

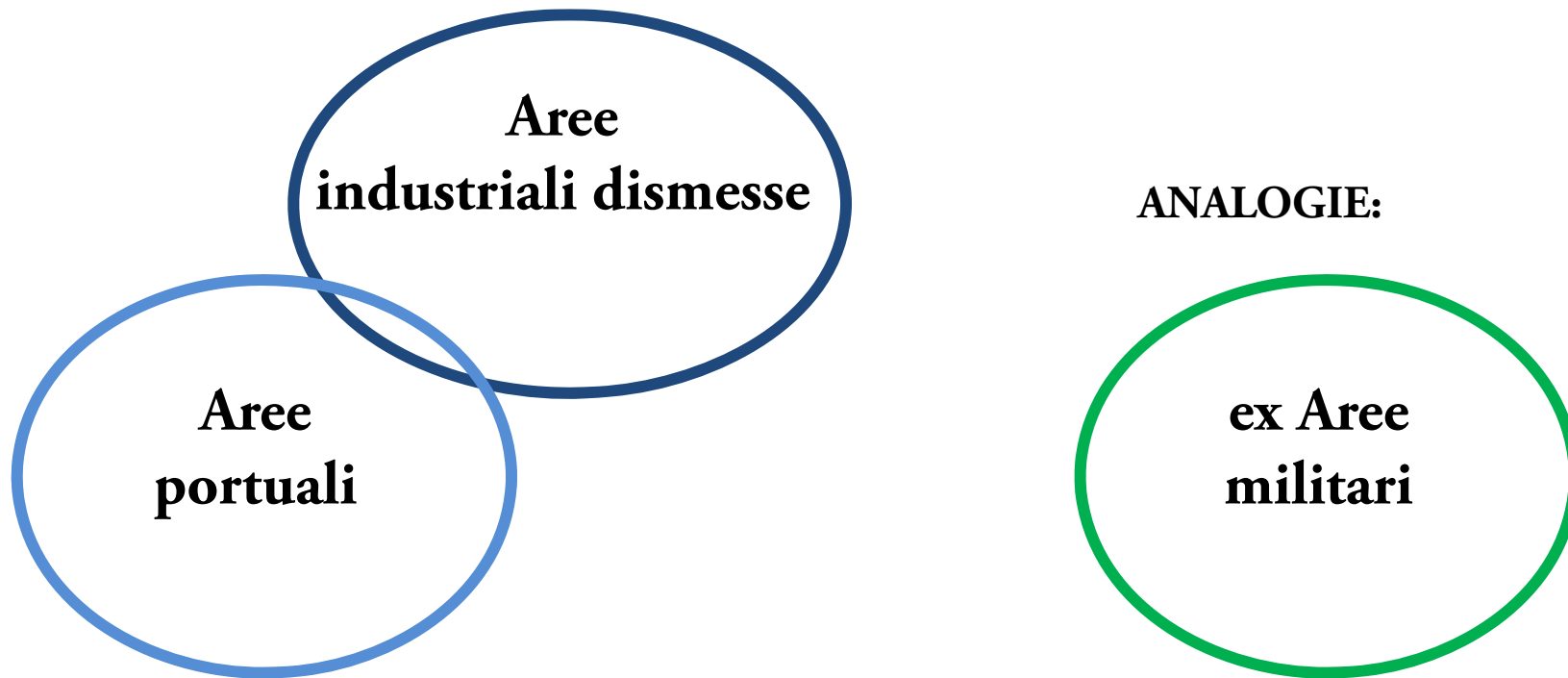
Laboratorio di progettazione IV
Corso di restauro architettonico 2

Tema: Magazzino 20
Porto Vecchio a Trieste

Lez. 4: Riqualificazione di siti portuali
e aree industriali dismesse

22.11.2017 Greta Bruschi

AMBITO DI INTERVENTO:



ELEMENTI CARATTERIZZANTI E CRITICITA':

- **Prossimità con la città storica e separazione netta (inclusione/esclusione)**
- **Vicinanza con infrastrutture e flussi di distribuzione (strade, ferrovie, porti, fiumi)**
- **Estensione delle aree in oggetto**
- **Abbandono**
- **Rinaturalizzazione e presenza di patrimonio architettonico storico**
- **Necessità di interventi di bonifica**
- **Necessità di cospicui finanziamenti iniziali**

EX PATRIMONIO MILITARE

«...come vecchi dinosauri, cristallizzati nelle forme imponenti, in attesa di un impiego, di un'utilità. Gli edifici un tempo militari aspettano, smantellati dalla fine delle guerre novecentesche, dalla sublimazione (e informatizzazione) dei combattimenti odierni e futuri, dove il micro ha soppiantato il macro. Aspettano i comuni, le province, le regioni, i ministeri, qualcuno che muova le acque stagnanti, tragga uno scopo da quei soffitti alti, per non trasformarsi in musei di incuria, installazioni del nulla cui il tempo sembra destinarli, come giganti spiaggiati e goffi nel tessuto urbano che al contrario cresce veloce.»



DISMISSIONE AREE INDUSTRIALI

il fenomeno ha interessato inizialmente le aree di più antica industrializzazione quali i bacini minerari dell'Europa centrale e degli Stati Uniti

e solo in seguito ha coinvolto anche le zone industriali dell'Europa meridionale e mediterranea i processi di trasformazione che hanno coinvolto il ed. triangolo industriale tra TORINO, MILANO E GENOVA

il Lingotto di Torino,

l'area della Bicocca a Milano,

l'area del porto vecchio di Genova,

il polo industriale di Porto Marghera a Venezia

<http://www.spaziindecisi.it>



RECUPERO E RICONVERSIONE DELLE AREE PORTUALI

due chiavi di lettura:

La prima riconosce e definisce la **trasformazione storica** di queste aree (dallo stretto rapporto con il centro all'allontanamento e dismissione fino alla rigenerazione), mentre la seconda le filtra per **azioni chiave** intraprese nella fase di rinnovamento.

Questo permette di leggere

LA VISIONE, I PROCESSI AMMINISTRATIVI, IL COINVOLGIMENTO, LE PROCEDURE AMBIENTALI, LA QUALITÀ ARCHITETTONICA E GLI ELEMENTI DI INNOVAZIONE.

AMBURGO, BALTIMORA, BARCELLONA, BOSTON, DUBLINO, GENOVA, LONDRA, MARSIGLIA, OSLO, ROTTERDAM, SANTANDER E SIDNEY



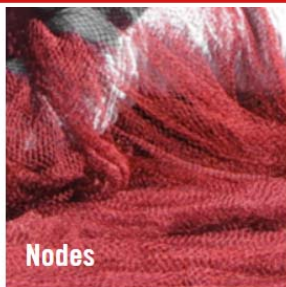
"Reporting from Marghera":
la riconversione di aree degradate in porti
di fama internazionale



Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades // Association for the Collaboration between Ports and Cities

<http://retedigital.com/en>

Home | [Rete](#) | Nodes | Scientific Community | Training | Research | Networking | Publications | PORTUS | PORTUSplus

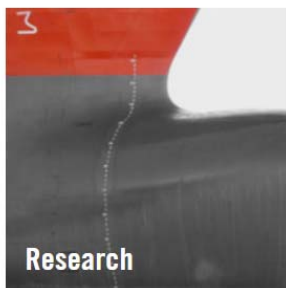


RETE

Throughout history, port cities have shaped the economic, social, cultural and political map of peoples and civilisations.

On the global stage, driven by the forces of growing international competition, this particular class of city and their ports are now undergoing profound changes that are transforming the lives and work of their inhabitants.

RETE is an international non-profit organisation engaged in promoting cooperation between ports and cities, in analysing and interpreting the dynamics and phenomena that arise in their relations, in exploring their horizons and in charting visions and strategies that contribute to building their future.



Il tema della **rigenerazione dei waterfront** portuali va inquadrato nella più ampia prospettiva della sostenibilità del sistema MARE-PORTO-CITTÀ e diventare non più problema ma elemento cruciale di una possibile economia marittima circolare e motore trainante dello sviluppo locale delle città portuali.

La pianificazione e gestione dei siti portuali è tema oggi di grande attualità: in conseguenza **dell'accresciuta importanza degli scali marittimi** per lo sviluppo produttivo e commerciale dei Paesi in via di sviluppo, per la crescita del settore turistico crocieristico e per la **localizzazione strategica** (ai fini di rigenerazione urbana) dei siti ex-industriali a filo banchina in attesa di riconversione.

La maggior parte dei porti nazionali è collocato in prossimità di aree fortemente urbanizzate il cui **equilibrio ecologico** è a forte rischio.

Le emissioni delle navi e dei mezzi portuali contribuiscono, nonostante il rispetto delle normative ambientali, al deterioramento della qualità dell'aria.

Sono numerose le città portuali in Italia attualmente impegnate in processi di **rigenerazione del waterfront urbano** con la finalità di ricreare una relazione tra spazi, funzioni e scenari futuri, tra immagine urbana e sviluppo economico-produttivo.

Possibili nodi progettuali :

- le tecnologie emergenti e soluzioni innovative per dare concreta attuazione ad obiettivi ambientali,
- la riqualificazione dei waterfront portuali come cerniere dell'equilibrio ecologico mare-porto-città.



Commercio del grano proveniente :
 Dai porti anseatici →
 Dai porti italiani →
 Dall'Oriente →

Aree commerciali e industriali dal XVI al XVIII secolo
 In espansione ■
 In declino ■

Principali centri finanziari ●
 Flussi di argento dalle Americhe alla Spagna e all'Europa →

Porti sviluppatisi col commercio degli schiavi e dei prodotti tropicali ○

I PRIMI ESEMPI BALTIMORA E BARCELLONA

La reinterpretazione del ruolo delle città storiche portuali



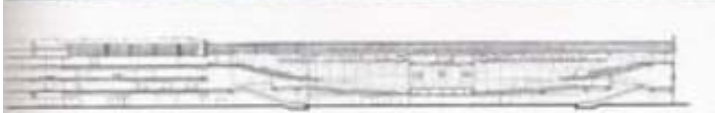
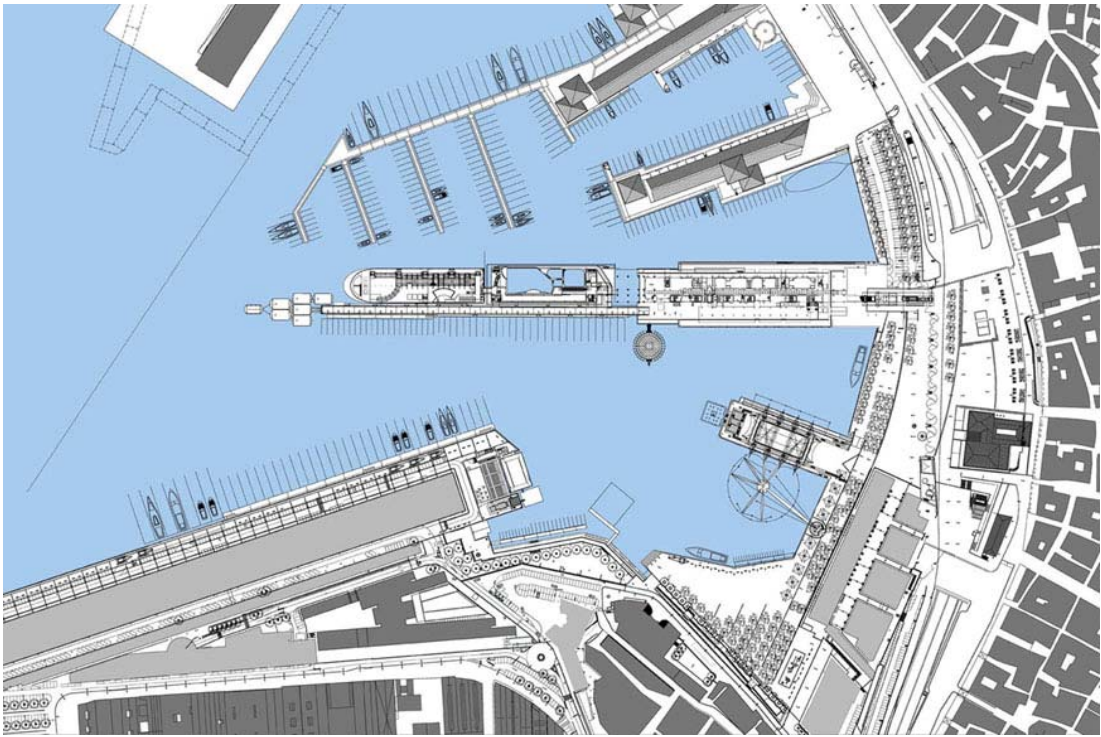
Baltimora e Barcellona.

Il nuovo ruolo delle infrastrutture portuali negli anni '80-90 con la progettazione della valorizzazione degli spazi nelle politiche urbane delle città storiche di rigenerazione.

GENOVA





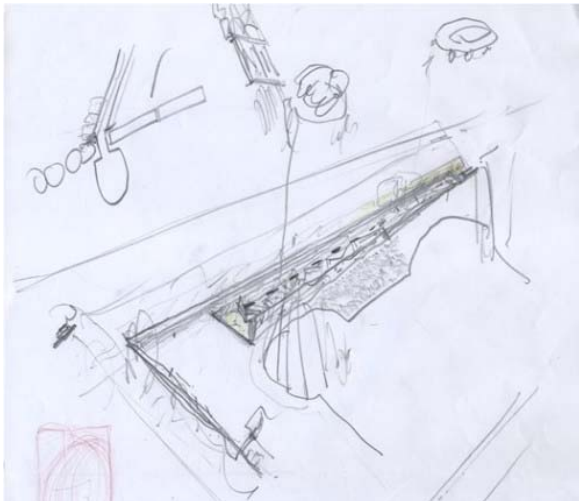
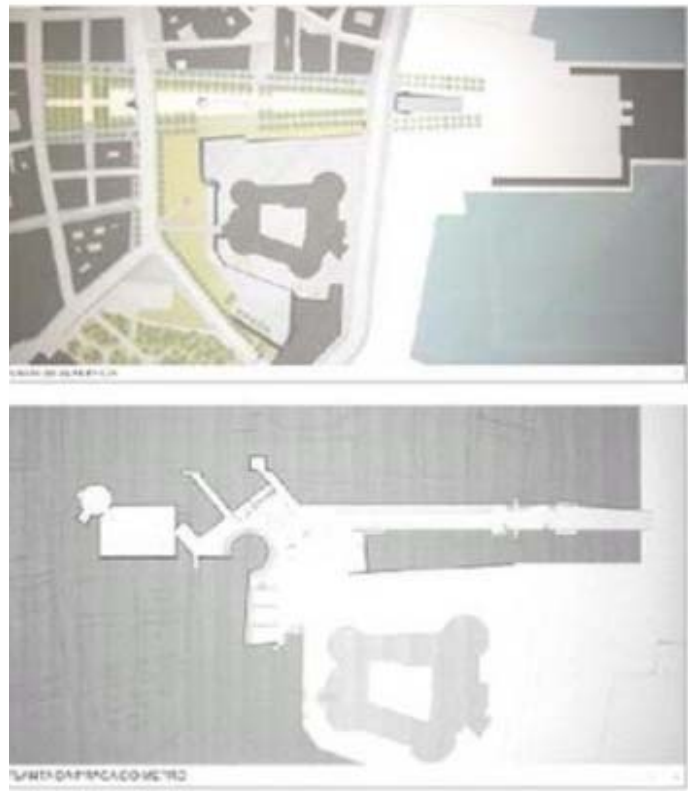
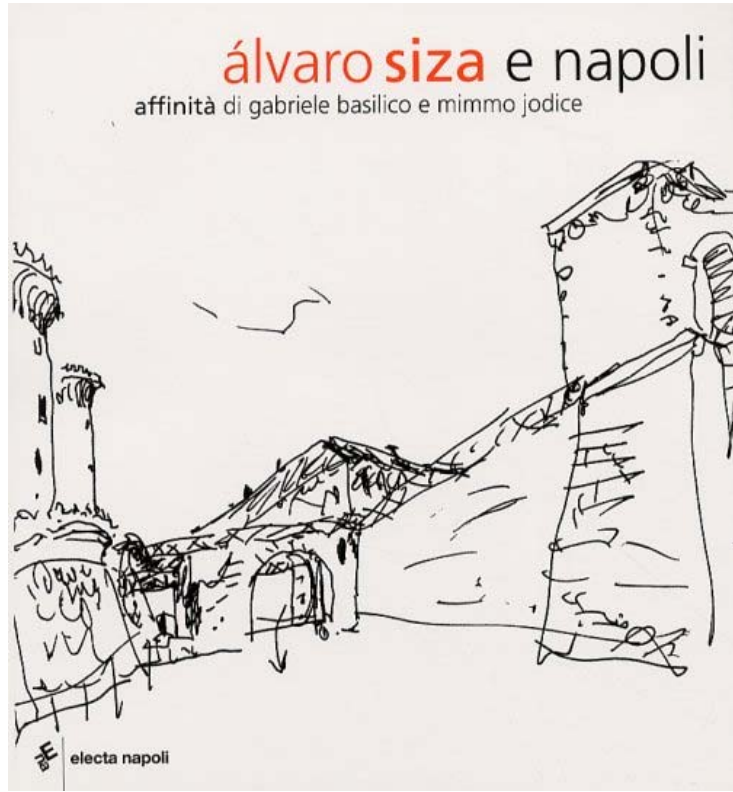


- Legenda**
- Informazioni
 - P Parcheggi
 - Cassa di Risparmio
 - Servizi igienici
 - Ristorazione
 - Servizio Battelli
 - Segway/Bike rental
 - Bancomat
 - Taxi: 010 59.66
 - Tabacchi

NAPOLI







MARSIGLIA







Marsiglia città portuale. La grande pensilina specchiata di nuova costruzione (Foster 2013) per creare una zona d'ombra e d'incontro per cittadini e visitatori, non impedisce il proseguire della vendita tradizionale del pesce da parte dei pescatori

ARSENALI MARITTIMI



Parigi. Le Pavillon de l'Arsenal e i grandi spazi adibiti a mostre e progettazione urbana in città.



Venezia. Ingresso all'Arsenale nella veduta di Canaletto del 1732.



Parigi. Le Pavillon de l'Arsenal e i grandi spazi adibiti a mostre e progettazione urbana in città.



Venezia. Il Bacino di Carenaggio di Jacopo Sansovino.



Barcellona. Gli Arsenali reali in una foto aerea che ne mostra la complessità.



Pisa. Gli arsenali Medicei oggi Museo della città porto fluviale (foto



Barcellona. Il Museo marittimo e la storia navale della città negli antichi arsenali reali (foto dell'a. 2004)

Il restauro dell'Archeologia Industriale

L'**archeologia industriale** è una branca dell'archeologia che studia, applicando un metodo interdisciplinare, tutte le testimonianze (**materiali e immateriali, dirette ed indirette**) inerenti il **processo d'industrializzazione** fin dalle sue origini, al fine di approfondire la conoscenza della storia del passato e del presente industriale.

Le testimonianze attraverso cui l'archeologia industriale può giungere a questa conoscenza sono **i luoghi e le tecnologie dei processi produttivi**,
le **tracce archeologiche** generate da questi,
i **mezzi e i macchinari** attraverso cui questi processi si sono attuati,
i **prodotti** di questi processi,
tutti **le fonti** scritte a loro inerenti, le fonti fotografiche, orali,
i **paesaggi** segnati da questi processi e perciò detti paesaggi industriali.

L'archeologia industriale quale **disciplina** di studio nasce nella prima metà degli anni cinquanta in Inghilterra.

L'espressione **archeologia industriale** venne usata per la prima volta nel **1955** da Michael Rix, professore dell'Università di Birmingham, in un suo articolo pubblicato nella rivista *The Amateur Historian*.

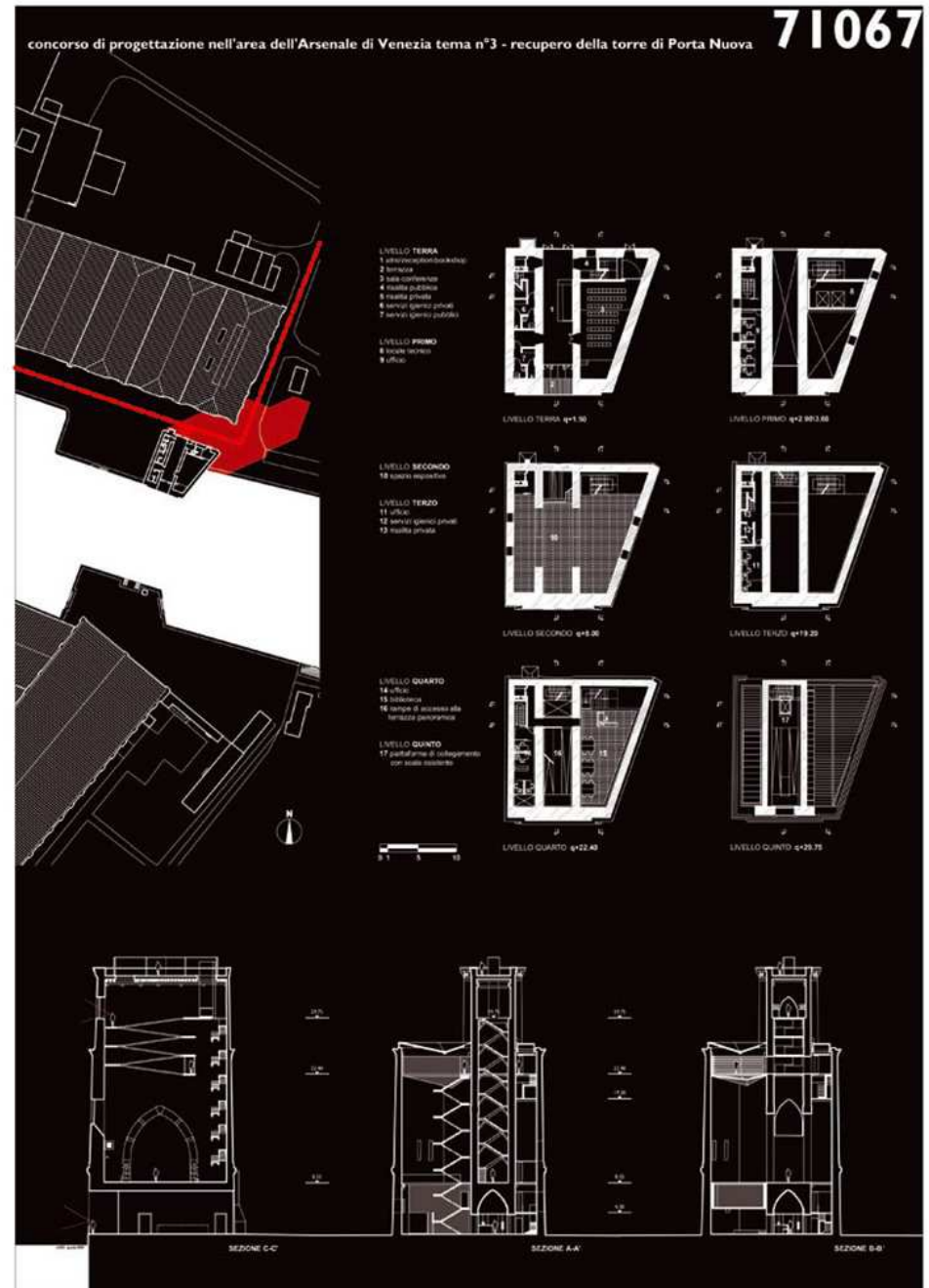
Venezia

Arsenale





Torre di Porta Nuova





Tese



Ex Cottonificio S.Marta, sede Università IUAV di Venezia



Ex Magazzini Ligabue, sede Università IUAV di Venezia e Cà Foscari





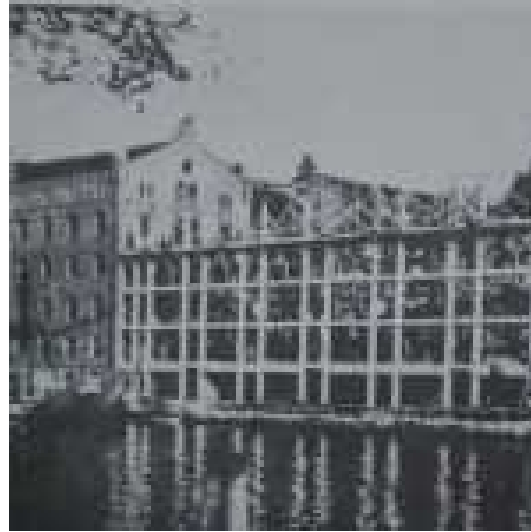
Magazzini 5 e 6

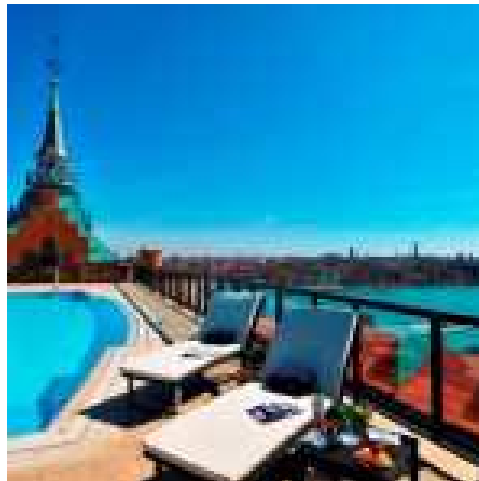






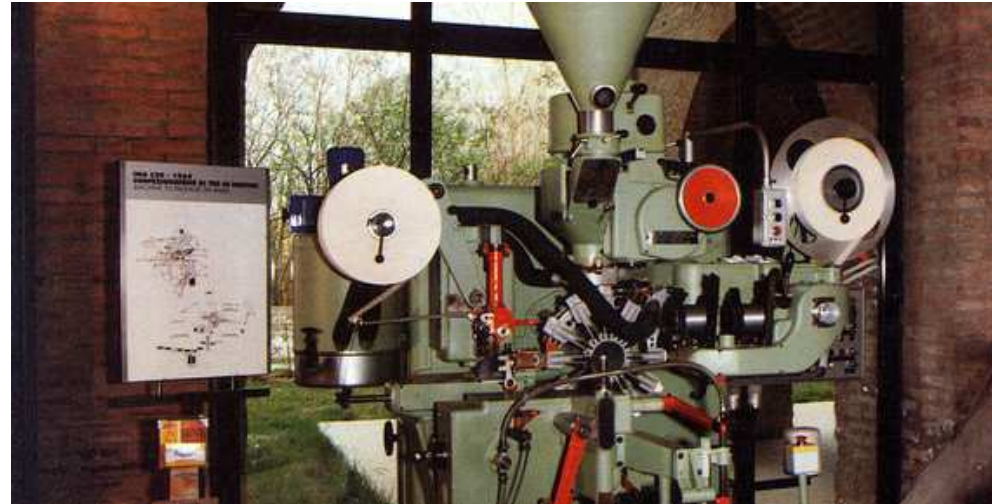
Ex Molino Stucky





Bologna

Museo del Patrimonio Industriale





Acqua e seta



Forno Hoffmann





Packaging

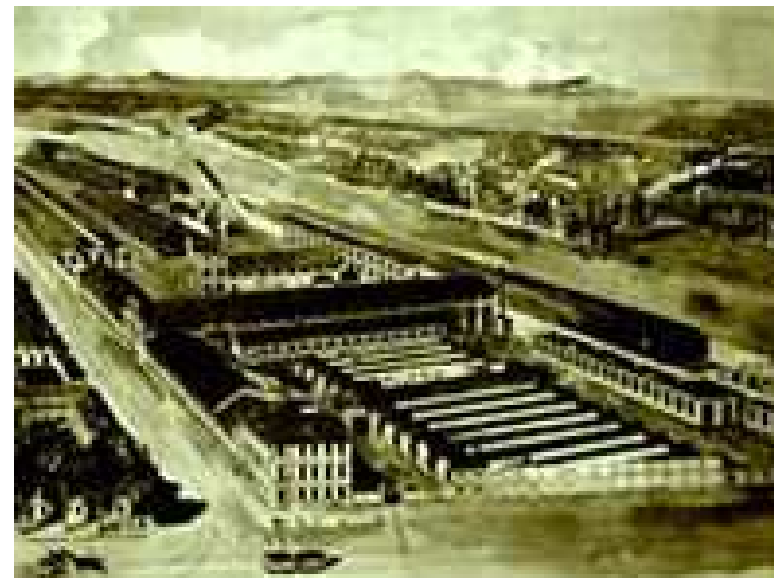


Made in Bologna



Milano

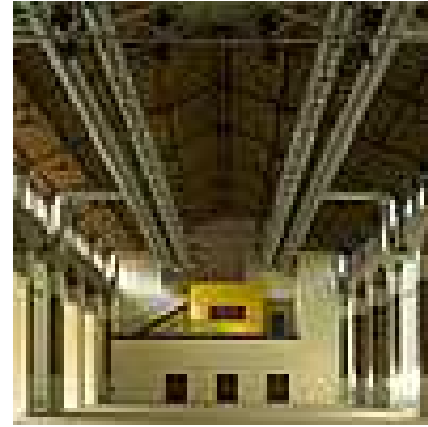
Fabbrica del Vapore





Presenze





Cattedrale

Padiglione Messina



Roma

ex Centrale Termoelettrica Giovanni Montemartini



CENTRALE "MONTEMARTINI" - AMPLIAMENTO 1933-XI

INSTALLAZIONE DI DUE GRUPPI DIESEL-ALTERNATORI DA 5.500 KW

