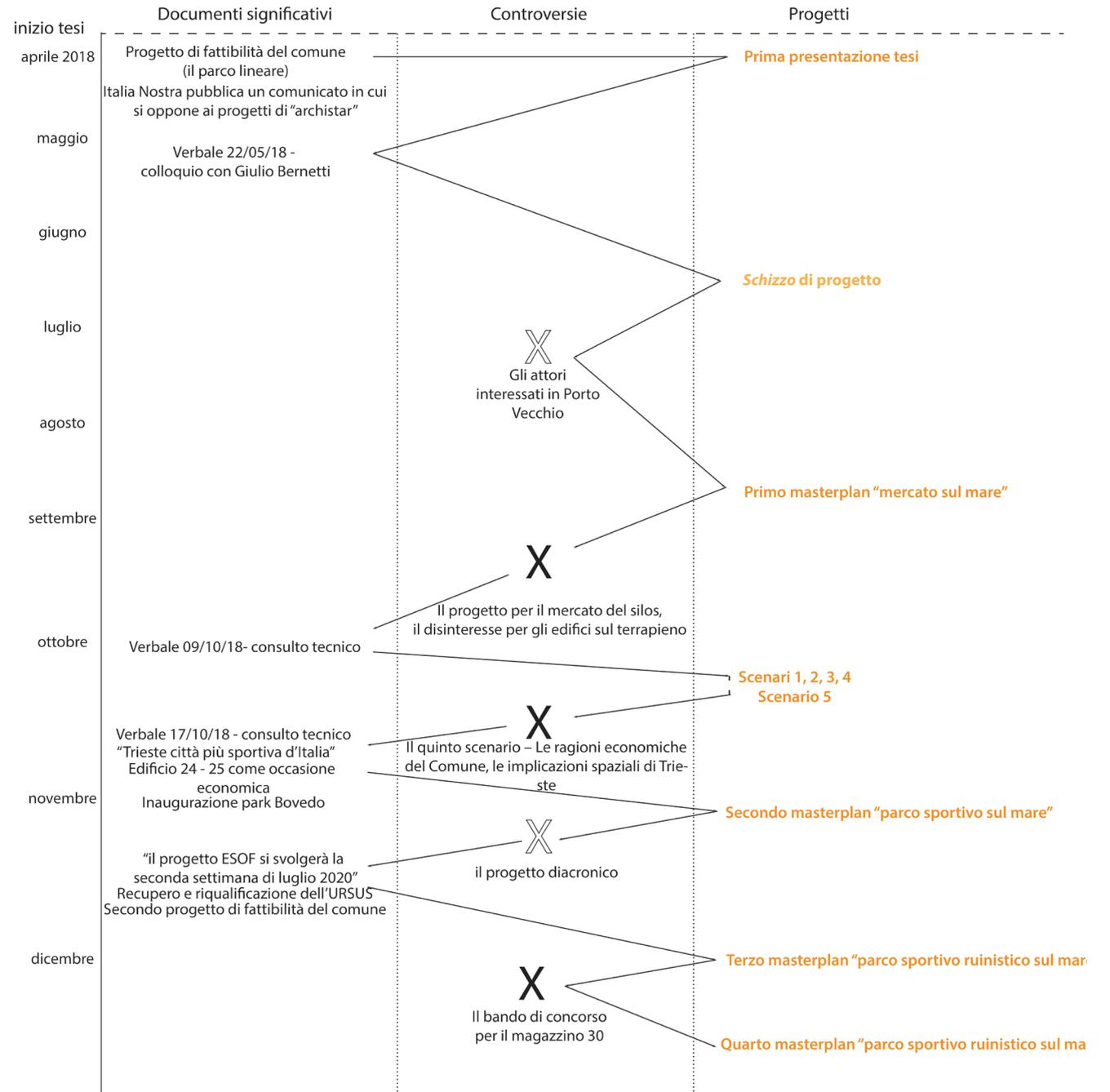
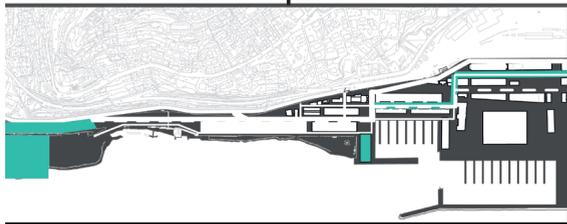
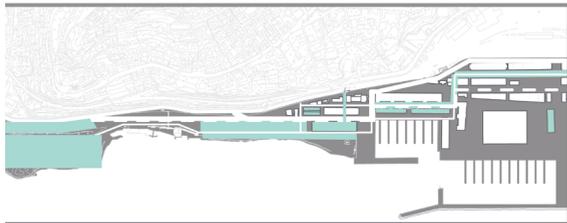
- *il magazzino 30 nelle attuali intenzioni dell'Amministrazione si vuole mantenerlo per un mercato ittico/fish market ma con vocazione turistica -.*

In allegato alla mail, il bando di concorso per il progetto del magazzino. Essendo il magazzino 30 un'emergenza a differenza dei magazzini 24-25, ho deciso di utilizzare questa irruzione come opportunità di testare i temi di progetto a scala architettonica.



X Controversia generata dal progetto in un contesto informale

X Controversia generata da un documento istituzionale in un contesto formale





**Un approfondimento
progettuale**
concorso di idee

Il magazzino 30

Sebbene il bando richieda un approfondimento a livello preliminare, in questa tesi non supera quello di un concorso di idee, con l'unico fine di riproporre, a livello architettonico, le regole del progetto a larga scala.

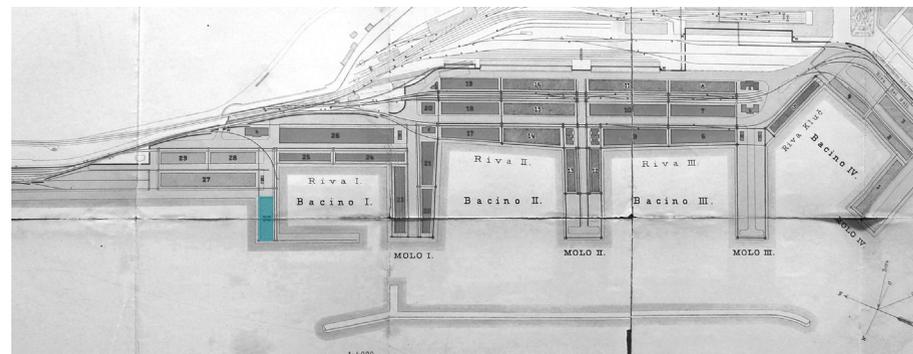
A partire dagli scenari d'uso, avevo immaginato che il fronte mare nell'area fieristica prospiciente al bacino 0, sarebbe stata libera dalla presenza del magazzino 30; **di scarso interesse architettonico, in degrado e di chiusura in una piazza altrimenti aperta sul mare**. Quando quest'irruzione è entrata in gioco, mi ha costretto a riscrivere una narrazione che la iscrivesse.

Storia e memoria

Il magazzino che inizialmente avevo ipotizzato di demolire è diventato l'occasione per approfondire un tema legato soprattutto alla posizione del manufatto architettonico. Se si guarda la tavola dello stato di fatto dei vincoli fisici, emerge che il magazzino 30 è il primo edificio privo di vincoli muovendosi da est verso ovest in territorio comunale nell'area di Porto Vecchio. Eppure, i magazzini 33 e 34 sono successivi al magazzino 30 ed infatti, **sulla cartografia storica, un magazzino 30 esisteva già** dalla fine della prima espansione portuale del 1890. Nonostante sul bando di concorso



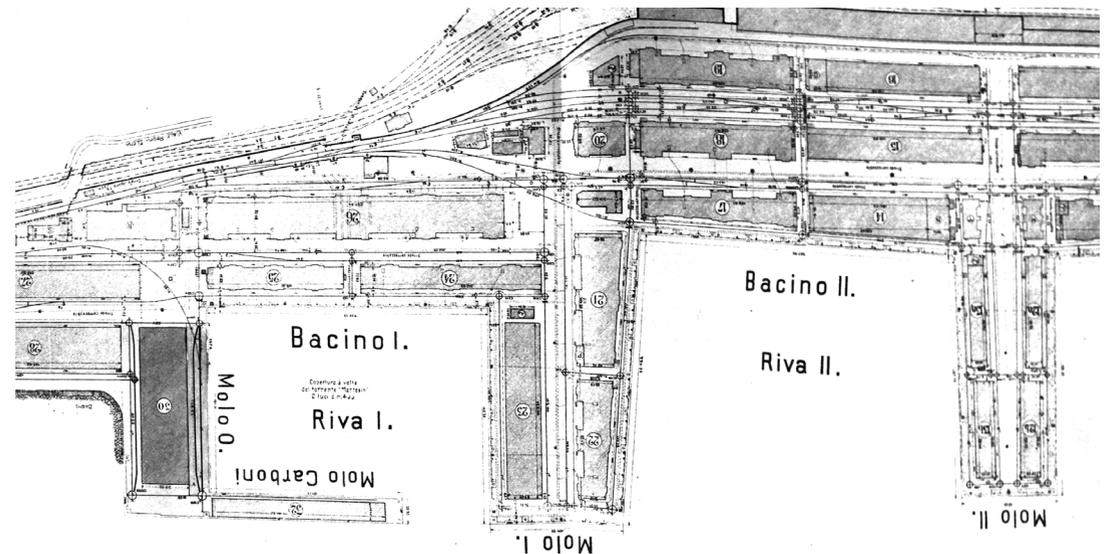
Rilievo fotografico satellitare Google earth



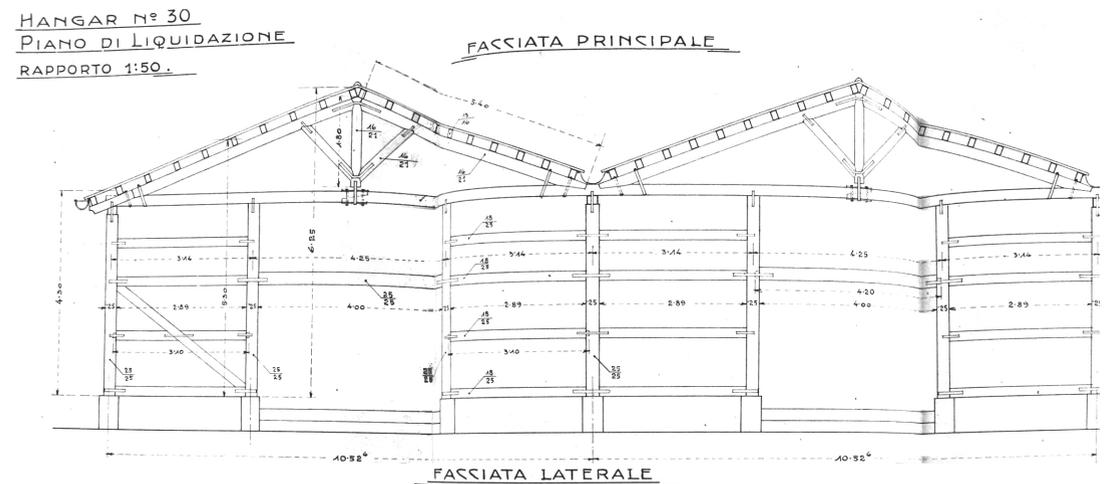
Rilievo fotografico archivio di Stato, Trieste, *arredamento definitivo*, 1891

fosse specificato che il magazzino 30 fosse stato edificato negli anni settanta del novecento, da Google Earth, è possibile osservare una traccia a terra, presumibilmente dell'edificio originale. Per capire la storia di questo artefatto, mi sono recato presso l'archivio di Stato di Trieste e ho consultato alcuni materiali in lingua tedesca che facevano riferimento, nel 1896 di un progetto per un pontile di sollevamento da installare davanti al **magazzino 30, denominato "del carbone"**. (Rilievo fotografico 07/12/18)

Non trovando altro materiale, mi sono rivolto alla direzione tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico



Rilievo fotografico friularchivi, Udine, *piano di liquidazione hangar 30, 1924*



Rilievo fotografico friularchivi, Udine, *piano di liquidazione, 1924*

tico Orientale (Trieste) che mi ha indirizzato verso Raffaella Tamiozzo, Archivista informatico di Guarnerio soc. coop. via della Rosta 46, 33100 Udine (Italia) per Friularchivi srl.
Rilievo fotografico 17/12/18

Dopo due guerre ed un cambio di nazionalità, molti materiali sono andati perduti, la maggior parte, infatti, sono posteriori agli anni venti del novecento. Ho comunque cercato di delineare la storia del magazzino 30 attraverso la relazione del rimborso spese per la costruzione dei capannoni 30 e 56.

“in base ad un accordo intervenuto nel dicembre 1924 fra i magazzini generali ed il comitato per la costruzione di due capannoni nei punti franchi, costituitosi dopo l’incendio del magazzino 30...”

All’interno del fascicolo M0120150000103 sono contenute le piante ed i prospetti per il progetto della ricostruzione del magazzino 30.

Capire quale fosse il disegno originale è molto difficile, l’unica traccia di un disegno che descrivesse anche le falde dell’edificio precedente alla prima guerra mondiale è contenuto in un libro tedesco *Triest the hafen mitteleuropas* in una litografia del 1891 (pg38), ma non essendo un documento riconosciuto dall’archivio di Stato, ho preferito tenerlo solo come suggestione.

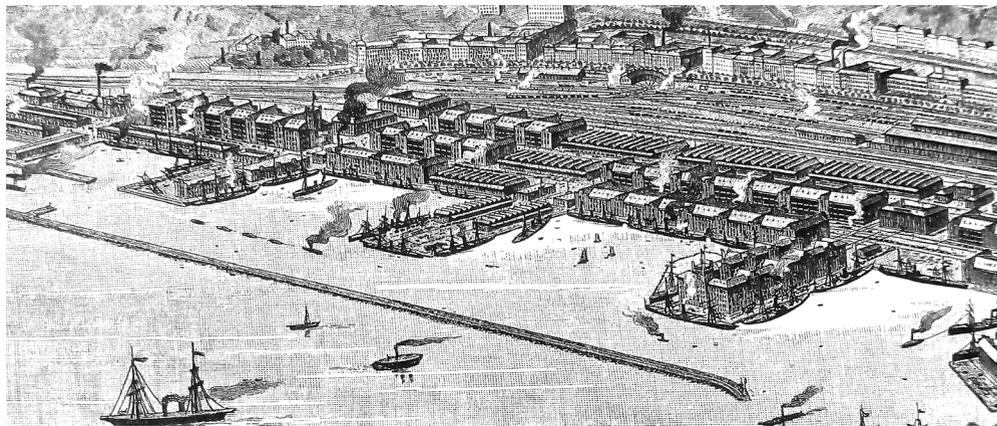
Ricapitolando, dati certi di questa analisi sono:

Nel 1890 era presente un magazzino 30, nella stessa posizione dell'attuale.

Nel 1896 era utilizzato come deposito per il carbone

Tra il 1897 ed il 1924 è bruciato.

dal 1925 in poi c'è un nuovo magazzino 30, probabilmente distrutto a seguito della seconda guerra mondiale e ricostruito, per la seconda volta negli anni settanta del novecento.



Triest the hafen mitteleuropas, litografia 1891, suggestione

Tra parco lineare e naturale

La logica del disegno del verde da parte dei tecnici del comune è abbastanza chiara, dal centro della città attraverso un parco lineare sarà possibile, ai visitatori, raggiungere a piedi, immersi nel verde: l'area fieristica, il terrapieno di Barcola e gli stabilimenti balneari. Inizialmente il parco è simbolicamente sottomesso alla città ed obbligato alla linearità ma, nell'allontanarsi dalle funzioni più urbane legate alle attività di ufficio e di lavoro, esplode sul terrapieno di Barcola diventando un parco naturale lontano dalle regole e dalla maglia urbana ed interprete della ricreazione e del tempo libero emergendo dalle rovine urbane dei magazzini sul terrapieno.

Ancora una volta questo edificio si trova in una posizione di rivoluzione della logica di Porto Vecchio, lasciandosi il centro della città alle spalle è l'ultimo edificio a rappresentare il parco lineare, sancendone la fine.

Il magazzino 30 come crocevia

Il bando non prevede la progettazione di una piazza, tuttavia uno dei temi cardine di questo progetto è stato proprio quello della mobilità: strade, tranvia, pista ciclabile, scalo diportistico e teleferica. Anche in questo caso il magazzino 30 si pone in una posizione baricentrica, il percorso pedonale dalla città si apre sulla piazza, un altro accesso è permesso grazie alla passerella tra i magazzini 27 e 28 che si collega anche con il parcheggio, la pista ciclabile devia scontrandosi con la presenza del nuovo mercato del pesce e ristorante sul mare, generando un piccolo artefatto per il deposito – noleggio di biciclette, la tranvia si ferma nella piazza e due moli si estrudono dal bordo dell'edificio, sono i moli per i pescatori: attori fondamentali del nuovo crocevia.

Il progetto

Il bando e le richieste per il magazzino 30

Nell'ambito generale di recupero dell'area del Porto Vecchio è intenzione dell'Amministrazione insediare il "Nuovo Mercato del Pesce" utilizzando l'immobile denominato Magazzino 30 da riqualificare/reinventare/adattare/ricostruire/demolire a tale scopo. Il Magazzino 30 ricade nella zona ZTN – zona turistico nautica che consente le destinazioni: turistica, nautica, ricettiva e di ristorazione, commerciale, commerciale al minuto, artigianale di servizio, espositiva. Per il Magazzino 30 **è consentita la demolizione senza ricostruzione**; si evidenzia che parte del magazzino è già stata demolita. L'intervento sarà attuato con capitale proveniente da operatori privati e potrà essere ripagato con i proventi della gestione economica delle "opere calde". Parte del Magazzino 30, **dovrà essere adibito a ristorante panoramico, caffè, centro eventi, locale musicale per musica jazz** (similmente a quanto realizzato in altre città), quindi per realizzare "opere calde" che possano concorrere alla gestione economica della struttura. Sono auspiccate soluzioni tecnico/architettonico/logistiche finalizzate all'insediamento del Mercato del Pesce **avendo cura di dare ai contenitori interessati qualità estetico architettonica in chiave di attrazione turistica.**

Specifiche di progetto:

Dimensioni attuali del mercato ittico all'ingrosso da trasferire nel magazzino 30:

_Sala aste 1100mq di cui 800 per l'esposizione e 300 per servizi igienici, spogliatoi, uffici di controllo veterinario.

_Uffici 400mq (riducibili pensando ad un accorpamento del settore di Mercato)

_Esterni 1800mq (parcheggi, spazio di manovra, carico/scarico, piazzali, spazi reti, aree rifiuti).

Utilizzo effettivo attuale:

_Il sito mercantile corrisponde a sbarco del pescato (Esterni, deposito attrezzatura da pesca)

_Banchina in loco, ospita 20 pescherecci.

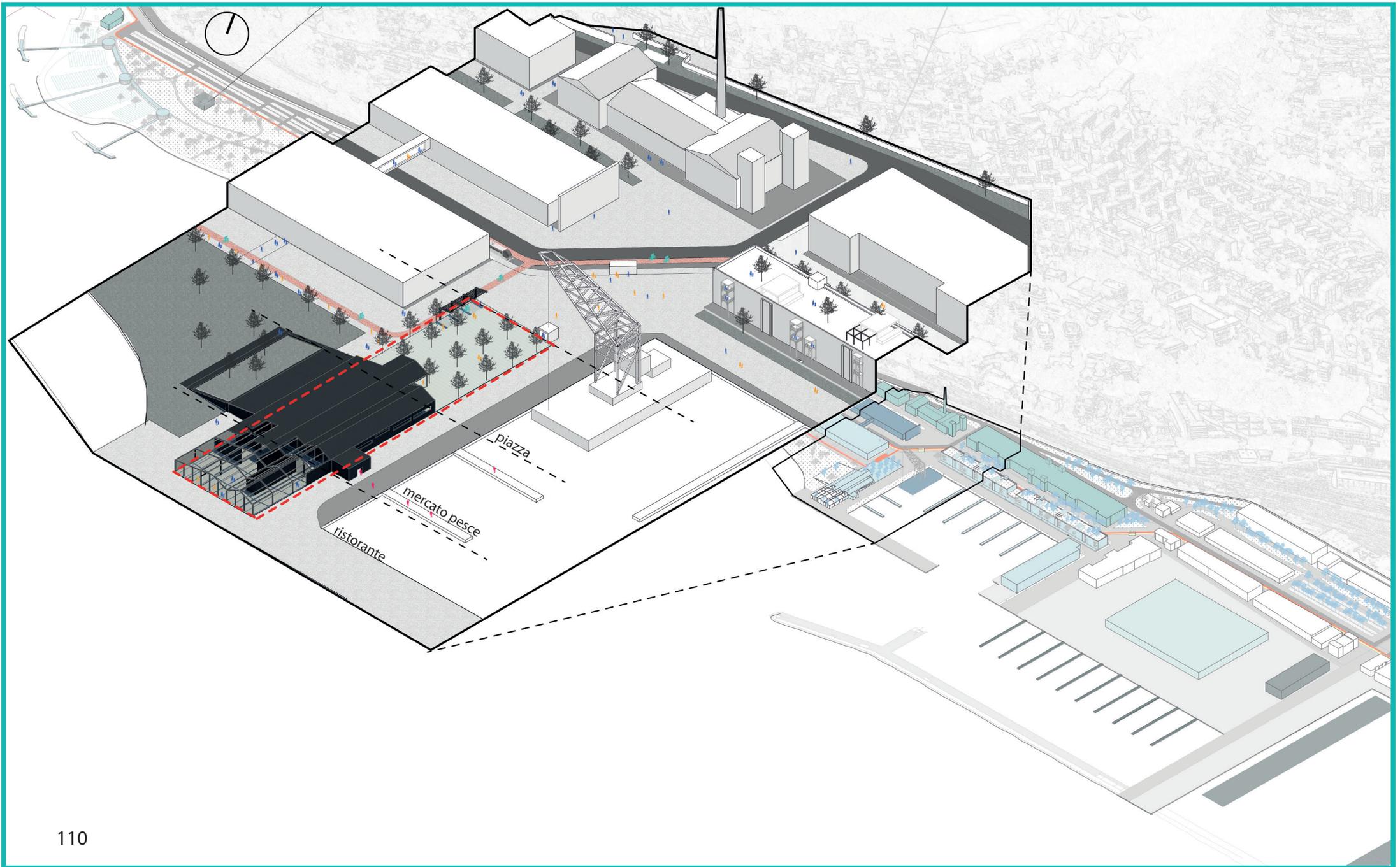
Necessità logistico funzionali:

_Requisiti di carattere igienico sanitario: necessari punti di ingresso separati per operazioni di pulizia e sanificazione.

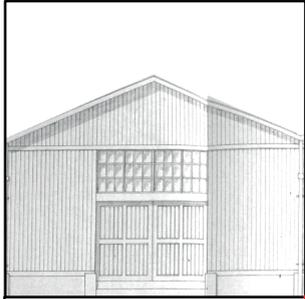
_Necessari punti di lavaggio e deposito dei carrelli per lo stoccaggio del prodotto ittico

_Necessari servizi per gli equipaggi nelle zone di sbarco e stazionamento dei pescherecci.

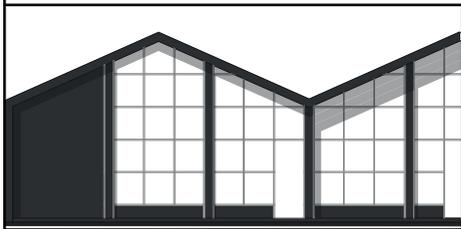
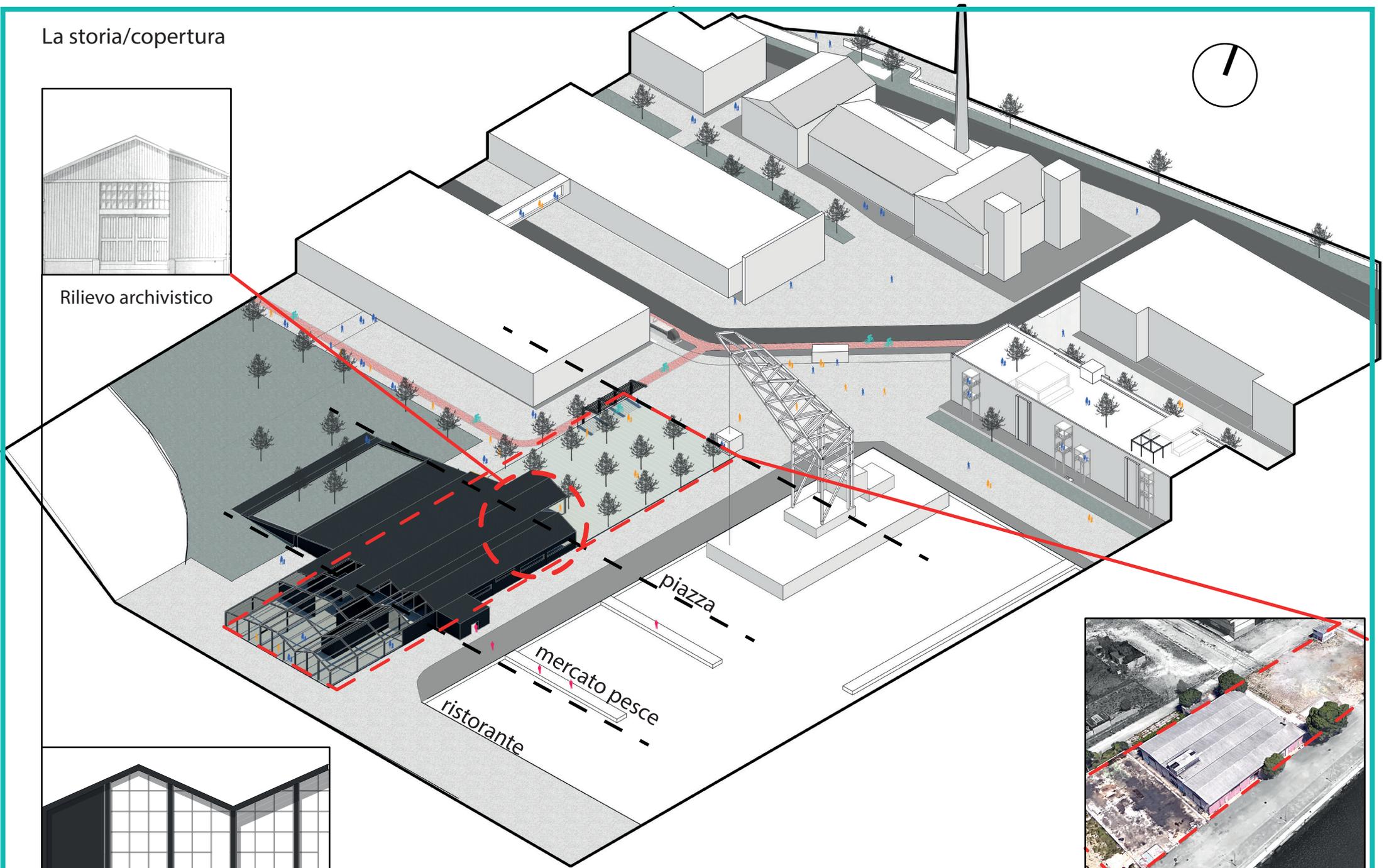
Dall'allegato_1 Stato di consistenza, emerge che l'edificio versa in condizioni di degrado, **la copertura a falde è costituita da lastre ondulate di eternit con vaste aree coperte da muschi e licheni.**



La storia/copertura



Rilievo archivistico



Prospetto nord

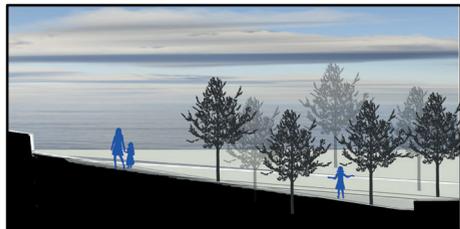
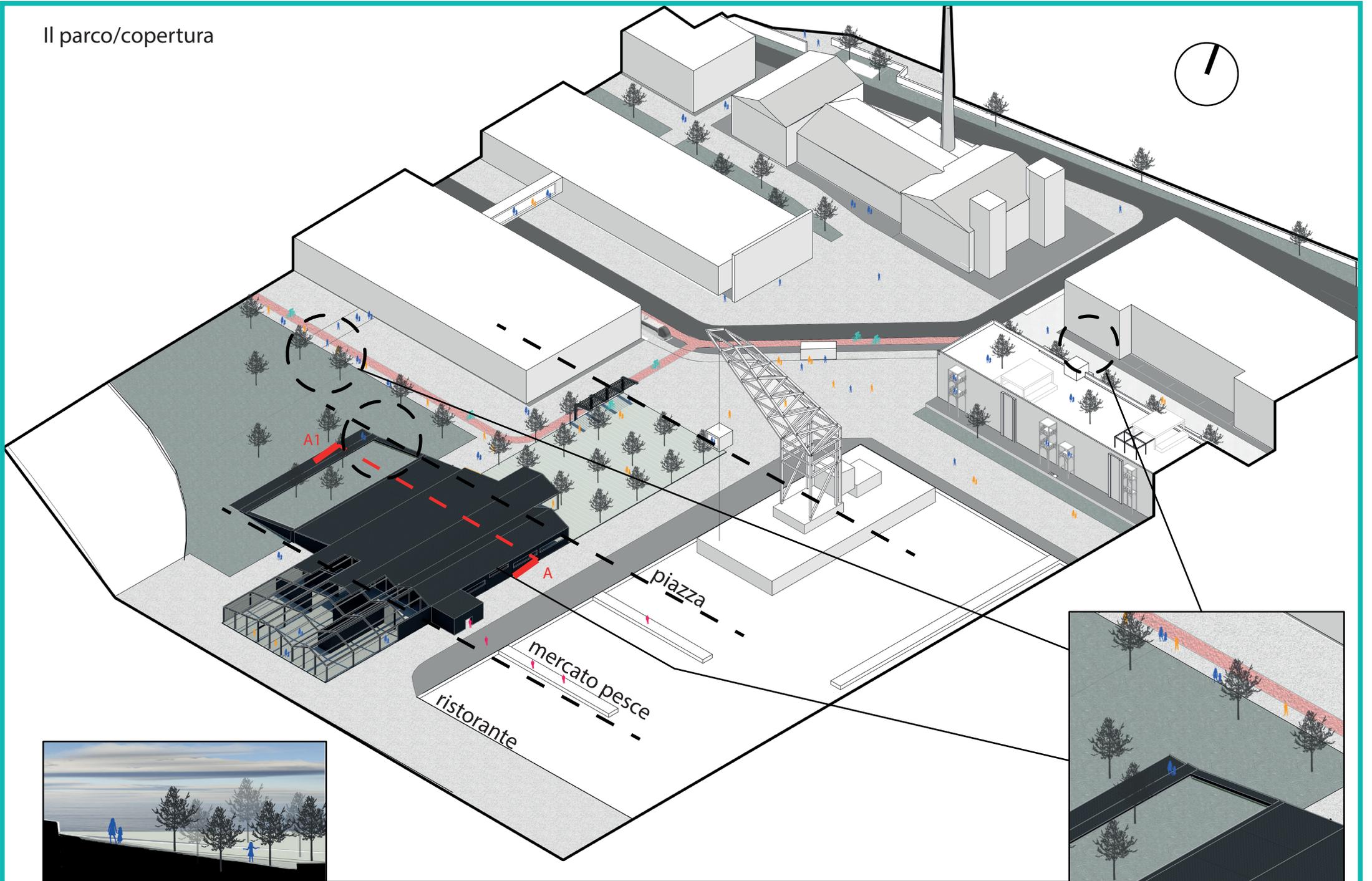


Il progetto per il magazzino 30

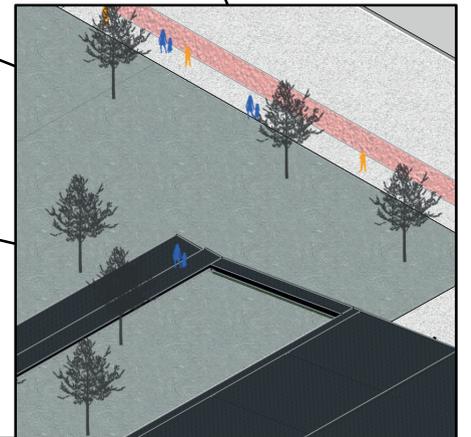
Allo stato di fatto l'edificio si presenta come una chimera, sorgendo sulla traccia dell'edificio precedente ed emulandone la morfologia, dividendosi in tre sezioni e chiudendosi con sei falde in copertura visibilmente più basse rispetto al suo precedente.

Le dimensioni sono, tuttavia, compatibili con quelle richieste per il mercato del pesce, così sono partito dalla proiezione dell'edificio esistente per ipotizzare il nuovo magazzino 30. Il disegno delle falde si rifà a quelle del 1925, con l'eccezione che a metà del prospetto la falda si chiude sul lato del parco, incontrando il terreno. Il prospetto quindi rappresenta le due facce dell'edificio: il parco sul lato ovest, la storia e la memoria su quello est. La base su cui poggia il nuovo magazzino 30 è quella dell'edificio precedente, in pianta il magazzino è diviso in tre parti: prima del mercato del pesce, il mercato del pesce e dopo il mercato del pesce. Dovendo esserci una relazione tra il ristorante ed il mercato del pesce e dovendo essere il ristorante legato al turismo, ho deciso di collocarlo sul lato mare (liberato dal magazzino 32), attraverso un'estrusione trasparente che si trascina dietro parte della copertura del mercato del pesce, assicurando così un passaggio coperto tra le differenti destinazioni d'uso. Sul lato nord verso il crocevia, una piazza alberata con filari regolari rappresenta simbolicamente il parco come nel suo ultimo momento di ordine, dopo il quale avrà la vittoria sui ruderi dei magazzini a partire dalla copertura del mercato del pesce.

Il parco/copertura



Sezione A - A1



Il parco/la copertura

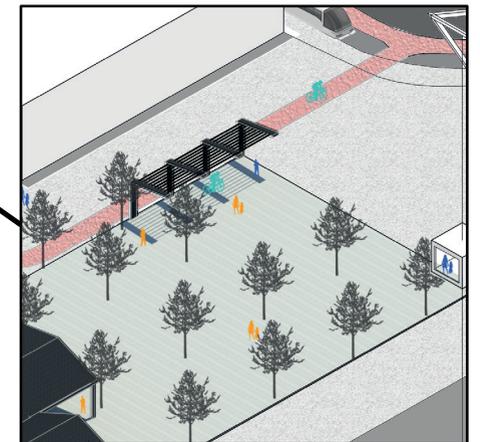
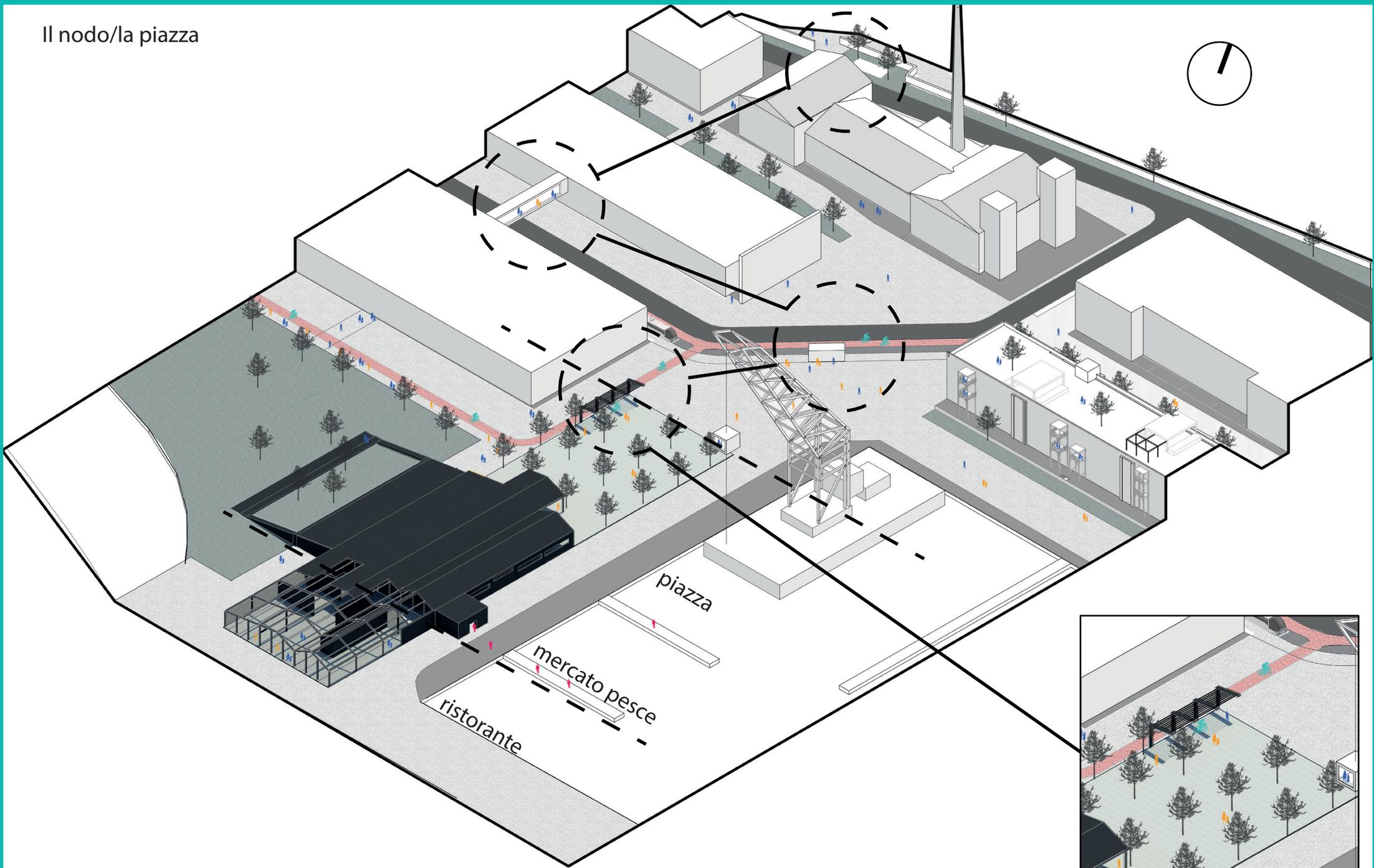
La piazza

La piazza è suddivisa in tre parti come proiezione della maglia interna dei pilastri in cui cadono gli alberi, ultima rappresentazione del parco lineare. Sul lato verso il parco naturale, in relazione con la pista ciclabile, sorge un box di bike-sharing.

Il mercato del pesce

Internamente la pianta è divisa in tre parti, al centro l'area dedicata all'esposizione del pesce, di 850mq, sul lato del parco, invece, c'è l'area deposito/frigoriferi, i servizi del personale e gli spogliatoi, sono presenti due ingressi di servizio, per il carico/scarico della merce sul lato strada e per i servizi di pulizia sul lato mare. Sul lato esposto verso i moli, invece, c'è la parte dedicata agli uffici amministrativi, allo scarico del pesce e dei carrelli, al controllo veterinario ed ai servizi igienici accessibili al pubblico. Esternamente, l'edificio è rivestito da pannelli neri a rappresentare, simbolicamente la funzione originale di deposito del carbone ed il disastroso evento incendiario che ne ha causato la prima distruzione.

Il nodo/la piazza



Il nodo/la piazza

La caffetteria ed il ristorante

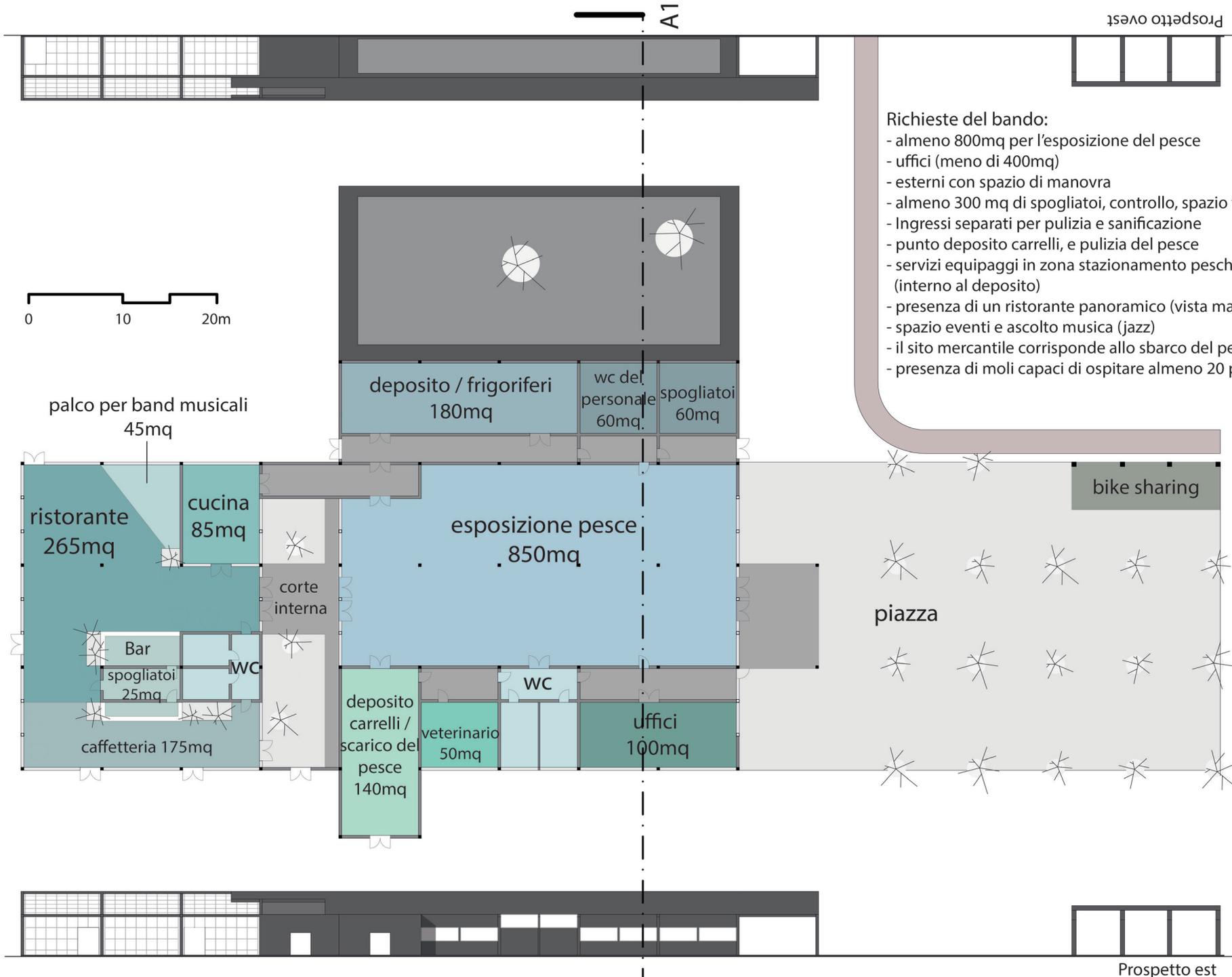
Separati da una corte interna, ci sono la caffetteria ed il ristorante. La prima esposta ad est, per sfruttare maggiormente la luce del mattino mentre il ristorante, con esposizione sud ovest per godere del tramonto sul mare. Al centro il palco per l'esibizione di gruppi musicali. Un nucleo di servizi igienici e spogliatoi separa l'area ristorante dalla caffetteria mettendola in condivisione con l'area bar.

La maglia

L'edificio è una "chimera" tra il magazzino precedente e quello attuale. Sono partito dall'involucro di quello esistente di 33 x 42 m m per il nucleo del mercato del pesce, essendo questa superficie compatibile con quella richiesta dal bando. Dell'edificio precedente rimane solo una piastra di circa 127 metri che ho diviso in 3 parti sul lato corto, in analogia con la versione attuale, mentre sul lato lungo necessitavo di un valore divisibile sia per 42 che per 127, ovvero 8,45 m (piastra di 126,75 m). In questo modo ho diviso il lato lungo in 15 parti generando una maglia di 11 x 8,45 m.

Prospetto sud

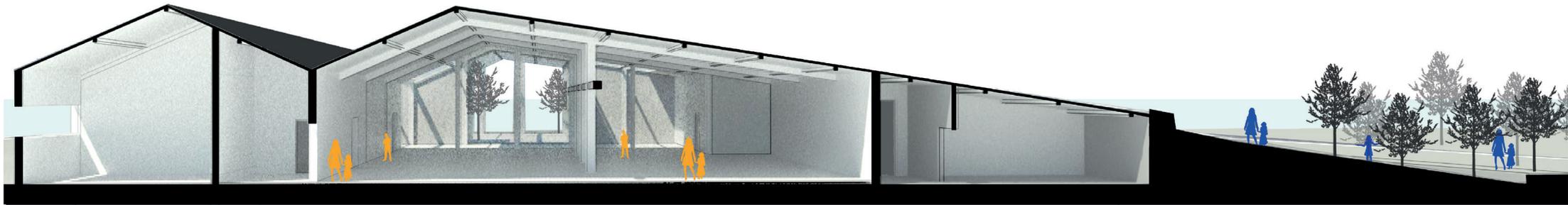
Prospetto nord



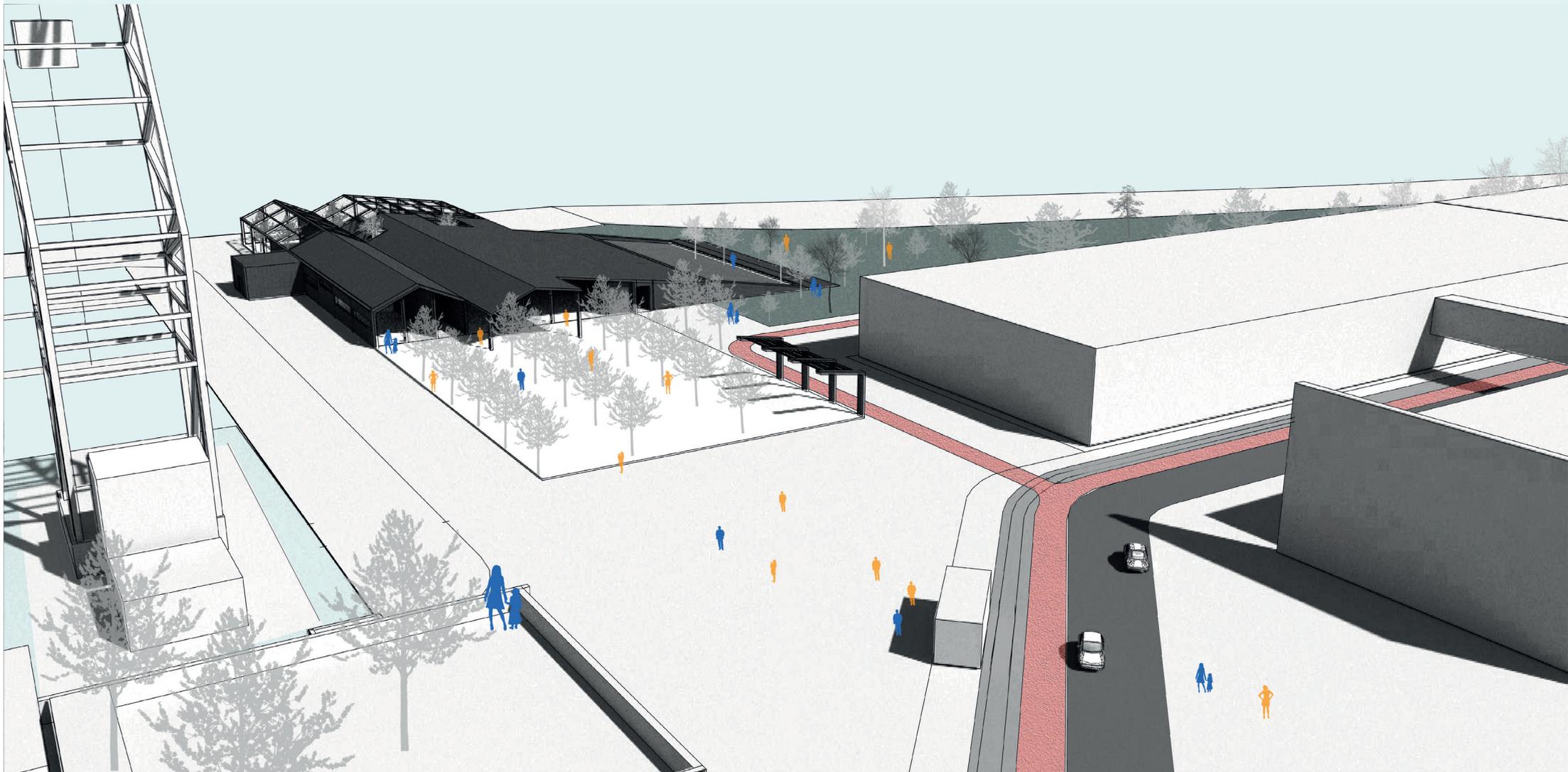
Richieste del bando:

- almeno 800mq per l'esposizione del pesce
- uffici (meno di 400mq)
- esterni con spazio di manovra
- almeno 300 mq di spogliatoi, controllo, spazio frigo
- Ingressi separati per pulizia e sanificazione
- punto deposito carrelli, e pulizia del pesce
- servizi equipaggi in zona stazionamento pescherecci (interno al deposito)
- presenza di un ristorante panoramico (vista mare)
- spazio eventi e ascolto musica (jazz)
- il sito mercantile corrisponde allo sbarco del pescato
- presenza di moli capaci di ospitare almeno 20 pescherecci

Prospetto est



SezioneA-A1

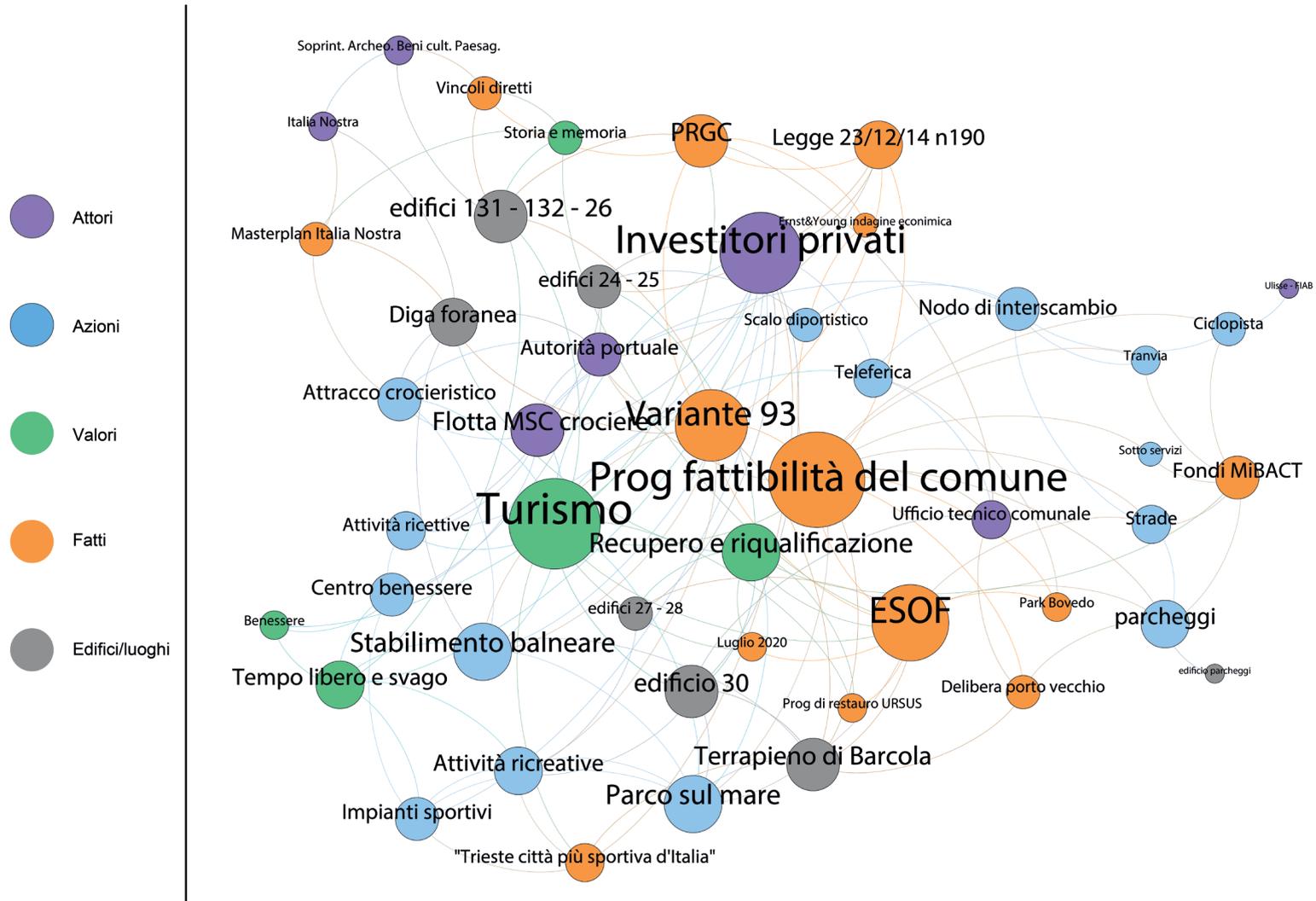




Il quarto master plan

Il parco balneare ruinistico - sportivo + mag.30

La nuvola degli attanti

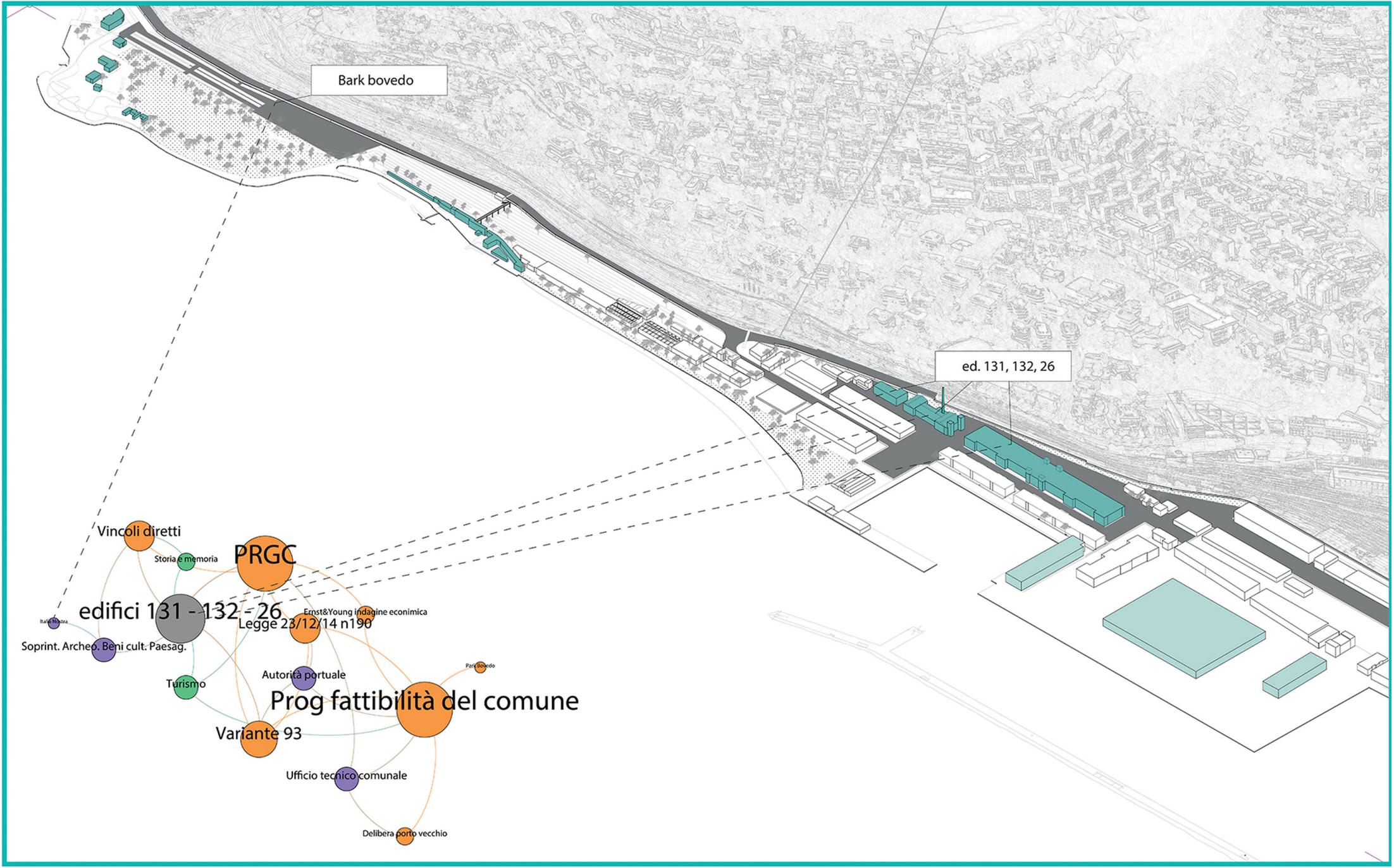


Il progetto

Dovendo progettare con istanze presenti in diversi periodi temporali, ho deciso di dividere il progetto per fasi, partendo dallo stato di fatto e associando al disegno una nuvola di attori tra cui: fatti, valori, edifici e attori. Descrivendo diacronicamente lo sviluppo dell'area in funzione delle fasi precedenti partendo dallo stato di fatto, proseguendo per la preparazione ad ESOF e poi ESOF, post ESOF ed espansione.

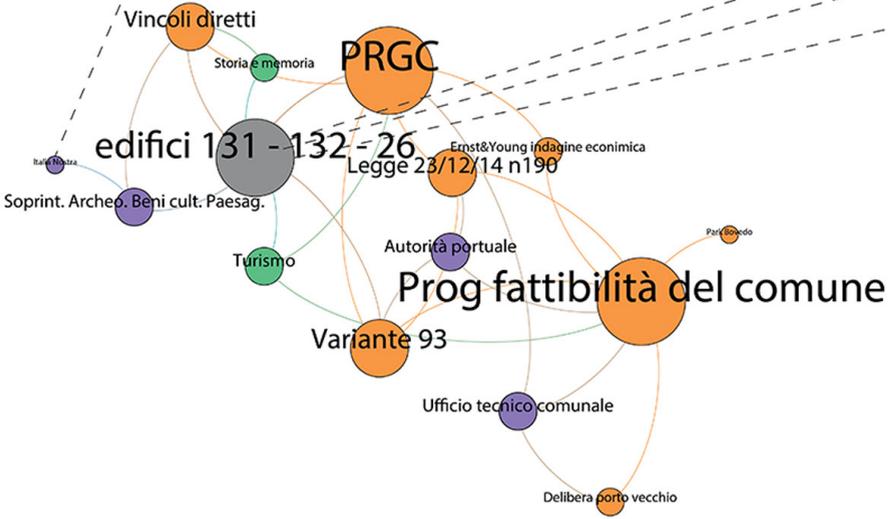
Fase 0 stato di fatto

Allo stato di fatto si può osservare che i principali attori con capacità di azione sono relativi agli edifici in uso e agli strumenti di pianificazione e progettazione dell'area.



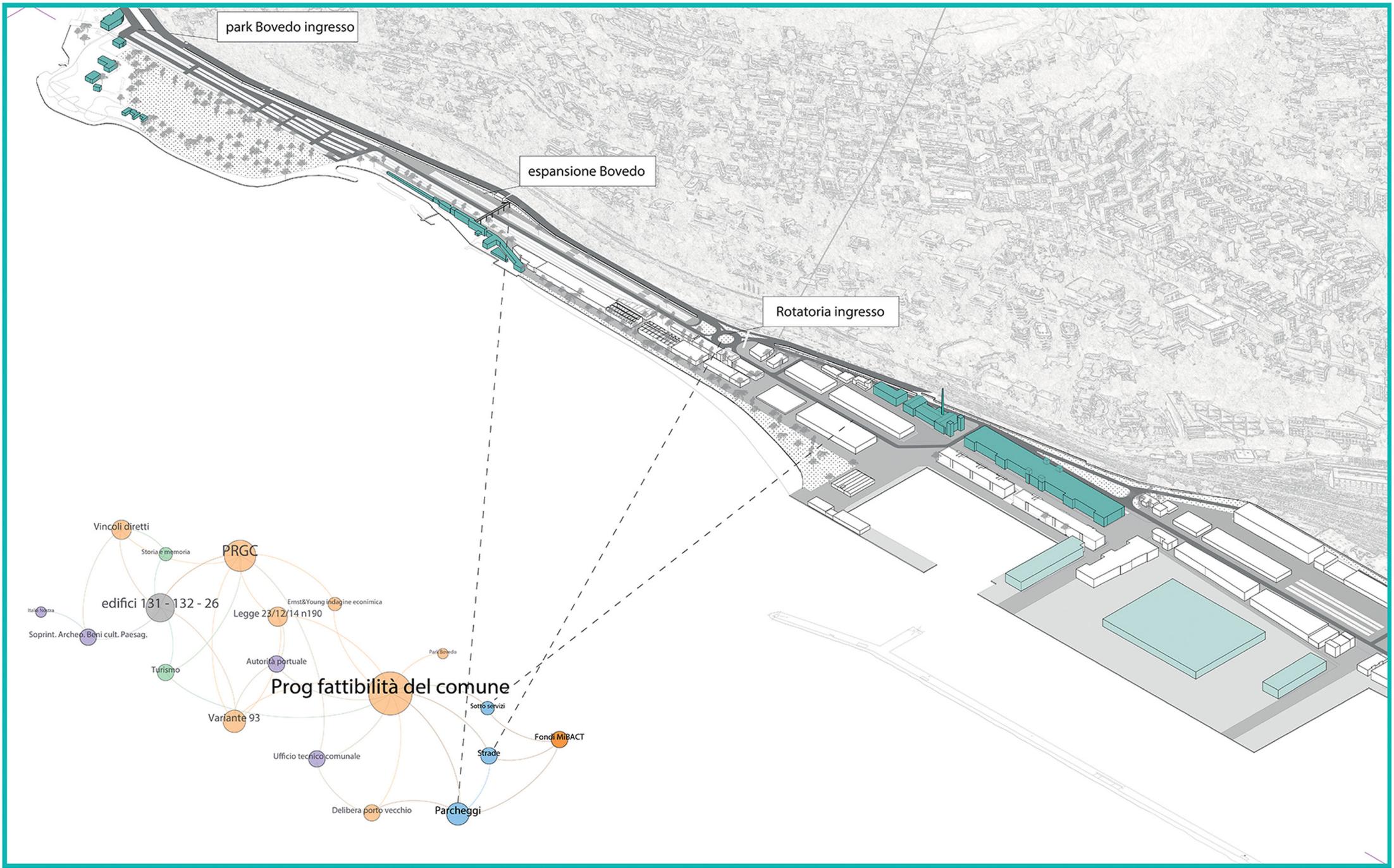
Bark bovedo

ed. 131, 132, 26



Fase 1 accessibilità

In vista della preparazione ad ESOF, Porto Vecchio di attrezzatura con le infrastrutture di base, l'accesso viene risolto con una rotatoria, ispirata a quella del progetto di fattibilità del comune, le barriere vengono rimosse ed i parcheggi ulteriormente sviluppati

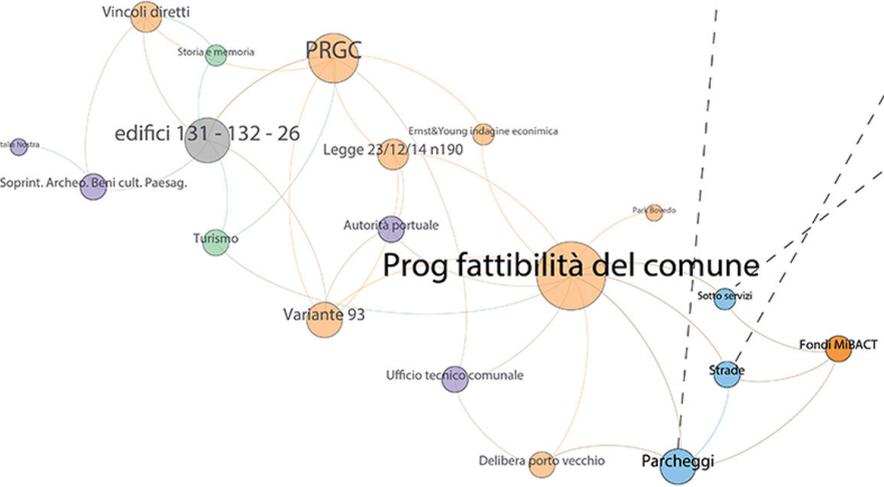


park Bovedo ingresso

espansione Bovedo

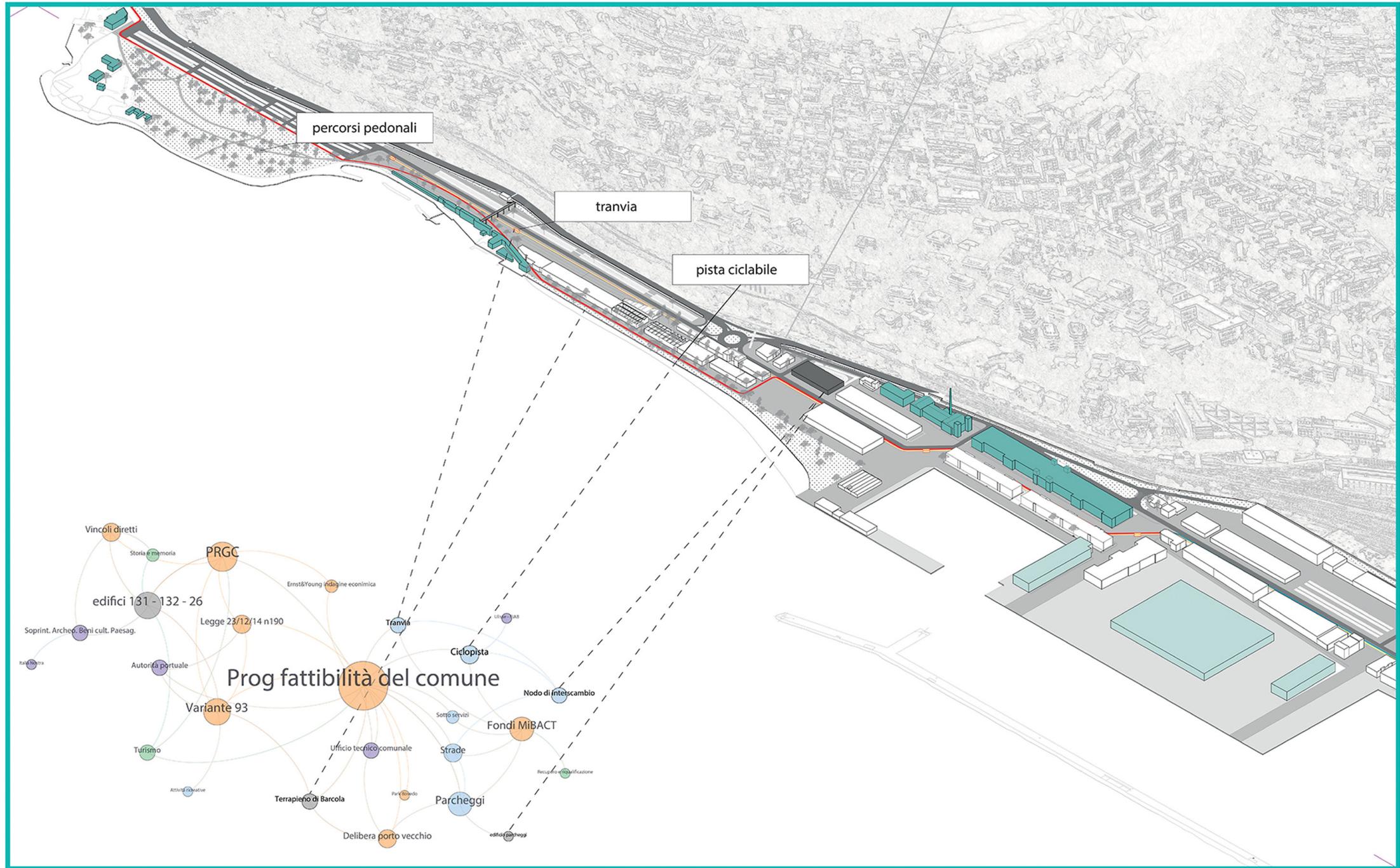
Rotatoria ingresso

Prog fattibilità del comune



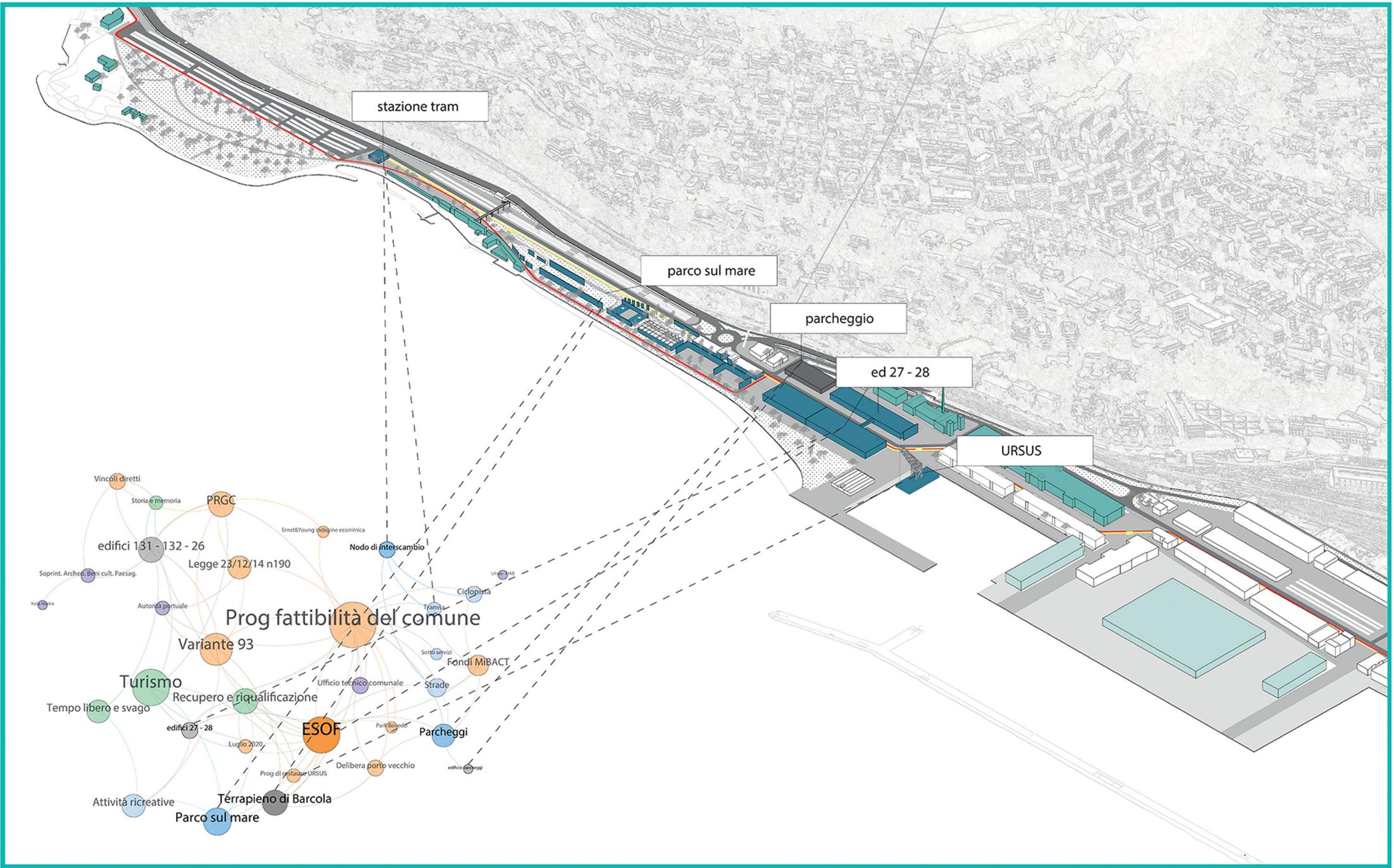
Fase 2 estensione accessibilità

Essendo già presenti i binari e, cogliendo l'occasione di riassetto delle strade, la fase 2 è una fase di potenziamento della mobilità, che include la tranvia e la pista ciclabile, passante sul lungomare del terrapieno di Barcola. Anche i percorsi pedonali vengono disegnati in prossimità del park Bovedo, articolandosi in modo da non rimuovere la vegetazione esistente, coerentemente a quanto previsto dal progetto di fattibilità del comune, che prevede un parco in quell'area.



Fase 3 ESOF

Questa è la fase in cui entra in gioco ESOF. Il parco sul mare del terrapieno di Barcola, emerge dai ruderi dei magazzini ormai abbandonati, aprendo l'affaccio sul mare e offrendo riparo dal sole di luglio sotto le fronde degli alberi. Com'è possibile osservare dalla campitura degli edifici blu, in questa fase sono attivi i magazzini 27 e 28, i ruderi sul terrapieno di Barcola e l'Ursus.



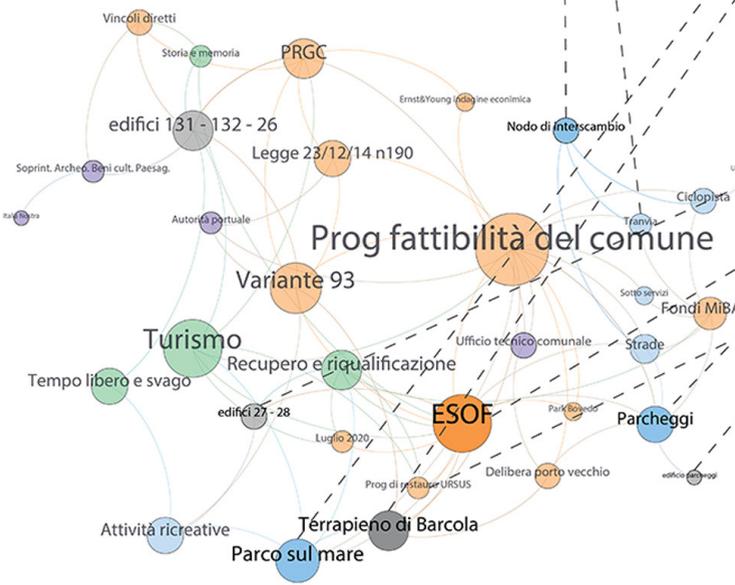
stazione tram

parco sul mare

parcheggio

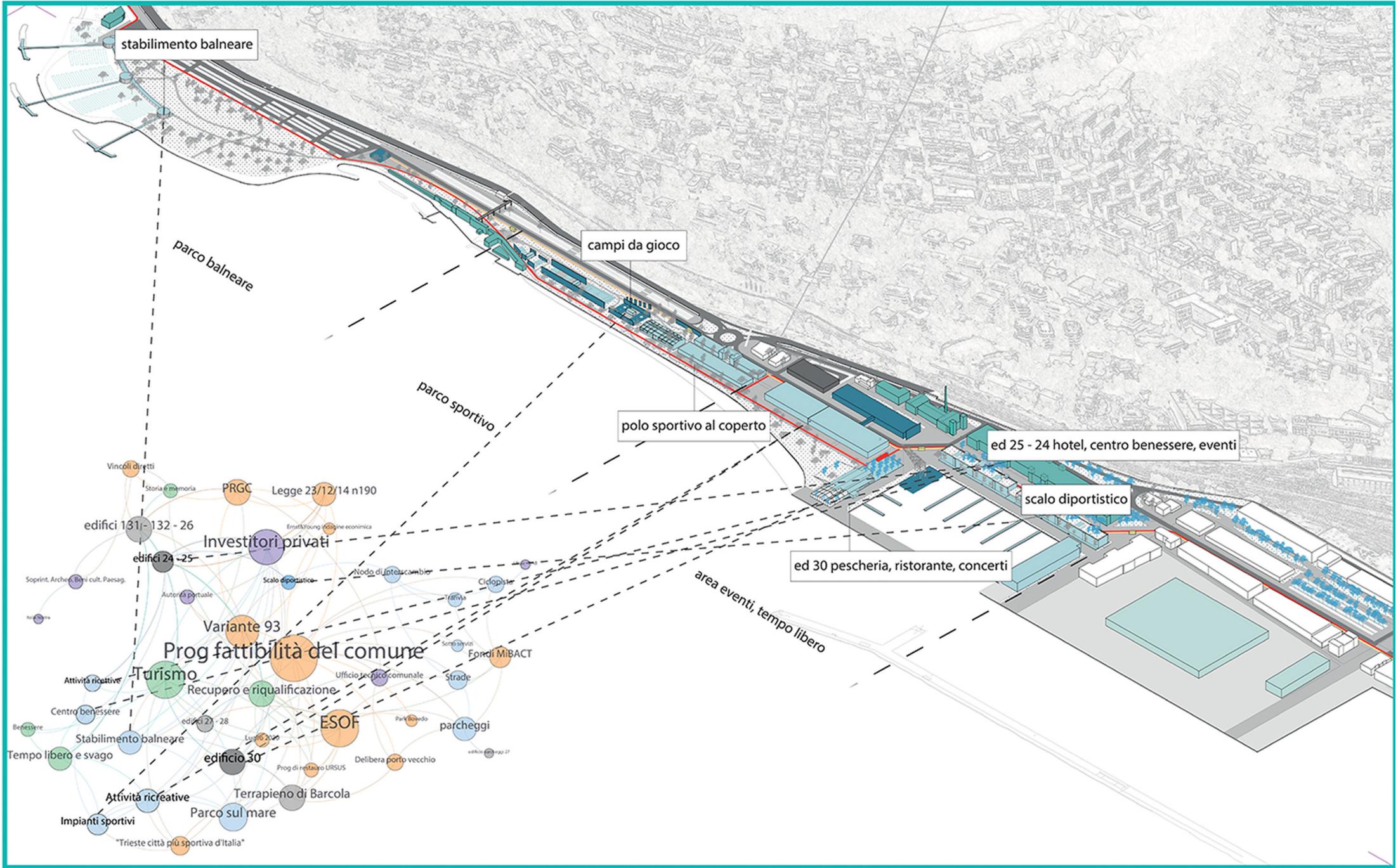
ed 27 - 28

URSUS



Fase 4 Post ESOF

Osservando la nuvola degli attanti, è possibile notare come il ruolo turismo, sia preponderante in questa fase della trasformazione. Coerentemente alle istanze citate nel corso del progetto, è possibile dividere l'area in tre parti, balneare, parco sportivo e area eventi e tempo libero. Gli edifici campiti in azzurro sono quelli che si attivano in questa fase.

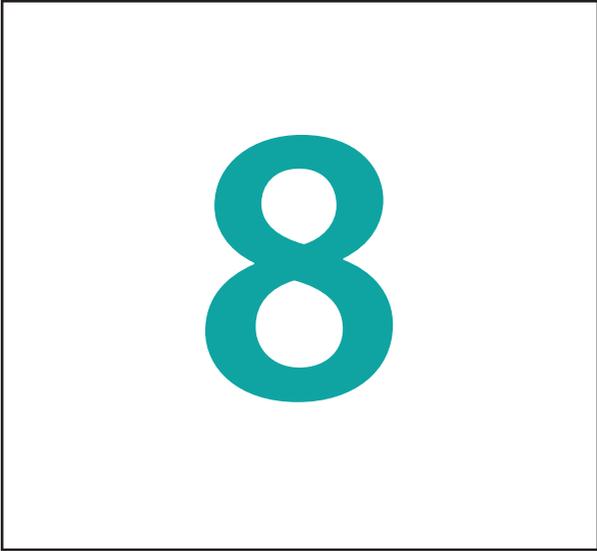


Fase 5 espansione

L'ultima è una fase di ulteriore espansione, l'attracco crocieristico, come descritto nel secondo master plan, viene ricavato tagliando la diga foranea e ricollegandola a terra ed espandendo il sistema balneare questa azione genera, inoltre, un bacino per l'ulteriore sviluppo dell'attività di diporto. Infine, la teleferica viene completata, chiudendo questa fase di progetto.

Aggiunta rispetto al terzo master plan: lo stabilimento balneare

Ripreso dal secondo master plan, ma adattato per ridurre al minimo l'impatto sul parco esistente ed essere più coerente alla zonizzazione della variante di Piano, lo stabilimento balneare è dotato di tre isole frangi flutti prese dal contesto e riproposte con la medesima funzione di facilitazione dell'accesso al mare e di protezione della costa dal moto ondoso. Lo spazio per gli ombrelloni è dimensionato su quello dello stabilimento balneare di Lignano pineta: circa 10 ogni 30 metri, in totale 500, con possibilità di ospitare fino a 4 visitatori ciascuno.



8

Bibliografia, articoli, sitografia

Saggi

Roberto Romano, *Lavorare in funzione del Porto principali tappe di sviluppo del porto triestino fra Ottocento e Novecento*, 2008
<http://www2.units.it/otis/pdf%20italiani/Principali%20tappe%20dello%20sviluppo%20del%20porto%20triestino%20fra%20Ottocento%20e%20Novecento.pdf>

Autorità portuale, *Brochure di Porto Vecchio*, 2013
(http://www.porto.trieste.it/app/webroot/file_il_porto/brochure_porto_vecchio_ita.pdf)

Diana Barillari, *Porto Vecchio storia e tecnica*, dispense di STORIA DELLE TECNICHE ARCHITETTONICHE, università degli studi di

Trieste, 2017
(<https://moodle2.units.it/mod/resource/view.php?id=84230>)

Diana Barillari, *Genesi di una spirale, Marcello D'olivo e il piano di Lignano Pineta*, 2014
http://www.academia.edu/8659201/Genesi_di_una_spirale._Marcello_DOlivo_e_il_piano_di_Lignano_Pineta

Sitografia

il confronto <https://www.youtube.com/watch?v=CNsoE4qf9qk>

e&y sommario esecutivo <https://drive.google.com/file/d/0B8lmzMI2gpVwbUVMYWhCZXpFY0E/view>

<http://www.triesteprema.it/politica/porto-vecchio-dipiazza-grandi-progetti-gia-pronti-nonostante-diffamazioni-video.html>

http://www.retecivica.trieste.it/new/Default.asp?tabella_padre=sezioni&ids=12&tipo=-&pagina=cstampa_leggi.asp&comunicato=16112

<http://www.triesteprema.it/cronaca/porto-vecchio-firmato-l-accordo-operativo-per-l-intervento-di-recupero-dipiazza-trieste-ha-il-vento-in-poppa-25-settembre-2017.html>

<https://www.fondazioneinternazionale.org/trieste-esof-2020-citta-europea-della-scienza/>

[http://www.confindustriavg.it/confindustria/veneziagiulia/istituzionale.nsf/attach/AC78D1853865F146C1258226002AB1A5/\\$File/Presentazione%20TCC%201.pdf?OpenElement](http://www.confindustriavg.it/confindustria/veneziagiulia/istituzionale.nsf/attach/AC78D1853865F146C1258226002AB1A5/$File/Presentazione%20TCC%201.pdf?OpenElement)

http://www.ilfriuli.it/articolo/Cronaca/La_seconda_vita_dell-ursus_riparte_da_Puccini/2/166883

<https://paolorovis.blogspot.com/2017/01/la-nuova-vita-dellursus-ecco-come.html>

<http://www.triesteprema.it/cronaca/cason-porto-vecchio-vendita-magazzini-20-aprile-2018.html>

<https://docplayer.it/18811920-Genesi-di-una-spirale-marcello-d-olivo-e-il-piano-di-lignano-pineta.html>

<https://www.girofvg.com/flussi-turistici-2017-anno-da-record-per-il-friuli-venezia-giulia/>

<http://www.ilpais.it/2018/08/21/trieste-si-riconferma-la-citta-piu-sportiva-ditalia/>
https://archeologiaindustriale.net/5242_il-porto-vecchio-di-trieste-storia-e-futuro/
<https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2018/03/24/news/a-capodistria-una-torre-da-111-metri-dell-archistar-fuksas-1.16631204>
<https://www.italianostra.org/il-porto-vecchio-di-trieste-ritorno-al-futuro/>
<http://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/porto-vecchio-trieste>
<https://www.triesteallnews.it/2018/04/14/la-nascita-del-porto-vecchio-di-trieste-una-storia-travagliata/>
<http://www.triesteprema.it/politica/riconversione-porto-vecchio-prodani-linee-guida-9-marzo-2016.html>
http://www.ansa.it/friuliveneziagiulia/notizie/2019/01/18/porti-trieste-punto-franco-spostato-a-bagnoli-rosandra_1ded71b2-a-dc7-45fd-adf3-143f3a7a032c.html
https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/foto-e-video/2017/06/23/fotogalleria/la-spiaggia-segreta-dei-triestini-in-porto-vecchio-1.15525829?refresh_ce

Relazioni

RELAZIONE_GENERALE_DIC_2015

http://documenti.comune.trieste.it/prg/nuovo-prg/approvazione/RG_RELAZIONE_GENERALE/RG_RELAZIONE_GENERALE_DIC2015.pdf

L'albergo del futuro – Le principali tendenze dell'industria alberghiera

http://www.smg.bz.it/fileadmin/user_upload/Bilder_und_Dokumente/Service/Zahlen_und_Fakten/Trendforschung/Trendf_Hotel_der_Zukunft_IT.pdf

