



Trieste, 21 Gennaio 2019

Porto Vecchio di Trieste, lo sconosciuto.

I 66 ettari del Porto Vecchio di Trieste, con il milione di metri cubi di hangar spesso di grande pregio congelati da decenni quasi nella forma originaria, saranno restituiti alla città. Moli cittadini non sono mai entrati in quell'area, pur essendo centralissima, sul mare, e ben collegata alla città data la sua vicinanza al centro storico. Di quell'area "sconosciuta" i triestini hanno però interiorizzato due caratteristiche: **lo spazio e la bellezza**. Sono cose che fanno sognare, perché spazio e bellezza sono state le vittime delle città "moderne", sepolte e confuse nel caos generato dalla mobilità privata, una necessità generale ma anche la principale causa della invivibilità di molti centri urbani, tutti, almeno in Europa, nati molto prima dell'automobile. Il desiderio di spazio è talmente dirompente che i pubblicitari non esitano a promuovere le nuove automobili sempre su false strade deserte, ormai introvabili.

Rigenerazione di aree urbane degradate.

Nelle città "moderne" è il rapporto fra spazio pubblico e privato a determinare la qualità della città. Gli amministratori lo sanno molto bene, tant'è che è dalla metà degli anni '80 che le rigenerazioni di aree urbane degradate, spesso aree industriali dismesse, sono usate per riequilibrare questo rapporto. Gli esempi virtuosi sono innumerevoli, e pur essendo abbastanza eterogenei per dimensione e approccio, condividono l'intenzione ecologica e l'applicazione di tecnologie innovative. I quartieri ecosostenibili hanno contribuito alla diffusione di tematiche che si sono poi estese alla scala urbana e metropolitana, affermandosi come vero e proprio modello economico, sociale e ambientale di trasformazione. **Il denominatore comune è la sostenibilità**. In una città sostenibile non possono mancare il diritto alla mobilità dei cittadini, integrazione tra tecnologie, connettività personale, verde urbano. Accanto a sostenibilità oggi si usa molto la parola **resilienza**, probabilmente la più importante parola dei prossimi venti anni. La resilienza urbana prevede, infatti, il passaggio dal modello della mera riqualificazione a un modello di rigenerazione urbana, che coinvolge attivamente la collettività, attento all'ambiente e al consumo delle risorse, finalizzato a ridurre l'impatto dell'attività umana. La città del futuro è una città sostenibile e resiliente, attenta alla qualità del vivere, con diminuzione del rumore e dell'inquinamento.

I capitali vengono attratti dalle città che scommettono sulla sostenibilità. A Trieste, come in Italia, la corrente di pensiero dominante nel mondo dell'impresa e comunque maggioritaria ritiene invece che una simile visione si traduce in vincoli di varia natura che spaventano e allontanano gli investimenti e le occasioni di lavoro. Questo modo di pensare non esiste più da almeno 30 anni nei paesi con cui normalmente ci confrontiamo. Lo dimostrano innumerevoli interventi di recupero e rigenerazione urbana fatti da città con amministratori della più varia estrazione, di destra e di sinistra. Il mondo economico è il primo ad apprezzare la qualità urbana e i capitali non fuggono ma vengono attratti dalle città che scommettono sulla sostenibilità.

Dove guardare.⁽¹⁾

Per restare vicino a noi **Lubiana**, città green 2016, ha pedonalizzato e riqualificato la Slovenska Cesta, un po' come se Trieste pedonalizzasse le rive; **Parigi** ha pedonalizzato la riva destra della Senna e ridotto del 5% l'inquinamento atmosferico. Le due città simbolo degli affari, la Londra della City e la new York di Wall Street, hanno seguito il medesimo indirizzo. A **Londra** dal 2020 ad un'intera area centrale di 34 ettari potranno accedere liberamente solo mezzi pubblici, bici e pedoni. A **New York** hanno pedonalizzato Times Square, e rivoluzionato la mobilità realizzando centinaia di chilometri di piste ciclabili e corsie preferenziali per i bus.

L'urbanistica tattica di New York

L'amministrazione di New York ha promosso a partire dal 2007 un piano a lungo termine per una città più verde e vivibile. Il "PlaNYC. A greener, greater New York", ha sviluppato azioni per incrementare la qualità dello spazio urbano con l'obiettivo di permettere all'economia urbana di crescere e di trattenere residenti in città, riducendo l'espansione urbana e l'inquinamento indotto, attraverso **fasi di sperimentazione di usi temporanei dello spazio pubblico⁽³⁾**. A Times Square il 90% dello spazio era occupato da automobili mentre solo il 10% dalle persone, sebbene il 90% dei presenti fosse un pedone. Obiettivo prioritario del progetto è stato quello di invertire questa equazione, ed hanno pedonalizzato Times Square. E' stato il Sindaco Bloomberg, un imprenditore, a lanciare l'iniziativa.



In cammino

I segnali che arrivano dall'Amministrazione Comunale su Porto Vecchio sono difficili da decifrare. Da una parte è stato avviato un positivo confronto con varie realtà cittadine, non ancora divenuto un processo partecipativo vero e proprio; lo sforzo di trasparenza pur esistente risente delle abitudini di opacità della nostra pubblica amministrazione. Si sottolinea come sono state proprio **la partecipazione e la trasparenza i motori più utilizzati dalle città** che hanno dovuto affrontare i complessi iter che, modificando l'assetto urbano consuetudinario, incidono profondamente nelle abitudini, la quotidianità, la vita stessa dei cittadini. Dall'esperienza delle altre città si comprende bene il grande valore delle **fasi di sperimentazione di usi temporanei dello spazio pubblico** oggetto del cambiamento, di cui sarà bene tener conto. Assolutamente poco incoraggiante la **manca di attenzione sulla sostenibilità e resilienza di questo storico recupero**, come se Trieste avesse timore di misurarsi con le sfide del futuro prossimo, ma anche degli straordinari strumenti a disposizione per vincere la sfida. L'amministrazione comunale non ha voluto un piano generale (o master plan), ma ha scelto la strada dello "spezzatino". La città poco ha discusso sul "cosa" realizzare, niente sul "come" edificare, infrastrutturare e connettere l'area. Del progetto europeo CIVITAS PORTIS che dovrebbe dare indicazioni per lo sviluppo sostenibile, la mobilità innovativa e sostenibile, cui partecipano lo stesso Comune di Trieste, l'Autorità Portuale, Trieste Trasporti, l'Università di Trieste e l'Area Science Park, non si sa ancora nulla. Poco male si potrebbe dire, visto che i tempi del progetto scadono a Luglio. Peccato che nel frattempo il Comune sta già ponendo le basi per la Variante necessaria, preconstituendo indirizzi urbanistici e viari niente affatto innovativi e sostenibili. La viabilità ipotizzata è in prolungamento delle Rive, con parcheggi ovunque, con posti auto come nei supermercati a distanza di carrello dagli edifici. Il Comune non ha fatto, o non reso pubblico il che è lo stesso, uno studio sul **traffico indotto**⁽²⁾, che così stando le cose aumenterà di molto e riprecipiterà le Rive nel traffico caotico. La partita è in corso. Noi speriamo che il percorso di adeguamento della strumentazione di pianificazione urbanistica del Porto Vecchio che sfocerà con l'adozione di una Variante



consenta a noi tutti di partecipare e indirizzare verso sostenibilità, resilienza, spazio e bellezza il complesso degli interventi che disegnerà la Trieste Futura.

Le proposte

Chiediamo l'accoglimento nelle linee di indirizzo della pianificazione urbanistica del Porto Vecchio delle migliori pratiche adottate dalle più importanti città europee, riassumibili in:

- un processo di progettazione partecipato costituito dalle autorità locali, imprenditori, associazioni e cittadini;
- una progettazione improntata alla sostenibilità concentrata soprattutto sull'efficientamento energetico e tecnologico, riconducibili al settore edilizio, dell'approvvigionamento energetico e della mobilità;
- una mobilità basata sul trasporto collettivo su ferro e gomma e percorsi pedonali e ciclabili, non un generatore di traffico bensì un esempio capace di incentivare e produrre un nuovo modello di mobilità cittadina;
- un disegno dello spazio aperto di qualità e facile da mantenere al fine di evitare l'abbandono e l'incuria dello spazio aperto pubblico;
- un programma basato su un mix funzionale e sociale, incluse residenze e altri servizi per la comunità.
- uno studio sul traffico indotto preliminare alla definizione della viabilità e numero di parcheggi dell'area di Porto Vecchio.

L'obiettivo: la realizzazione di un sogno.

La città di Trieste ha uno straordinario affaccio al mare. La riqualificazione e il riuso dell'area del Porto Vecchio è l'occasione per farne uno dei più belli al mondo. Alla classe dirigente e ai cittadini di oggi chiediamo coraggio e visione. Realizziamo un collegamento tramviario "navetta" dal Porto Vecchio a Campo Marzio, collochiamo i parcheggi solo nei pressi dei capolinea, pedonalizziamo il fronte mare delle Rive. Si può fare.

Documenti collegati;

- ⁽¹⁾ Sostenibilità delle città
- ⁽²⁾ Traffico indotto
- ⁽³⁾ Video urbanismo tattico - usi temporanei dello spazio pubblico - a New York :
<https://www.youtube.com/watch?v=LujWrkYsl64>