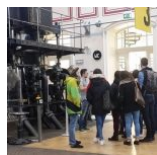
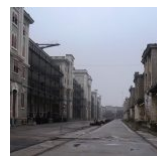


Il Porto Vecchio di Trieste: storia e futuro

Il Porto Vecchio di Trieste rappresenta uno dei luoghi più importanti dell'**archeologia industriale in Italia** legati all'attività portuale.





Porto Vecchio Trieste: cenni storici

Il Porto Vecchio di Trieste copre un'area di circa mq. 601.403, estendendosi dallo sbocco del Canale di Ponte Rosso all'abitato periferico di Barcola. Comprende cinque moli (moli 0, I, II, III, IV), 3100 metri di banchine di carico e scarico merci, ventitrè grandi edifici tra hangars (in origine 38 corpi di fabbrica), magazzini ed altre strutture, è protetto da una diga foranea ed è direttamente collegato alla vecchia ferrovia del 1857.

L'aspetto del Porto Vecchio di Trieste è diverso da quello dei porti dell'area mediterranea in quanto riproduce, nell'impianto urbanistico e nelle regole costruttive dei suoi edifici, le caratteristiche dei Lagerhauser (brani di città destinati alla movimentazione delle merci) dei porti del nord-Europa, come la Speicherstadt di Amburgo.

Il Porto Vecchio di Trieste fu costruito tra il 1868 e il 1887, dopo un'ampia fase progettuale, per volontà dell'impero austroungarico che doveva dotarsi, a Trieste, di un grande porto capace di gestire il retroterra dell'Austria-Ungheria.

Porto Vecchio Trieste: gli edifici

storici

Nel Porto Vecchio di Trieste le strutture portuali, i magazzini, gli hangars, gli edifici speciali (centrale idrodinamica e Sottostazione elettrica di riconversione), con le loro tipologie costruttive, le gru e le attrezzature elettromeccaniche testimoniano un aspetto essenziale della città-porto dell'ottocento e del primo novecento.

I magazzini e gli hangars, grandi edifici a uno e più piani, disposti su tre assi paralleli tra loro erano attrezzati con gru, elevatori, montacarichi ed altri arredi per le operazioni di carico e scarico merci; alcuni presentano alla base un "perron" (banchina a terra di movimentazione) adatto per le operazioni dai carri ferroviari o da autoveicoli.

La loro costruzione, che si fondava su progetti di altissima qualità architettonica e su tecniche d'avanguardia nell'uso del cemento armato, è un documento dell'epoca pionieristica dei brevetti detenuti dalle grandi imprese edili europee che avevano le loro filiali a Trieste (brevetto Hennebique della Ing. Odorico & C, brevetto viennese Ing. Edmund Ast & Co, brevetto Wayss della Wayss, Freitag & Meinog di Innsbruck, brevetto della ditta triestina Ing. Geiringer e Vallon). Il completamento dei magazzini del Porto Vecchio di Trieste si protrasse fino all'inizio del novecento in quanto richiese interventi straordinari di consolidamento delle fondazioni e delle banchine e dei manufatti.

Per il valore di tutto il complesso storico urbanistico, per la presenza dei grandi edifici d'epoca e degli impianti di movimentazione, **il Porto Vecchio di Trieste è stato tutelato nell'agosto 2001 dal Ministero per i Beni e le Attività culturali** con vincoli di tutela diretti, indiretti e prescrizioni allo scopo di salvaguardarli e di consentire il restauro di tutta l'area attraverso proposte progettuali che non alterino l'esistente.

Porto Vecchio Trieste: il Polo Museale del Porto di Trieste e i primi restauri

I due edifici recentemente restaurati, Centrale idrodinamica e sottostazione elettrica, costituiscono il **Polo museale del Porto di Trieste**, iniziativa promossa nel 2004 da Italia Nostra con un percorso di realizzazione condiviso dalla Soprintendenza regionale del Friuli Venezia Giulia.

La Centrale idrodinamica è l'edificio di maggior valore tecnologico del Porto Vecchio di Trieste. Il porto di Trieste fu uno dei primi porti al mondo a dotarsi di un tale impianto, assieme ad Amburgo, Buenos Aires, Calcutta e Genova. Realizzata nel 1890, **la Centrale del Porto Vecchio di Trieste è da considerarsi un capolavoro di archeologia industriale**; ancor oggi conserva le sue prestigiose macchine (Breitfeld & Danek- Karolinenthal di Praga 1891) per la produzione di energia al servizio dei mezzi meccanici del porto.

Per il necessario ampliamento della già esistente sottostazione nel complesso della Centrale Idrodinamica, nel 1913 fu costruita accanto alla Centrale, e ad essa collegata, la Sottostazione elettrica di riconversione.

Questo edificio speciale si distingue stilisticamente dalle altre costruzioni perché costruito su disegno dell'architetto Giorgio Zaninovich, secondo i caratteri stilistici della Wagnerschule (Vienna). All'interno la sala trasformatori, le gallerie protette, le scale, le guide per gli argani, le apparecchiature elettriche e la disposizione degli arredi confermano ancora oggi la dignità e il prestigio di quell'architettura industriale.

In questi edifici verrà raccolto il patrimonio storico del porto di Trieste, che oltre a tutta l'area monumentale del Porto Vecchio, comprende un'ampia documentazione d'archivio.

A partire dal biennio 2012- 2013 la Centrale Idrodinamica e la Sottostazione elettrica di riconversione del Porto Vecchio di Trieste, sono state aperte al pubblico dall'Autorità portuale di Trieste con il contributo dei volontari di Italia Nostra.

In questi anni altri edifici sono stati restaurati dall'Autorità Portuale: il magazzino n. 1 sul molo quarto, il magazzino n. 26, la casa della piccola amministrazione e i varchi d'ingresso.

Porto Vecchio Trieste: il processo di riqualificazione e rigenerazione del distretto storico portuale

Oggi la vecchia area del porto di Trieste ed i magazzini ottocenteschi non sono più idonei a funzioni connesse ai traffici commerciali ed è in corso, dopo varie vicende fallite dagli anni settanta, un processo di riqualificazione e rigenerazione per nuove destinazioni che, nel rispetto dell'identità storica, ne consentiranno una riutilizzazione funzionale.

Se nel corso della rigenerazione non verranno rispettati i vincoli, l'intero distretto portuale storico rischierà di perdere la sua identità.

Sito archeologico industriale: Distretto storico portuale di Trieste (Porto Vecchio)

Settore industriale: Settore Portuale

Luogo: Trieste – Friuli Venezia Giulia – Italia

Proprietà/gestione: passaggio in corso da Autorità Portuale al Comune di Trieste

Testo a cura di: Antonella Caroli* – cartografia arch. Viviana Magnarin. (*Antonella Caroli: attualmente Ispettore onorario Mibac, direttore dell'Istituto di cultura marittimo portuale del porto di Trieste (fino ad aprile 2015), già Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Trieste (2000-2004) si è laureata in architettura al Politecnico di Torino. Insieme a Italia Nostra e al comitato scientifico internazionale su Porto Vecchio, è impegnata sul riuso e sullo sviluppo del Porto di Trieste.)