

UNA TESI PER IL NUOVO PORTO COMMERCIALE DI MARGHERA

Una tesi discussa all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, relatore Vittorio Gregotti, è l'occasione per mettere a fuoco la lunga e complessa questione del riassetto della portualità veneziana, e del porto commerciale in particolare

Affrontare lo studio dell'area portuale di Marghera è un compito difficile, per la complessità dei fenomeni economici e sociali in atto. Ci si trova infatti davanti a variabili troppo fluttuanti e difficilmente riducibili ad un dato unitario; perciò è necessario uno sforzo di riduzione, o meglio di tematizzazione dei problemi da considerare.

Si è così partiti da un'ipotesi molto semplice: spostare

ai moli "A" e "B" di Porto Marghera le funzioni portuali commerciali oggi situate nella Stazione marittima di Venezia; questo nonostante le proposte politiche prevalenti a Venezia (che risultano il dato più variabile) sembrano orientate verso la costruzione di un nuovo impianto commerciale presso la Cassa di colmata "A", nella parte meridionale della laguna. La proposta di realizzare il porto a Marghera ci sembra ragionevole per più di una ragione: da un lato la necessità per Venezia di essere dotata di una struttura portuale con un carattere non sovradimensionato ma razionalizzato, insieme ad un indice di fattibilità definibile intorno al breve e medio termine; dall'altro l'impatto ambientale minore rispetto a quello della Cassa di colmata "A" che, compresa com'è tra la foce del Brenta e le barene, costituisce un ulteriore aggravio per la situazione ambientale in laguna.

Ma quali sono i problemi? Il quadro delle questioni aperte, per quanto riguarda il tema della portualità veneziana, è riconducibile ad alcuni elementi precisi:

- la definizione della localizzazione, perché è necessario fissare un'unica sede delle strutture in quanto l'attuale dispersione pone non pochi problemi di economicità di esercizio; il personale, infatti, è continuamente in viaggio tra le due sedi di Marittima e Marghera Molo A e B;

- la definizione della gestione, che oggi è affidata a un unico organismo ma in altre sedi portuali è mista,



pubblico/privato (come la Setramar di Ravenna) e consente una maggiore competitività;

- la soluzione del problema del Porto Franco, che collocato com'è a San Basilio non offre spazi sufficienti, facendo così mancare un importante sistema giuridico con il quale si consente alle imprese il pagamento di minori oneri fiscali per la trasformazione delle merci trasportate.

- la questione dei canali, che ormai permettono solo ad un ristretto numero di navi di entrare in laguna, e quella dell'illuminazione notturna dei canali per la navigazione con nebbia.

Il progetto

L'ipotesi della dislocazione del porto commerciale a Marghera, nei moli A e B, si propone in questo senso come una soluzione vantaggiosa tendente a dare risposte concrete all'insieme dei problemi sopra citati. Essa infatti permetterebbe una ristrutturazione delle attività portuali realizzabile in un arco di tempo molto breve. Inoltre la possibilità di riutilizzare le infrastrutture esistenti consentirebbe un risparmio in termini di impatto ambientale, perché esiste, ancora oggi, una rete ferroviaria molto ramificata dove è possibile l'utilizzo del mezzo ferroviario per il trasporto merci in vista di uno sviluppo prossimo futuro; a questo si aggiunga la presenza di molte aree industriali dismesse o in via di ristrutturazione, facilmente acquisibili: la Cipi-Sartori (85 mila metri quadrati), la Sarni (25 mila metri quadrati), parzialmente la Ausidet (altrettanti 25 mila metri quadrati), ma anche in prospettiva quelle dei depositi costieri Icip (55 mila metri quadrati) e Selm (82 mila metri quadrati), e quelle a nord del molo "A".

▲ Vista da ovest del modello del progetto per il nuovo porto commerciale di Venezia.



PROGETTO

Giuseppe Mantia.

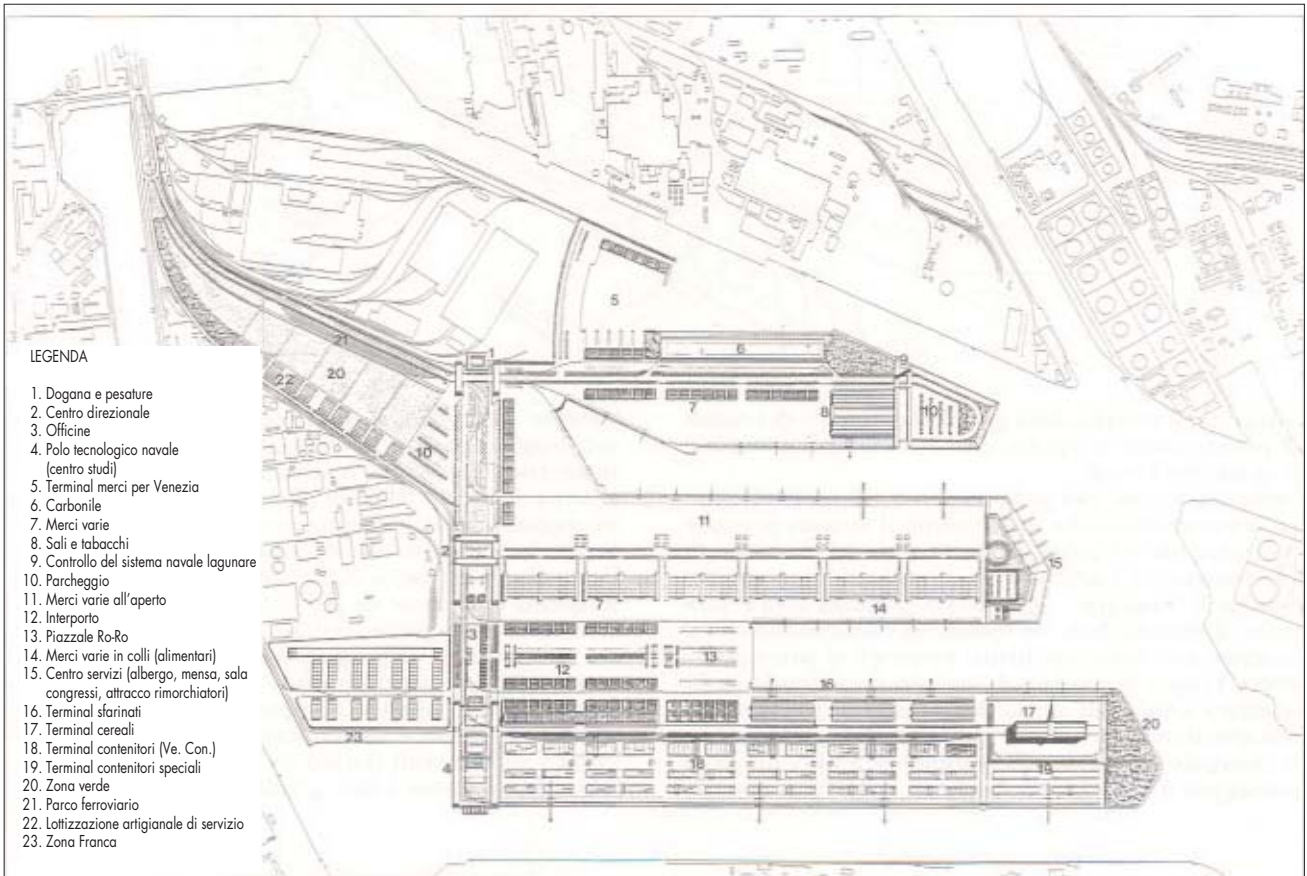
RELATORE

Vittorio Gregotti.

Correlatore: Pier Antonio Val.

TEMPI

Anno Accademico 1990-1991.



Dal punto di vista operativo la tesi si muove su due binari: affronta il tema del rapporto tra ingegneria e architettura cercando di definire i rispettivi campi disciplinari - da un lato l'ingegneria con i suoi strumenti studia i problemi isolandoli e dando risposte prettamente funzionali, dall'altro l'architettura ordina e pone relazioni morfologiche tra gli elementi - e cerca una definizione morfologica, per dare senso ad una zona industriale che ci appare come il terreno di continui salti di scala, figlio di uno spazio isotropo nel quale è riconoscibile un'occasione, delle potenzialità di trasformazione per un'area urbana e territoriale incerta.

Ne consegue che viene messa in gioco tutta la zona industriale di Marghera, e più specificatamente quelle

aree investite da processi di trasformazione e deindustrializzazione; si libera, così, un importantissimo patrimonio territoriale, specie nella prima zona.

Più specificatamente si possono riconoscere tre aree di influenza:

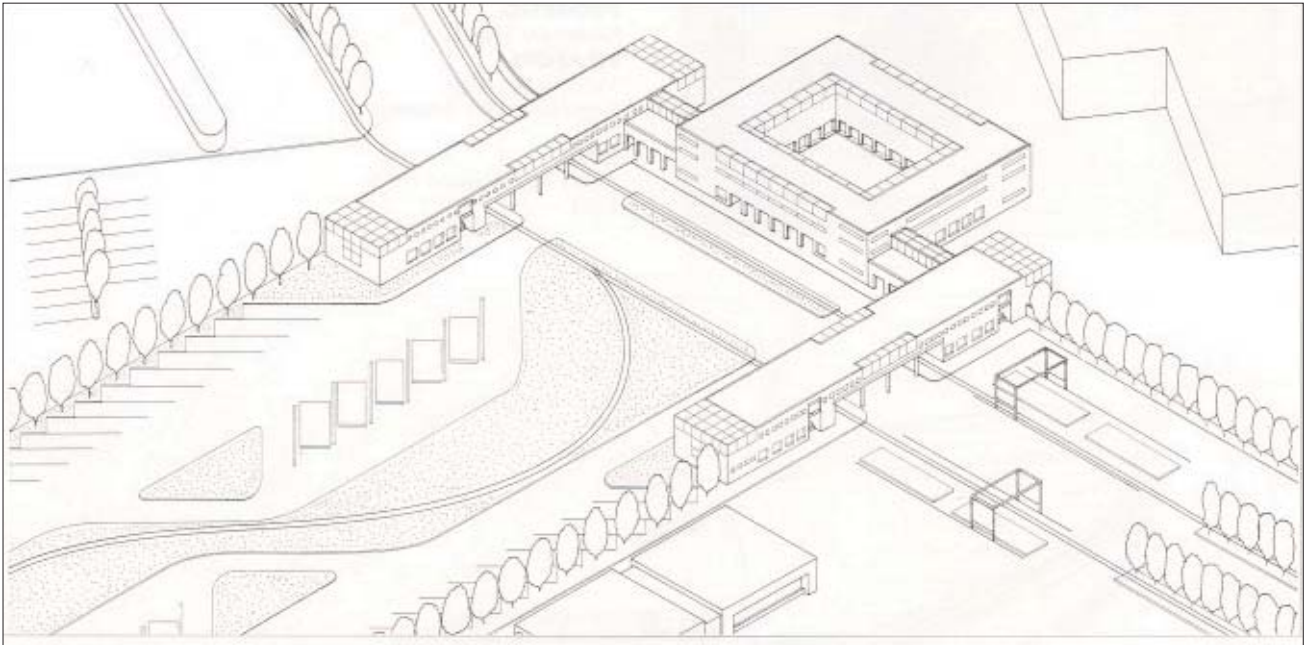
- a ovest tutto il sistema prospiciente via Fratelli Bandiera, esteso dalla stazione ferroviaria alla Cappella della Rana, fortemente caratterizzato dalla presenza del quartiere di Marghera;

- a nord, lungo il viale della Libertà, l'area dismessa del primo insediamento Montedison, caratterizzato da un lato dalla presenza del Forte Marghera e dall'altro da quella del quartiere San Marco;

- infine, l'area in questione, quella portuale, segnata da un contesto molto "duro", ma posta anche in rela-

▲ In alto, pianta di Venezia e Marghera con la posizione del porto passeggeri e di quello commerciale.

▲ Planimetria generale del progetto.

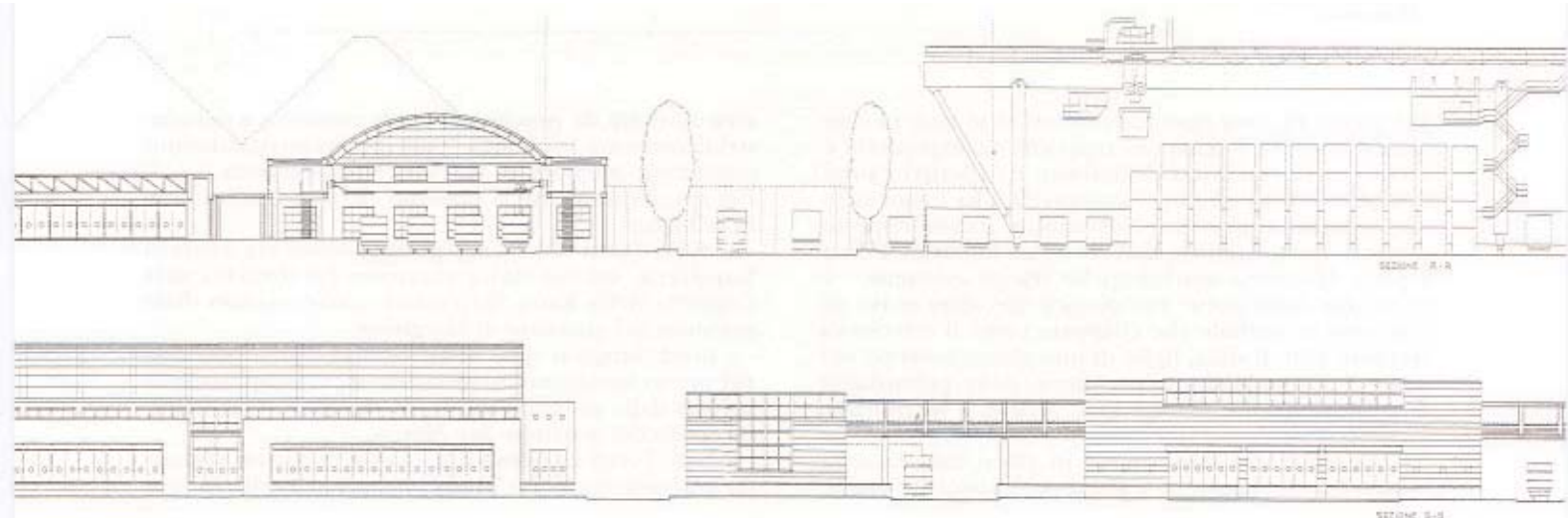


zione con il sistema della gronda lagunare e dei canali di penetrazione in laguna, cioè il Vittorio Emanuele e il canale dei Petroli.

Nella definizione del progetto sono riconoscibili alcune tematizzazioni che suddividono il sistema portuale permettendo di controllarlo in tutte le sue scale di riferimento. In particolare si possono riconoscere tre sistemi: il "margine", la struttura portuale vera e propria e il sistema delle tre testate; in connessione con il sistema più vasto (strutture esterne) vi sono poi il Porto Franco e il parco di accesso comprendente la struttura artigianale di via dell'Azoto e la stazione ferroviaria merci.

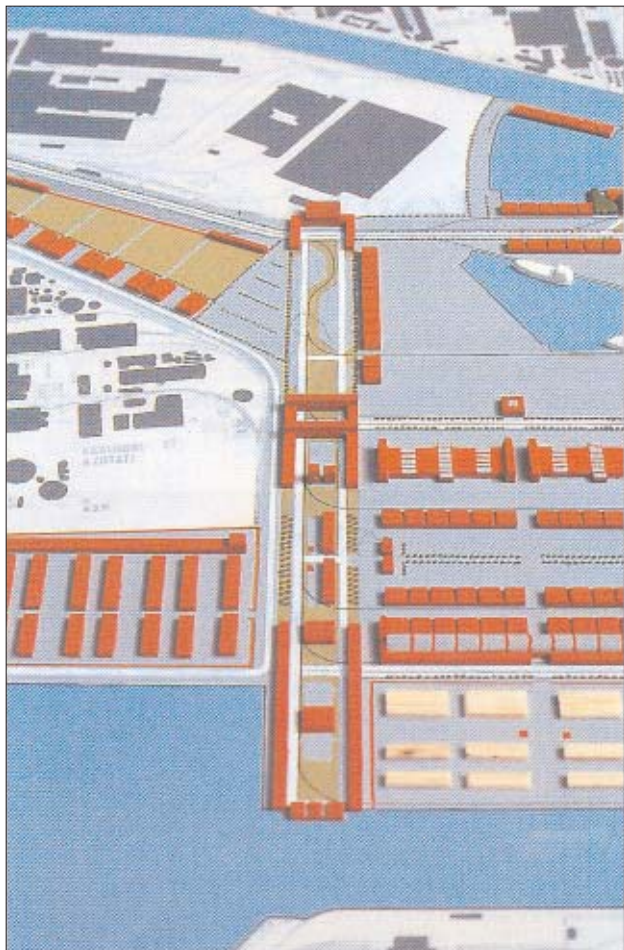
Il "margine" rimanda alla nozione di limite, luogo di passaggio ma anche di sosta, ed è definito con un

insieme articolato in spazi costruiti e vuoti, secondo una maglia quadrata di cento metri di lato che si definisce come principio insediativo ordinante l'intero sistema. Corpi di fabbrica che si alternano nel margine ospitano ognuno funzioni o insiemi di funzioni differenziate: la testa nord ospita la sede degli uffici doganali, della polizia di frontiera e sulla sede stradale il sistema delle pese sia per automezzi che per vagoni ferroviari. Nella parte centrale troviamo invece il centro direzionale e un gruppo di edifici per uffici, con le torri del Provveditorato poste su uno zoccolo con i parcheggi e le officine di riparazione per i mezzi di movimentazione e dei container. Nella testa sud il centro studi navali dotato di un sistema di uffici e laboratori insieme a due grandi officine e sei cavane



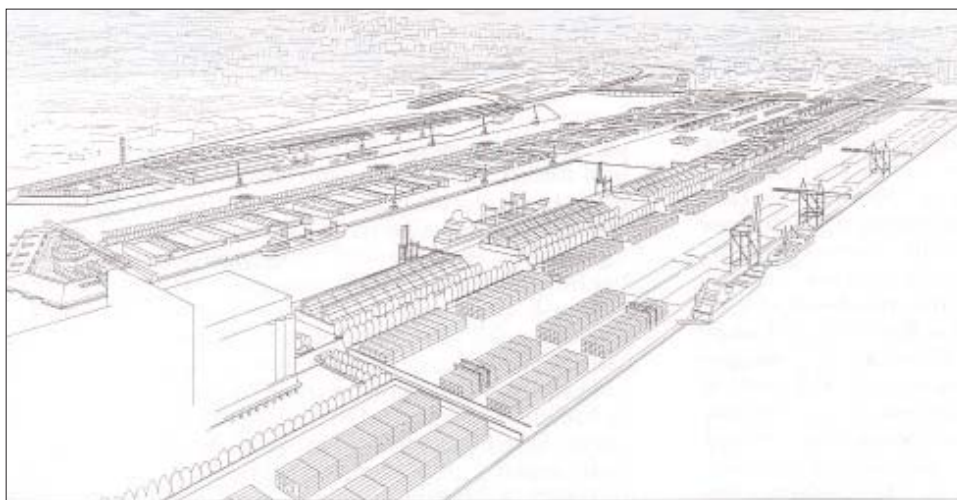
▲ In alto, vista assonometrica della dogana, collocata all'estremità nord del porto.

▲ Prospetto e sezione dell'area dell'interporto.



per lo sbarco del materiale necessario al centro: in sintesi, una grande figura rettangolare che contiene anche il sistema infrastrutturale viario e ferroviario con un grande svincolo di smistamento.

La struttura portuale consiste propriamente in tre sistemi definiti dalle diverse tipologie di merci movimentate. A nord dei magazzini, il carbonile e il terminal dei Monopoli di Stato definiscono un primo sistema. In diretta connessione con questo, e aperto sul canale Industriale nord, si apre un bacino per la movi-



▲ Sopra, particolare del modello con il "margine", la fascia estrema a nord-ovest lungo la quale si

allineano la dogana, il centro direzionale, le officine e il polo tecnologico navale.

▲ Vista prospettica generale da sud-est.

mentazione delle merci locali tramite la navigazione lagunare. Al centro il molo A, con un grande piazzale vuoto per la movimentazione delle merci all'aperto (legname, ferraglie e sabbie) e, dalla parte opposta, un insieme di magazzini diversamente configurato permette lo stoccaggio di merci alimentari in connessione con la banchina mentre, in connessione con la grande piazza dell'interporto, le operazioni di pallettizzazione nonché di containerizzazione. A sud, infine, in corrispondenza del molo B, insiste il sistema di movimentazione dei contenitori e quello di stoccaggio degli sfarinati in appositi magazzini.

Le testate. La conclusione del sistema Nord è demandata ad una struttura basamentale della torre insieme ad un terrapieno contenete in superficie i parcheggi; questo corpo di fabbrica, aperto su una piccola darsena, ospita gli uffici del Monopolio di Stato nonché quelli dei magazzini relativi. La torre, invece, entra in relazione con il sistema radar di navigazione in laguna e principalmente con le bocche di porto. Siamo in un punto privilegiato a scala territoriale; qui, infatti, confluiscono i maggiori canali della laguna trovando un logico punto di riferimento nell'elemento verticale della torre. Un terrapieno definisce anche la testa di mezzo; a differenza del primo, questo al suo interno è scavato e vi si articolano una serie di spazi: si apre una grande piazza dove trovano posto la via circolare di ritorno stradale, un parcheggio, un sistema di depositi, uffici e una mensa con un albergo per operatori esterni al porto. Le stanze di quest'ultimo sono scavate nel terrapieno e possiedono una terrazza panoramica sulla laguna. Il terrapieno è anche terminal per i rimorchiatori che qui trovano una adeguata sistemazione di attracco con servizi. A sud, infine, troviamo la testata dei Silos; si è pensato di mantenerlo, anzitutto perché coerente con il sistema generale, anzi si può dire che il principio generatore di tutta la struttura, e come segno di riferimento insieme alla torre per le relazioni alla grande scala. Una piantumazione densa connessa alla presenza dei contenitori speciali permet-

tono la creazione di un pieno percepibile anche dall'acqua.

Le zone esterne sono costituite dal Porto Franco e dal "Parco di accesso". Il primo si ordina in una serie di capannoni per lo stoccaggio e la trasformazione della merce; un lungo corpo di fabbrica contenente gli uffici direzionali misura la disposizione dei primi. Il "Parco di accesso" si apre invece in corrispondenza del parco ferroviario, permettendo di dare unità ad uno spazio altrimenti difficilmente definibile.

Giuseppe Mantia