

## Trieste e il suo waterfront fra storia e futuro: problemi e prospettive

*Gabriella Pultrone*

*Dipartimento AACM - Università Mediterranea di Reggio Calabria*

*Via Melissari - Reggio Cal.*

*gabriella.pultrone@unirc.it*

### Abstract

Il concetto di waterfront, pur recente e dalle molteplici declinazioni, è indubbiamente legato al fatto di essere il laboratorio privilegiato dei processi storici di trasformazione urbana delle città-porto. Ad esso viene attribuito il ruolo di risorsa e patrimonio da valorizzare in un'epoca in cui alla crescente competitività tra territori si affianca una diffusa attenzione verso i temi legati alla sostenibilità economica, sociale ed ambientale di programmi, piani, progetti.

Il caso di Trieste, porto/porta mediterranea della Mitteleuropa dal XVIII agli inizi del XX secolo, è proposto come caso emblematico attraverso il quale evidenziare aspetti critici e potenzialità di una città che, dopo fasi alterne di sviluppo e declino, è alla ricerca di una nuova centralità nel contesto euromediterraneo.

Alla luce dei profondi mutamenti riguardanti l'organizzazione dei porti e la loro integrazione nel contesto urbano e territoriale, questo ambito sensibile di intensificazione di flussi - organismo mutevole che interagisce con la staticità del patrimonio storico e con le valenze paesaggistico-ambientali - si configura come opportunità per sperimentare relazioni innovative e promuovere una nuova qualità urbana, in grado di rivitalizzare le identità locali contro i rischi dell'omologazione.

**Key Words:** identità, porto, pianificazione, qualità urbana, Trieste, waterfront

# Report

## 1. Waterfront contemporanei per una nuova attrattività urbana

Il concetto di *waterfront*, pur recente e dalle molteplici declinazioni, è indubbiamente legato al fatto di essere il “laboratorio privilegiato” dei processi storici di trasformazione urbana delle città-porto. Ad esso viene attribuito il ruolo di risorsa e patrimonio da valorizzare in un’epoca in cui alla crescente competitività tra territori si affianca un diffusa attenzione verso i temi legati alla sostenibilità economica, sociale ed ambientale di programmi, piani, progetti.

L’acqua è considerata da sempre un elemento positivo di qualità urbana ad elevata capacità attrattiva di flussi e funzioni; il confine città-acqua (mare, fiume o lago che sia) non si connota solo come *limes*, semplice interfaccia, ma costituisce un’area urbana espansa, permeabile, di ampiezza variabile in funzione delle molteplici relazioni che si stabiliscono tra le attività già esistenti o di progetto, esaltando le specifiche potenzialità della superficie liquida e di quella solida antropizzata.

L’ambito urbano-portuale, in particolare, è luogo di frontiera, area altamente sensibile dove sperimentare forme di innovazione che scaturiscano anche da una profonda riflessione riguardante il delicato rapporto, spesso conflittuale, tra differenti livelli territoriali e istituzionali, tra gli statuti giuridici che lo governano, tra i diversi interessi coinvolti, tra le attività urbane e quelle portuali, all’interno di una comune strategia che non può essere disgiunta dal fattore tempo, dalla disponibilità delle risorse, dalle modalità di coordinamento dei soggetti attivi, pubblici e privati. Come è noto, la disponibilità di vaste aree dismesse a stretto contatto con il tessuto urbano trae origine dal ciclo di innovazioni avviato negli ultimi decenni del secolo scorso, quando la struttura portuale abbandona il porto storico alla ricerca di fondali più profondi e spazi da destinare alle navi di maggiori dimensioni, alle operazioni di stoccaggio e di movimentazione merci. La città ha la possibilità di disporre e trasformare in tessuto urbano queste grandi aree - di elevato valore fondiario per la posizione di centrale e perché affacciate sul mare, comprendenti al loro interno immobili di grande valore storico-architettonico da tempo inutilizzati e degradati - che acquistano (o hanno la possibilità di acquistare) una rinnovata vitalità grazie alla dinamiche di rinnovamento spaziale e mutamento funzionale, e alla concentrazione di energie che le rendono protagoniste di una feconda stagione progettuale (Bruttomesso, 2006; Giovinazzi, 2008; Moretti, 2008).

Il “porto storico” diviene, così, catalizzatore di eventi culturali e turistici di un’area urbana che, interagendo con il mare, stimola attività tradizionali e nuove. I processi di recupero e valorizzazione che lo riguardano avvengono molto spesso in funzione delle esigenze di riqualificazione e riposizionamento delle città nella concorrenza internazionale, secondo le nuove regole della competitività urbana, non più centrata sulla produzione, sulle infrastrutture o sul commercio, ma orientata ad altre istanze quali l’acquisizione di eventi e visitatori nell’arena mondiale. Proprio ai Mega Eventi sono legate le maggiori occasioni di riposizionamento, visibilità, sviluppo economico, turistico e culturale, rigenerazione urbana che, nelle città poste sull’acqua, favoriscono la piena valorizzazione del *waterfront* (limitandoci al solo contesto europeo, fin troppo noti sono i casi di Genova, Barcellona, Lisbona, Atene, Valencia). Dai progetti realizzati e in corso, in via di definizione o discussione che propongono una grande varietà di modelli e declinazioni, si evince che l’efficacia dei grandi eventi nel perseguire obiettivi di riqualificazione e di creazione di nuove attrattività urbane dipende dalla loro

collocazione all'interno di un'attenta strategia di pianificazione, sorretta da processi partecipativi e dalla veicolazione di una comunicazione appropriata (Guala, 2007).

Dall'osservazione su vasta scala delle esperienze condotte a livello internazionale emergono differenti profili di waterfront secondo una tendenza che segna il passaggio dal modello "puntuale" a quello "lineare" per giungere, nei casi più evoluti, a quello "a ragnatela". Se nel primo caso le ristrutturazioni urbane che rimodellano il loro tessuto e le infrastrutture danno vivibilità e immagine all'intera città in cui il *focus* dell'intervento è individuabile in un solo punto (il "porto vecchio"), nel secondo caso i "waterfront lineari" si estendono lungo fasce costiere, dando vita ad un unico sistema integrato, con dimensione variabile dall'ambito urbano a quello più vasto, fino ad includere interi cluster territoriali, in cui la continuità sistemica è realizzata attraverso assetti relazionali e funzionali che prescindono dalla continuità urbana. L'ulteriore evoluzione, il modello "a ragnatela", è costituito da cellule operative disposte a "cerchio d'acqua" e collegate da sinapsi strutturali che configurano un sistema organico. In ogni caso, l'evoluzione del waterfront contemporaneo si delinea nella sua tensione verso un modello di sistema integrato costiero, moltiplicatore di energie economiche e sociali, entità biface, tessuto *in fieri*, in continua trasformazione con momenti di accelerazione e di stasi (Greco, 2009).

La sensibilità verso le problematiche legate alla sostenibilità ambientale, economica e sociale, unita alle esigenze, apparentemente contrastanti, di innovazione e di valorizzazione dell'identità storica della città, è alla base di documenti che propongono i principi ricorrenti per uno sviluppo sostenibile dei waterfront urbani, sintetizzando la densità delle problematiche finora esposte e, al tempo stesso, proiettandosi verso una dimensione propositiva progettuale a tutto tondo. In particolare, il Centro Città d'Acqua, in collaborazione con la società Wasserstadt GmbH di Berlino, propone dieci principi, approvati in occasione della EXPO 2000 World Exhibition tenutasi a Berlino nel 2000: garantire la qualità dell'acqua e dell'ambiente; i waterfront sono parte del tessuto urbano esistente; l'identità storica dà carattere al luogo; dare priorità al mix delle funzioni; l'accesso pubblico è un requisito irrinunciabile; i progetti sostenuti da partnership pubblico-private procedono più rapidamente; partecipazione pubblica come elemento di sostenibilità; il recupero dei waterfront richiede progetti a lungo termine; la rivitalizzazione è un processo continuo; i waterfront traggono beneficio dagli scambi culturali internazionali (Moretti, 2008; Giovinazzi e Moretti, 2009). Degno di nota anche il manifesto elaborato all'interno dell' "Officina del porto di Palermo" e articolato in sette principi: identità; sostenibilità economica, potenzialità; dinamicità; interazione; multisettorialità; perturbazione generatrice di tensione positiva della popolazione coinvolta (Carta, 2006).

In conclusione, nuovi fermenti, tensioni e aspettative si affollano nelle città portuali che intendono porsi sullo scenario internazionale attraverso la valorizzazione di risorse urbane suscettibili di nuove qualità urbane. Dai noti casi paradigmatici emergono alcune lezioni indispensabili nei processi di rigenerazione dei waterfront, quali il modello di utilizzo del territorio, la necessità dell'accesso al pubblico, il rapporto con l'intero contesto urbano, prevedendo elementi che potrebbero dare continuità storica al luogo e ad articolare nuove funzioni con il passato.

## **2. Trieste e il porto: alle origini di un rapporto complesso**

Alla luce delle considerazioni fin qui esposte, Trieste, porta mediterranea della Mitteleuropa dal XVIII agli inizi del XX secolo, è proposta come caso emblematico attraverso il quale ripercorrere brevemente la complessità delle relazioni che la legano storicamente al suo porto,

al fine di evidenziare aspetti criticità, potenzialità e prospettive di una città che, dopo fasi alterne di sviluppo e declino, è alla ricerca di una nuova centralità nel contesto euromediterraneo (Pultrone, 2004). L'interesse per la città da parte di chi scrive scaturisce da un'attività di ricerca quasi decennale tesa a leggere le sue vicende urbanistiche secondo un prospettiva che individua nel porto l'elemento chiave delle trasformazioni urbane e a ribadire la necessità di promuovere per essa un ruolo rinnovato, adeguato sia alla necessità di far fronte alle nuove sfide contemporanee di competitività tra territori, sia alle esigenze ormai irrinunciabili di qualità urbana e ambientale, innovazione e partecipazione (Pultrone, 2009).

Come molte città mediterranee, la storia di Trieste è indissolubilmente legata a quella del suo porto, principale fattori di sviluppo della città e all'origine di profonde trasformazioni tanto nell'organizzazione spaziale che nella gestione delle diverse attività. Se le relazioni città-porto avvengono secondo dinamiche simili, ogni luogo è poi contraddistinto da una specifica identità, espressione di peculiarità geografiche, storiche, culturali e socio-economiche. Nel nostro caso, l'ascesa del porto di Trieste risale alla prima metà del XVIII secolo (1719), quando l'imperatore Carlo VI d'Austria emana la *Patente imperiale del Porto franco* per le città di Trieste e Fiume, concedendo franchigie ad uomini e merci che godono della protezione imperiale, purché non in conflitto con cittadini e beni dello stato. I vantaggi offerti attraggono numerosi gruppi etnico-religiosi, parte attiva di un processo che trasformerà il piccolo borgo alto-adriatico in città cosmopolita a servizio di un vasto retroterra danubiano-balcanico e proiettata nei circuiti commerciali internazionali, in antagonismo con la Repubblica di Venezia ormai in declino (Pultrone, 2007). Il "fronte mare" costituisce pertanto il luogo privilegiato delle trasformazioni che portano all'ampliamento delle strutture portuali e all'espansione urbana, tuttora leggibile nell'impianto dei tre borghi pianificati (*Teresiano, Giuseppino e Franceschino*), accostati all'originario centro storico di impianto medievale (*Città Vecchia*). Per l'intero XIX secolo città e porto vivono un rapporto simbiotico di integrazione e compenetrazione fisica e funzionale, nonostante le continue trasformazioni a cui è sottoposto il profilo costiero per adeguare le attrezzature esistenti alle crescenti esigenze economico-commerciali e, pur nelle alterne vicende storico-politiche a carattere internazionale, Trieste continua a fungere da ponte di collegamento tra Mitteleuropa e Mediterraneo. All'indomani del primo conflitto mondiale, dopo l'annessione all'Italia, il rapporto fra Trieste e il suo storico entroterra viene amputato e la storica "centralità" diviene "marginalità" in un territorio ormai periferico. La rottura della relazione simbiotica fra città e porto si verifica dopo il secondo conflitto mondiale a causa delle innovazioni introdotte nel settore dei trasporti marittimi, che richiedono spazi sempre più ampi, reperiti nella zona sud della città; le attrezzature del *Porto Vecchio*, divenute inadeguate alle nuove esigenze, sono quasi completamente abbandonate.

Gli attuali orientamenti e direttive dell'UE, i mutamenti dell'assetto geopolitico dell'ultimo ventennio in un'Europa allargata ad Est, gli effetti dell'economia globale costituiscono le condizioni favorevoli affinché Trieste possa acquisire una nuova centralità nel contesto euromediterraneo quale *gateway* di un sistema territoriale più ampio, all'interno del quale il waterfront si può configurare opportunità per promuovere una nuova qualità urbana e rivitalizzare le identità locali contro i rischi dell'omologazione.

### **3. La città agli inizi del XXI secolo tra aspirazioni e occasioni perdute**

Agli inizi del XXI per Trieste, non più ai margini del blocco occidentale, si prefigura la possibilità di rinnovare il suo ruolo strategico all'interno dei nuovi mercati, soprattutto verso i paesi dell'Europa centro-orientale.; la strategia dei Corridoi europei rappresenta una favorevole

opportunità per una città in posizione privilegiata rispetto alla rete dei Corridoi Adriatico e danubiano e, in senso trasversale, dei *Corridoi V* ed *VIII* (Pultrone, 2009). Questa visione emerge anche nei programmi, piani e progetti che animano le politiche urbane: il *Prusst*, approvato (1999); il *Piano strategico* proiettato sull'orizzonte 2010 (2001); il *PIC URBAN* riguardante *Cittavecchia*; il *Concorso per la riqualificazione delle Rive* (2001); le diverse proposte per il *recupero del Porto Vecchio* fino al Masterplan elaborato da Systematica SpA con la supervisione di Norman Foster & Partner (2006) che individua il quadro delle plausibili trasformazioni realizzabili nel breve, medio e lungo periodo, considerando Porto Vecchio sia come “parte del porto” che come “segmento centrale del waterfront urbano”; la candidatura all'EXPO 2008 (2004), in concorrenza con Salonicco e Saragozza che, come è noto, sarà la sede prescelta; la previsione di un grandioso *Parco del Mare*, concepito come un mega-complex costituito anche da musei, strutture ricettive, ricreative e commerciali a ridosso delle Rive (Bradaschia, 2003; Di Biagi, 2004; Marin, 2006; De Carli, 2007).

Ad un primo sguardo la città sembra pervasa da fermenti vitali, orientati a proiettarsi verso nuovi scenari, ma lo scorrere inesorabile del fattore tempo, in assenza di concrete attuazioni, mette in luce difficoltà, criticità e rallentamenti *in itinere*: l'accantonamento del *Piano Strategico* da parte dell'amministrazione comunale subentrata a quella che lo aveva proposto nel 2001; i progetti vincitori del *Concorso per la riqualificazione delle Rive* rimasti a lungo sulla carta e, più in generale, la lentezza nell'attuazione delle trasformazioni pianificate rischiano di vanificare le migliori intenzioni per trasformare un'importante occasione di rigenerazione dell'intero territorio triestino in occasione perduta e fare di Trieste la “grande assente” tra le *best practice* di rigenerazione dei waterfront diffuse a livello internazionale (Bruttomesso, 2006).

Figura 1. Il profilo costiero di Trieste è l'esito di continue trasformazioni dettate dall'esigenza di ampliare le strutture portuali, il waterfront contemporaneo è un ambito complesso dove poter sperimentare relazioni innovative tra città e porto



#### 4. Nuove prospettive per una città-porto proiettata al futuro

Esclusa dal Mega Evento, EXPO 2008, Trieste guarda al futuro e si proietta verso l'EXPO 2015, mettendo a disposizione dell'evento che avrà luogo a Milano le proprie eccellenze culturali, artistiche e turistico-ricettive, con particolare riferimento al traffico crocieristico e di collegamento marittimo con i Paesi del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente, valorizzando la sua collocazione geografica di ponte verso l'Est.

Nella stessa direzione si muove la costituzione nel 2009 dell'associazione volontaria "Napa - North Adriatic Port Association" tra i presidenti dei porti di Koper, Ravenna, Trieste e Venezia (aperta all'adesione del porto di Rijeka) con lo scopo di promuovere iniziative in vari settori: collegamenti, marittimi e terrestri verso la nuova Europa allargata ad Est; servizi crocieristici e passeggeri; protezione dell'ambiente e qualità; sicurezza; formazione; servizi di information technology. Anche la recente adozione del nuovo Piano regolatore portuale (2009), in un clima di ritrovata intesa tra istituzioni, Autorità Portuale e Amministrazione Comunale, mondo imprenditoriale e sindacale, dopo lunghi anni di conflittualità e disorganizzazione, è uno strumento imprescindibile per lo sviluppo del porto e per la soluzione delle problematiche legate all'assetto urbano-portuale (Giovinazzi, 2008).

Il profilo costiero sui cui si affaccia la città può diventare spazio di connessione entro cui far scorrere, a velocità distinte e con esigenze differenziate, flussi materiali dei traffici di servizio al porto, di attraversamento urbano, attività urbane e portuali fra loro compatibili, ma anche reti immateriali che esaltano le relazioni del nodo portuale con le reti globali. Le Rive e il Porto Vecchio costituiscono ancora un'occasione straordinaria, ambiti dove concentrare energie vitali per l'elaborazione di progetti generatori di forme urbane e relazioni innovative, con la duplice funzione di "portali delle armature infrastrutturali planetarie e declinazioni feconde delle città creative"; dove gli spazi di connessione e gli innesti tra città e porto sono spazi di interazione e integrazione di nuove centralità urbane (Carta, 2006); dove l'area critica di contatto-conflitto può trasformarsi in area dinamica di dialogo e cooperazione, in grado di evolversi e valorizzare la propria identità (Di Venosa, 2005).

In definitiva, il paesaggio "artificiale" del waterfront triestino può assumere nuove qualità mediante strategie di riqualificazione compatibili con la conservazione degli impianti storici si candidano a divenire risorse per nuove forme di attrattività urbana. Assimilabile ad organismo vivente inserito in un sistema più vasto in continua trasformazione, al cui interno convivono interessi, dinamiche e velocità differenti, esso non è solamente "luogo fisico", ma "processo continuo" che va dall'idea, al progetto, alla realizzazione, alla gestione, alla possibilità di adeguamento al mutare delle esigenze. Pertanto, ogni intervento urbanistico o architettonico deve essere inserito nel quadro evolutivo dei modelli economici e di *governance* del sistema waterfront, a sua volta sub-sistema di un più ampio sistema urbano e territoriale di riferimento.

E, più in generale, il tema "waterfront" deve essere parte integrante di un piano di sviluppo, all'interno del quale un ruolo importante spetta senza dubbio alla pianificazione strategica e agli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica nell'affrontare le molteplici problematiche legata alla complessa relazione tra città e porto, attraverso l'elaborazione di piani e progetti che diano coerenza alle politiche frammentarie di trasformazione del territorio.

## Bibliografia

- Bradaschia M., *Decalogo post-urbano. Progetti e politiche per Trieste*, Meltemi, Roma, 2003
- Bruttomesso R. (a cura di), *Città-Porto/City-Port*, Catalogo della 10. Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, Marsilio, Venezia, 2006
- Carta M., *Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa*, in *Portus*12, novembre 2006
- De Carli G., “*Progetti per il futuro sviluppo di Porto Vecchio a Trieste*”, in *Portus* 14, novembre 2007
- Di Venosa M. , “*L’interfaccia porto-città*”, in *Portus*10, ottobre 2005
- Di Biagi P., “*Trieste: centro al confine*”, in *Urbanistica* 123, 2004
- Giovinazzi O. (a cura di), *Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica*, Edizioni Città d’Acqua, Venezia, 2007
- Giovinazzi O., “*Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto*”, in *Méditerranée*, N. 11-2008, 2009
- Giovinazzi O., M. Moretti, *Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità*, in *TeMA*, Vol. 2, N. 3, 2009, <http://www.tema.unina.it>
- Greco N., *La città e i suoi mari. Il waterfront tra sostenibilità e governance*, FrancoAngeli, Milano, 2009
- Guala C., *Mega Eventi*, Carocci, Roma, 2007
- Marin A., “*Il Porto Vecchio di Trieste da vuoto urbano a risorsa per la città*”, in *Industrial Heritage and Urban Transformation Productives Territoires and Industrial Landscape*, Terni-Roma, 14-18 settembre 2006
- Moretti M., “*Città d’acqua e waterfront. Una sfida strategica per il futuro*”, in *Argomenti di Architettura. Architettura e Città* N° 3, 2008
- Paone F., “*Quartieri portuali in Italia: i casi di Genova e Trieste*”, in *Portus* 3, maggio 2002
- Pultrone G., *Trieste. Alla ricerca di una nuova centralità della regione adriatica nell’attuale contesto euromediterraneo*, Iiriti Editore, Reggio Calabria, 2004
- Pultrone G., “*Trieste. Città cosmopolita*”, in F. De Blasio (a cura di) *Luoghi dello scambio e città del Mediterraneo. Storie, culture, progetti*, Iiriti, Reggio Calabria, 2007
- Pultrone G., “*Trieste. New Challenges and Opportunities in the Relational Dynamics between City and Port*”, in *Méditerranée*, N. 111-2008, 2009
- [www.porto.trieste.it](http://www.porto.trieste.it)
- [www.retecivica.trieste.it](http://www.retecivica.trieste.it)