

Giulio De Carli

Progetti per il futuro sviluppo di Porto Vecchio a Trieste

Il risanamento di Porto Vecchio è da anni individuato come la più importante opportunità per accendere il rilancio di Trieste e nell'Europa centrale che si allarga verso est. Piani e progetti si sono alternati negli ultimi vent'anni a studi di fattibilità e concorsi di idee, senza di fatto riuscire a mettere in moto il motore dello sviluppo. Il più recente dei tentativi di iscrivere il risanamento del Porto Vecchio in un grande evento, l'Expo 2008, ha messo in luce un aspetto del tema della trasformazione dell'area forse mai colto né affrontato con la necessaria attenzione: la scala e la dimensione del luogo.

Aree scoperte e manufatti di straordinario pregio architettonico, allineati lungo uno dei waterfront più straordinari d'Europa, con una superficie di quasi 700.000 mq e volumi per oltre un milione di metri cubi, potranno a breve affrontare il confronto con il mercato immobiliare, nella cornice di un Master Plan voluto dall'Autorità Portuale di Trieste e condiviso con la città sulla base di idee innovative, previsioni insediative e programmi di intervento che potranno supportare anche la scala internazionale della trasformazione, oltre a quella locale e nazionale. Scenari di sviluppo e quantità, così come la dettagliata analisi delle destinazioni d'uso riferita ai contenuti e alle quantità della Variante del Piano Regolatore Portuale definitivamente approvata, nonché ai progetti per l'accessibilità dalle lunghe distanze e ai collegamenti con la rete della viabilità locale, ai criteri e le modalità di intervento sul delicato patrimonio di edifici e aree scoperte, sono state confrontate con la domanda potenziale che deriva dal nuovo assetto geopolitico dell'area centrale dell'Europa allargata, dall'armatura dei nuovi corridoi infrastrutturali e dalla recente ed estesa riqualificazione del centro di Trieste.

Il percorso che si sta realizzando a Trieste per affrontare un progetto di così grande dimensione merita di essere analizzato e valutato come modello, almeno nel difficile quadro nel quale questa

Projects for the Future of the Old Port in Trieste

The regeneration of Porto Vecchio (Old Port) has long been identified as the most significant opportunity to initiate the revitalization of Trieste and in central Europe towards the East. Plans and projects have alternated in recent decades with feasibility studies and competitions for ideas, but have had little success in revving up the engine of development.

The most recent attempt to associate the regeneration of the Old Port with a great event, Expo 2008, highlighted one aspect of the problem of transforming the area that had probably not been perceived before, nor given the necessary attention: the scale and size of the area.

Open spaces and buildings of extraordinary architectural value line one of the most extraordinary waterfronts in Europe, with an area of almost 700,000 square meters and a volume of over one million cubic meters: they will soon experience the impact with the real estate market within the framework of a Master Plan decided by the Port Authority of Trieste and shared with the city, on the basis of innovative ideas, forecasts of inhabitants and programs of interventions that must sustain not only the local and national scale, but the international scale of the transformation. Scenarios for development and quantities, like the detailed analysis of the zoning provisions referred to the contents and quantities of the final approved Variant of the Port Master Plan, and to the projects for accessibility from long distances and the connections with the local road network, to the criteria and modes of intervention on the delicate legacy of buildings and open spaces, were examined in relation

to the potential that derives from the new geo-political configuration of the central area of the enlarged European Union, from the construction of new infrastructural corridors and the recent and wide regeneration of the city center of Trieste.

The process that Trieste is going through to develop a project of this magnitude deserves to be analyzed and assessed as a model, at least within the difficult context that this scale of project must contend with in Italy: in a particularly interesting and extraordinarily effective initiative, the Fondazione Cassa di Risparmio di Trieste collaborated with the Port Authority in organizing and providing financial support for the development of a Master Plan which ran parallel to the work in progress, now completed, on the administrative instrument of the Variant of the Port Master Plan, making it possible to bring additional innovating energy and international standing to the planning proposals.

The Master Plan that was drafted constitutes a more detailed development of the Variant and identifies the viable transformations that could be feasible in the short, medium and long term. The state of abandon and degeneration of areas and buildings can be gradually tackled over time while temporarily allowing compatible port activities to continue, alongside the generation of new demands for urban functions that could sustain the process of transformation. The Master Plan intervenes on the Old Port as "part of the port" and simultaneously as "a central segment of the urban waterfront".

The first condition produced the body of

functional, operative and administrative analyses which were taken as the framework of reference for the plan, and for the gradual scheduling of the physical transformations. The second condition lays the groundwork for hypothesizing new uses and for the design ideas developed for each of the areas within the framework of the Port Master Plan Variant.

In this context, the new Master Plan for the Old Port catalyzes the directions, the tools and the forms for the transformation and reutilization of the spaces, defining the planning and economic-financial configuration which will allow appropriate subjects to begin investing. With the authoritative supervision of the firm Foster and Partners, Systematica Works completed the first phase of the plan, whose contents were shared along the way with the Port Authority and the Fondazione CR Trieste, and discussed with both the city and with the major actors of the future actions, with the objective of laying the bases for the actual ground-breaking of the area's transformation and the success of the operation. The Master plan contains the contextualization of the project area within the wider region of reference and all the significant data required to orient the progress of the analysis in later phases; the explanation of applicable planning tools and constraints on the buildings in addition to a thematic recognizance of the current state of the spaces and buildings in the Old Port; a complete report on projects, orientations on the transformation of the city and the region, a "vision" of the future of Trieste from interviews



Neva Gasparo, gasparo@spin.it

scala di progetto si muove in Italia: con un'iniziativa di particolare interesse e straordinaria efficacia, la Fondazione Cassa di Risparmio di Trieste ha collaborato con l'Autorità Portuale organizzando e supportando economicamente la redazione di un Master Plan che affiancando il lavoro in corso, ora concluso, dello strumento amministrativo della Variante urbanistica del Piano Regolatore Portuale, potesse apportare ulteriori energie innovative e standing internazionale delle proposte progettuali.

Il Master Plan che è stato redatto costituisce l'approfondimento della Variante e individua il quadro delle plausibili trasformazioni realizzabili nel breve, medio e lungo periodo.

Abbandono e degrado di aree ed edifici potranno essere gradualmente affrontati nel tempo anche accanto al temporaneo mantenimento delle attività portuali compatibili, accompagnando la generazione di nuova domanda per funzioni urbane capaci di sostenere la realizzazione delle trasformazioni. Il Master Plan interviene su Porto Vecchio come "parte del porto" e contemporaneamente come "segmento centrale del waterfront urbano".

Dalla prima condizione deriva il corpo delle analisi funzionali, operative e amministrative assunte quali quadro di riferimento per il piano, nonché l'articolazione graduale delle trasformazioni fisiche nel tempo. Nella seconda condizione si inscrivono le ipotesi di nuove

and conversations held over the past two years with local representatives of the Institutions, the University and research centers, the agencies responsible for the transformation and development of the city, the region and the infrastructure; the proposals for the transformation of the area, anchored to the Variant of the Port Master Plan, to the framework of infrastructural projects and to the most viable scenarios for action in the short, medium and long term.

The objectives of these activities were articulated and complex:

→ to identify the decisive elements that will successfully initiate the transformation and revitalization of the Old Port. The history of Trieste is marked by a conflictual alternation between a "central" position and a "marginal" position in a geographic area that is in constant upheaval; the revitalization of the area is unlikely without a simultaneous solution to the marginal condition of the city and the territory;

→ to identify, within the standards and regulations of the Variant to the PMP, the possible uses and a program of actions for the short, medium and long term that

are compatible with technical, administrative and economic feasibility;

→ to define the network of access routes and connections between the Old Port, the city and the territory;

→ to identify the costs of the transformation and the real estate reassessment associated with it;

→ to define the detailed articulation of the construction phases.

To understand the dynamics that determine the growth and transformation of the territory which will include the transformation of the Old Port, there will be a wide-scale investigation of the fundamental parameters required to identify the area of reference and a model of regional growth associated with it: population, income, settlement trends, mobility (the basic regional units are the NUTS3). Based on current data and medium to long-term forecasts, a number of different future scenarios were identified that could provide a framework for the future role of the area. The analysis of the parameters under consideration, their projections and the correlation between the different variables led to the identification of the areas of reference and the related conditions that will provide the context for Trieste and the Old Port. Within the area of reference, quantitative analyses were developed to specify and assess the potential market that will open for the Old Port in relation to the infrastructural scenario and the altered social and economic conditions of the adjacent countries. To identify the appropriate market, an analysis was made of the indicators that were either directly available or could be derived from the period trends (2005-2030), highlighting the elements that could connect it with the basin (infrastructure, population, economy) at an urban and regional scale and simulating the future scenario on the basis of the allowed quantity and zoning uses included in the Variant and of a plan/volume program that specifically identifies the new configuration of open spaces and buildings, both restorations and renovations as well as new construction.

An understanding of the size and the quantities involved in the transformation of the area has always been a vital condition for the development of the project: finished evaluations assessed the extension and geometry of the Old Port in relation to the major central urban areas of Trieste and similar extensions of waterfronts in Italy and in Europe.

The work initiated with the master plan to explore and confront the market as far as designated uses are concerned, articulated the functions allowed by the Variant in specific activities involving each functional category, from an urban point of view, and the rapport between potential demand and supply. A comparison of benchmarks provided vital elements to understand the success factors and critical areas related to the size of the area.



Foto aerea del Golfo di Trieste.
Aerial view of the Trieste bay.



destinazioni d'uso e le idee progettuali studiate per ciascuna delle aree nella cornice della Variante del Piano Regolatore Portuale.

In tale quadro, il nuovo Master Plan per Porto Vecchio catalizza gli indirizzi, gli strumenti e le forme della trasformazione e del riuso degli spazi, definendo l'assetto progettuale ed economico-finanziario nel quale potranno essere avviati gli investimenti con soggetti adeguati. Con l'autorevole supervisione dello studio Foster and Partners, Systematica Works ha completato la prima fase del nuovo Master Plan, i cui contenuti, condivisi *in progress* con l'Autorità Portuale e la Fondazione CR Trieste, sono stati discussi con la città e con i principali attori dei futuri passi con l'obiettivo di predisporre le basi per l'avvio effettivo della trasformazione dell'area e il successo dell'operazione.

Il Master Plan contiene l'inquadramento dell'area di progetto nell'ampia regione di riferimento e i dati significativi che orienteranno lo sviluppo delle analisi nelle fasi successive; la lettura della strumentazione urbanistica di riferimento e dei vincoli sugli edifici sovrapposta a una ricognizione tematica sull'assetto attuale di aree e manufatti di Porto Vecchio; un completo rapporto su progetti, orientamenti trasformativi nella città e nel territorio, *vision* sul futuro di Trieste raccolti nel corso di colloqui e interviste realizzate nel corso di due anni con esponenti rappresentativi del mondo triestino delle Istituzioni, dell'Università e della ricerca, dei presidi della trasformazione e dello sviluppo della città, del territorio e delle infrastrutture; le ipotesi di trasformazione dell'area, ancorate alla Variante del Piano Regolatore Portuale, al quadro dei progetti infrastrutturali e ai più plausibili scenari di intervento nel breve, medio e lungo periodo.

Gli obiettivi delle attività svolte sono articolati e complessi:

→ individuare gli elementi decisivi per avviare con successo la trasformazione e il rilancio di Porto Vecchio. Trieste ha vissuto una

The planning ideas supporting the functional and plan/volume program are based on the following criteria:

1. A balance in the mix of functions in the sectors and phases of employment throughout the area;
2. Accessibility and circulation through the entire area;
3. The quality of the projects for the buildings and open spaces: a high profile for the program for a high profile for the infrastructure;
4. Quality of the spaces and technological equipment;
5. Program for energy savings;
6. Development of the opportunities offered by the Free Port regime.

The analyses that were conducted led to a clarification of the project intentions:

- To work on the connections with the urban fabric, by means of the road network and pedestrian access;
- To create focus points throughout the area that can stimulate successful synergies among the parts;
- To conceive current port activity as a transitional function in view of its future relocation, but to preserve the nature of the port with new activities deemed more appropriate for the physical characteristics of the place.

The design proposals were accompanied by a preliminary economic-financial plan associated with the projects and a schedule of the construction phases.

The condition which has now been achieved, after the final approval of the Variant for the Old Port and of the connected Master Plan, finally makes it possible to confront the market, associating as many interesting perspectives as pos-

sible traps: this may be the most critical condition that the transformation project for the Old Port has ever reached. On the one hand, more than twenty years of studies and projects may make the transformation of the area seem like mission impossible, on the other all the steps that have been fought for and won must convince the city, above all, that the bases to get started are finally concretely in place. The project has moved forward and will continue to travel along a path that is a long one, sometimes rugged, sometimes steep, sometimes even barred. But the linear stretches, free of obstacles, must be travelled quickly. For an issue of this importance, each administrative cycle heading the Port, the city and the Region can do something, move the project along, prepare the next steps. Recent administrations have understood the need to change scale, the current administration has the responsibility of promoting the Master Plan and working towards getting the first concessions off the ground. The agenda that must guide the activity of the Società Porto Vecchio, constituted for the purpose of overseeing this transformation, is complex and articulated: public and private, local and large scale, restoration and transformation of the old, together with new ideas and projects. The Master Plan, which is an open book and by its very nature never definitively concluded, will be responsible for the direction and the expansion of local, national and international involvement. Several key elements must accompany the progress of the project:

1. A development of such size and scale

storia segnata dalla contrastata alternanza fra posizione “centrale” e posizione “marginale” in un’area geografica in continua trasformazione; impensabile il rilancio dell’area se non si avvia contestualmente il superamento delle condizioni di marginalità della città e del territorio;

- individuare, nel quadro normativo della Variante al PRP, le possibili destinazioni d’uso e un programma di intervento per il breve, medio e lungo periodo compatibile con la fattibilità tecnica, amministrativa ed economica;
- definire la rete di accesso e di collegamento fra Porto Vecchio, la città e il territorio;
- individuare i costi della trasformazione e la valorizzazione immobiliare ad essa associata;
- definire l’articolazione dettagliata delle fasi realizzative.

Per comprendere le dinamiche di crescita e trasformazione del territorio nel quale la trasformazione di Porto Vecchio si inserirà, sono stati indagati ad ampia scala i parametri fondamentali necessari a individuare l’area di riferimento e un modello di crescita regionale ad essa associato: popolazione, reddito, trend insediativo, mobilità (le unità territoriale di base sono i NUTS3). A partire dai dati attuali e dalle previsioni a medio-lungo periodo sono stati identificati diversi scenari previsionali nei quali collocare il futuro ruolo dell’a-

rea. L’analisi dei parametri considerati, le loro proiezioni e le correlazioni tra le diverse variabili hanno permesso di individuare l’area di riferimento e le condizioni al contorno nel quale Trieste e il suo Porto Vecchio si collocheranno. Nell’area di riferimento sono state approfondite le analisi quantitative per dettagliare e valutare il mercato potenziale che si potrà aprire in funzione del nuovo scenario infrastrutturale e delle mutate condizioni socioeconomiche dei Paesi limitrofi. Per individuare il mercato di riferimento sono stati analizzati gli indicatori direttamente disponibili oppure derivabili per l’orizzonte temporale (2005-2030), evidenziando gli elementi di relazione con il bacino (infrastrutture, popolazione, economia) a scala urbana e territoriale e simulando lo scenario futuro sulla base delle quantità ammesse e delle destinazioni d’uso previste dalla Variante e di un programma planivolumetrico con individuazione puntuale del nuovo assetto delle aree scoperte e delle strutture edificate, sia restauri e ristrutturazioni che nuove costruzioni.

La comprensione delle dimensioni e delle quantità in gioco per la trasformazione dell’area è stata sempre la condizione determinante per lo sviluppo del progetto: le valutazioni fatte hanno rapportato l’estensione e le geometrie di Porto Vecchio alle principali aree urbane centrali di Trieste e ad analoghe estensioni di waterfront in Italia e in Europa.



Il lavoro avviato attraverso il Master Plan per l'indagine e il confronto con il mercato relativamente alle destinazioni d'uso, ha declinato le funzioni ammesse dalla Variante in attività specifiche ricadenti, dal punto di vista urbanistico, in ciascuna categoria funzionale e nel confronto fra domanda potenziale e offerta. Confronti *benchmark* hanno fornito elementi determinanti per comprendere i fattori di successo e le criticità riconducibili agli aspetti dimensionali dell'area.

Gli indirizzi progettuali individuati a supporto del programma funzionale e planivolumetrico si sono basati sui seguenti criteri:

1. Equilibrio fra mix delle funzioni nei comparti e fasi di occupazione dell'intera area;
2. Accessibilità e percorribilità dell'intera area;
3. Qualità degli interventi sugli edifici e sulle aree scoperte: alto profilo del programma per un alto profilo di infrastrutture;
4. Qualità degli spazi e delle dotazioni tecnologiche;
5. Programma di contenimento energetico;
6. Valorizzazione delle opportunità offerte dal regime di Porto Franco.

Le analisi svolte hanno portato a chiari intenti di progetto:

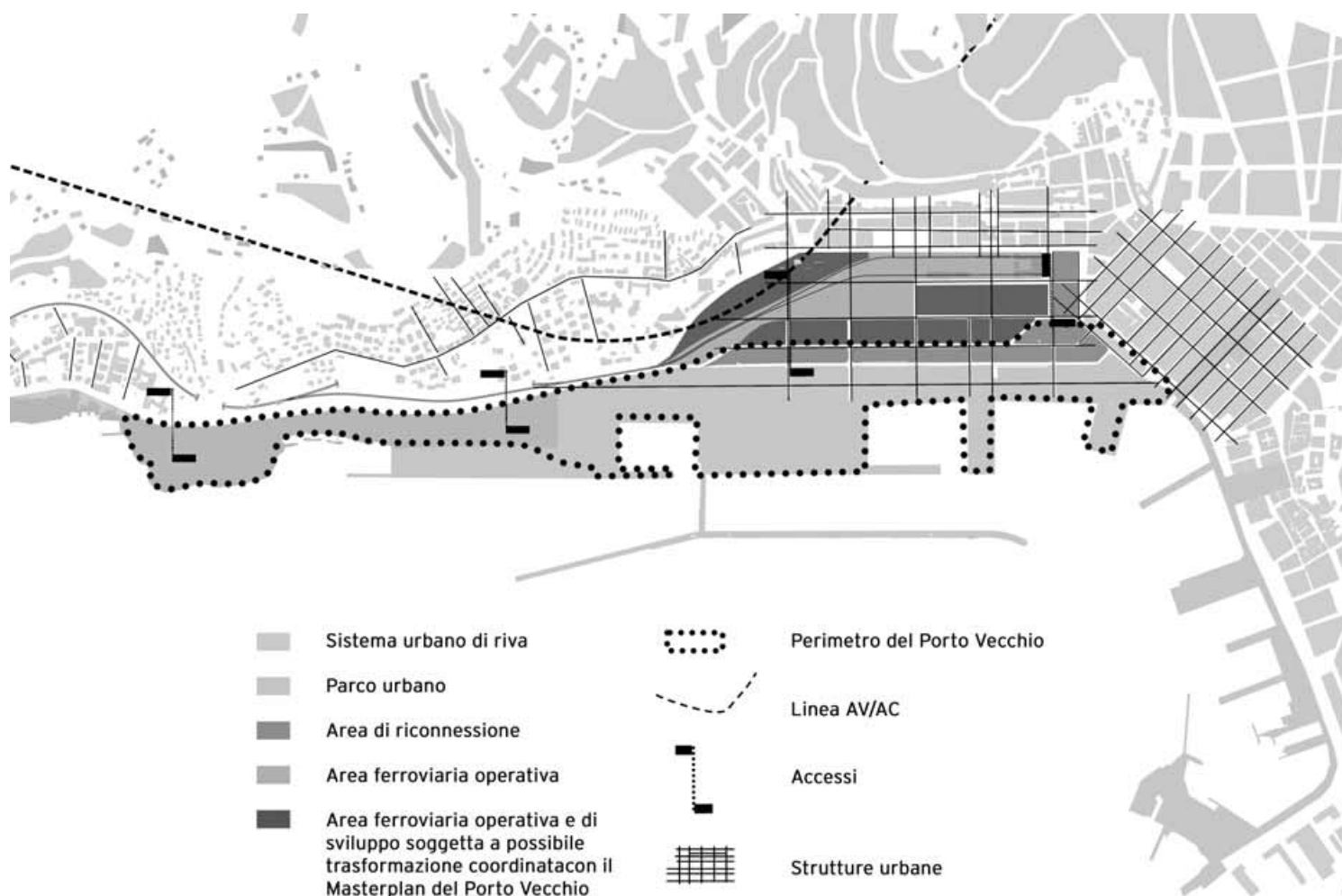
- lavorare sulle interconnessioni con il tessuto urbano, disegnando la viabilità e l'accessibilità pedonale;

- creare lungo tutta l'area dei punti focali in grado di instaurare efficaci sinergie fra le parti;

- concepire l'attività portuale esistente come funzione transitoria nell'ottica di un futuro ricollocamento ma mantenere la condizione portuale attraverso nuove attività più adeguate alle caratteristiche fisiche del luogo;

Le ipotesi progettuali sono state accompagnate da un primo piano economico-finanziario associato agli interventi e ad un programma delle fasi realizzative.

La condizione ora raggiunta con la definitiva approvazione della Variante di piano per Porto Vecchio e il Master Plan a essa collegato, consente finalmente di affrontare il mercato associando tante interessanti prospettive quante insidie: si tratta forse della condizione più critica che il progetto di trasformazione di Porto Vecchio abbia mai raggiunto. Da una parte, oltre 20 anni di studi e progetti possono far ritenere la trasformazione di Porto Vecchio missione impossibile, dall'altra, i passi finalmente conquistati devono convincere, in primo luogo la città, che le basi per cominciare si sono finalmente realizzate. Il progetto si è mosso e si dovrà ancora muovere su una strada lunga, a tratti impervia, scoscesa e talvolta sbarrata. Ma i tratti rettilinei, privi di ostacoli, piangenti vanno percorsi celermente. Su un tema di tale portata



Il porto di Trieste nel contesto territoriale.
The port of Trieste in its context.

Concept del Master Plan di Porto Vecchio
Concept of the Master Plan for Porto Vecchio

ogni ciclo amministrativo alla guida del Porto, della città e della Regione può fare qualcosa, spingere più avanti il progetto, preparare i passi successivi. Le recenti gestioni hanno compreso la necessità di cambiare scala, l'attuale amministrazione ha il compito di promuovere il Master Plan e operare affinché possano essere avviate le prime concessioni.

L'agenda che guiderà l'attività della società Porto Vecchio, costituita per lo scopo della trasformazione, è complessa e articolata: pubblico e privato, locale e scala vasta, recupero e trasformazione del vecchio insieme a nuove idee e progetti. Al Master Plan, libro aperto e per sua natura mai compiuto, il compito della regia e dell'allargamento del coinvolgimento locale, nazionale, internazionale. Alcuni temi chiave dovranno accompagnare il percorso del progetto:

1. un insediamento di tale dimensione e di tale scala rispetto alla città e al territorio non può essere "integrato" come parte omogenea nel tessuto urbano, pur con destinazioni e attrezzature specializzate
2. Porto Vecchio è un luogo speciale che può rivivere ripristinandone una funzione "speciale" per un'area vasta.
3. La questione dell'accessibilità dall'area vasta è centrale. La trasformazione di Porto Vecchio deve essere considerata fra i progetti centrali per la modernizzazione e l'innovazione della regione del Nordest: insieme con le grandi infrastrutture stradali e ferroviarie, lo sviluppo dei porti e degli aeroporti. Da un lato quindi il paziente confronto con lo strumento amministrativo, la Variante del Piano Portuale, dall'altro l'energia dell'innovazione che il Master Plan cerca di promuovere. Le professionalità già coinvolte, e che saranno ancora a lungo impegnate, abbracciano un ampio arco disciplinare e comprendono urbanisti e architetti, ingegneri e specialisti in materia ambientale, economisti ed esperti di diritto amministrativo. Istituzioni e mercato si confronteranno per la trasformazione di un'area strategica per la città e il territorio.

10 temi, discussi con i colleghi inglesi dello studio Foster & Partners, orienteranno il programma per lo sviluppo delle prossime attività, spaziando dal rapporto con la città e la mobilità fino al restauro e al tema dell'energia, configurando Porto Vecchio come straordinario Laboratorio della modernizzazione e dell'innovazione nel centro della città.

1. La storia e il futuro.
2. Porto Vecchio collegato con la città.
3. Porto Vecchio che si affaccia sull'acqua.
4. Porto Vecchio visto dall'acqua.
5. Accessibilità e mobilità innovativa.
6. La nautica da diporto come nuova funzione portuale.
7. Il clima, la luce, l'energia negli edifici e negli spazi aperti.
8. Gli spazi pubblici, i caffè e i ristoranti, il mercato.
9. I materiali e colori.
10. Il bilancio economico finanziario.

Temi e allo stesso tempo agenda per un arco temporale necessariamente di medio-lungo periodo ma con una fase cruciale e determinante di avvio nel breve periodo che potrà far uscire Trieste dalla condizione che in molti definiscono da anni di lungo letargo.

in relation to the city and the region cannot be "integrated" as a homogeneous part into the urban fabric, whether or not it features specialized destinations or facilities

2. The Old Port is a special place that can be revitalized by restoring a "special" function for a vast area.

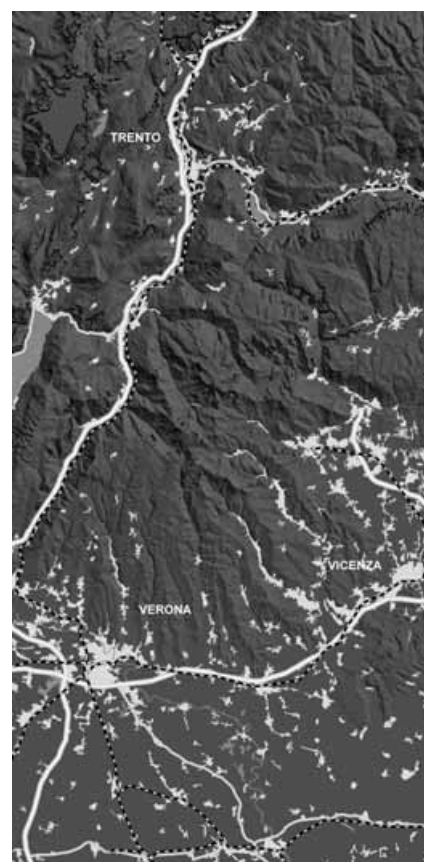
3. The question of the accessibility to such a vast area thus becomes a central issue.

The transformation of the Old Port must be considered as one of the essential projects for the modernization and innovation of the Northeast region, along with the great road and railway infrastructures, the development of ports and airports.

Thus on one side, it requires patient work with the administrative tool provided by the Variant of the Port Plan, and on the other, the energy of innovation that the Master Plan is seeking to promote. The professional figures involved range over a vast area of disciplines and include city planners and architects, engineers and environmental scientists, economists and experts in Administrative Law. The institutions and the market meet to transform an area that is strategic for the city and the region.

10 issues, discussed with the English colleagues from the firm of Foster & Partners, will orient the program for the development of coming activities, which range from the relationship with the city and mobility to restoration and the theme of energy, making the Old Port an extraordinary Laboratory for the modernization and innovation of the city centre.

1. History and the future.
2. The Old Port connected to the city.
3. The Old Port facing the water.
4. The Old Port seen from the water.
5. Accessibility and innovative mobility.
6. Boating as a new port function.
7. The climate, light, energy in the buildings and open spaces.
8. The public spaces, cafés and restaurants, the market.
9. The materials and colors.
10. The economic and financial budget. Issues and simultaneously a medium-to-long-term agenda but with a crucial and decisive start-up phase in the short-term that will have to shake Trieste out of a condition that many have defined as years of lethargy.





Neva Gasparo, gasparo@spin.it

