

# Un altro mare

Luigi Spinelli

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani  
(luigimario.spinelli@polimi.it)

«La sera trascolora. È interessante individuare delle soluzioni di continuità, dei salti in quel trascolorare, senza distogliere lo sguardo. Dal momento in cui il sole tocca quel pino laggiù al momento in cui sparisce ce ne sono quattro, forse cinque di questi salti di colore, il più notevole è il penultimo, che inverte per qualche istante la curva dell'affievolimento cromatico e luminoso; dal verdeblu quasi nero esce una moneta di rame infuocato, che rotola e sparisce dietro una cortina grigiastra». Così descrive il suo tramonto adriatico Enrico Mreule, il protagonista del romanzo di Claudio Magris *Un altro mare* che, dopo aver percorso le rotte oceaniche e le vicende politiche dalla fine dell'impero asburgico alle conseguenze della Seconda Guerra Mondiale e del comunismo, sulla sponda nordorientale di questo mare – la punta istriana di Salvore – stabilisce il definitivo ritiro della sua odissea.

A questo mare guardano da posizioni opposte due città, Trieste e il Pireo. Trasformate nella natura e nel funzionamento da una vocazione infrastrutturale e dai conseguenti grandi progetti di trasformazione, le loro realtà percorrono questo numero di *Territorio*. Le città di mare rappresentano solitamente forme urbane con forti contrasti di scala, distese senza limiti in orizzontale lungo una costa perché costrette ad allungarsi su una frontale linea d'acqua – superficie per ora ancora non sfruttabile – e per necessità arrampicate nel profondo di un interno dove saturare strette valli, fino ad affacciarsi nuovamente sui profili alti delle creste costiere, spesso con volumi fuori scala. La loro storia antica e recente è sempre condizionata dalla ingombrante fonte di vita del mare, verso rotte e connessioni lontane, proiettata verso altre città che hanno in comune lo stesso grande orizzonte d'acqua.

Chiamando a raccolta gli studi classici di chi scrive, è possibile ricordare gli antefatti di una storica relazione tra il Pireo e Atene, con la quale ha sempre formato, anche se distante otto chilometri, un unico fenomeno urbano. Molti secoli fa la *polis* per antonomasia aveva addirittura tre porti: la originaria rada del Falero di una Atene ancora agricola viene triplicata quando Temistocle costituisce una flotta degna di una potenza marina-finanziata con le risorse delle miniere del Laurio. Tra il 483 e il 470 a.C., dopo le Guerre Persiane, costruisce una cinta di mura di 60 stadi di circonferenza che circonda l'intera penisola di Akté, nell'articolata insenatura naturale del golfo Saronico del mar Egeo, riallacciando il circuito con le Lunghe Mura della capitale. A lato del nuovo porto Pericle fonda la città del

Pireo, dotata di edifici pubblici, santuari e soprattutto di grandi arsenali, il cui tessuto urbano, secondo il modello urbanistico di Ippodamo di Mileto, appare oggi morfologicamente banale, per le strade troppo larghe e troppo poco preoccupate delle variazioni topografiche di un suolo in origine collinoso. Nonostante le condizioni di Sparta dopo la guerra del Peloponneso, che chiede la demolizione delle fortificazioni, queste vengono ricostruite interamente da Conone dopo il 394 a.C. con l'aiuto dei Persiani, premessa ad un nuovo periodo di prosperità. Le tracce dell'intera cinta di mura sono ancora oggi individuabili ad un occhio attento. Al di là delle numerose architetture pubbliche e religiose arricchite o realizzate, la scommessa di questo periodo è l'aspetto democratico di una città popolata dai meteci affluiti per attività commerciali e produttive, una democratizzazione ancora maggiore che ad Atene, abitata da classi più elevate. Dopo questo periodo mitico, il ruolo del Pireo è condizionato da alterne vicende che portano a una rapida decadenza, fino ad assumere l'aspetto di un villaggio. Nel 1834, con Atene capitale del regno di Grecia, riconferma con la crescita demografica il suo ruolo di porto, il terzo nel Mediterraneo. Oggi è la seconda città del paese, moderno insediamento industriale con materie prime e combustibili, popolato da numerose comunità sulle quali emergono quella turca e quella italiana. Ancora una volta è il porto il motore di questa ripresa. Il suo ingresso protetto da due moli, la profondità dei fondali permette l'approdo di navi anche grandi; accanto alla penisola esistono ancora i due piccoli porti di Zea e Munichia, per imbarcazioni più piccole; nella rada del Falero atterrano gli idrovolanti delle linee per l'oriente. Popolato da piroscafi e velieri, centro dell'intensa attività di cabotaggio nazionale, frequentato da un 45% del tonnellaggio da parte di navi battenti bandiera greca, lascia al nostro paese il primo posto tra gli scali delle compagnie di navigazione straniera. È collegato ad Atene da una ferrovia elettrica di una decina di chilometri sempre piena di viaggiatori; le linee ferroviarie più importanti del paese – la Pireo-Atene-Peloponneso e la Pireo-Atene-Salonicco – partono da qui.

In un contesto molto differente, la storia moderna di Trieste, come 'città nuova', trova le condizioni di sviluppo tra il 1717 e il 1719. La prima data segna la proclamazione da parte dell'imperatore Carlo VI di una 'libera e sicura' navigazione del mare Adriatico. Due anni dopo, insieme con Fiume, Trieste è nominata 'porto franco' da un diploma imperiale. Questo nuovo ruolo assunto dalla città rispetto al suo mare ne cambia

sostanzialmente il volto storico: da piccolo e sonnolento centro cittadino, dotato di un'economia legata allo sfruttamento agricolo della terraferma e di una comunità chiusa nella sua italianità, a rapporti sociali più aperti e in evoluzione, trainati da nuove dinamiche economiche liberate dall'istituzione del porto franco. Nel XIX secolo la città ha raggiunto un affaccio vitale e strategico sulla scena mercantile e economica del continente europeo, per la raggiunta espansione e la posizione di crocevia di civiltà differenti, che ne fanno una città complessa e ricchissima, di grande attrazione e prospettiva per chi proviene dall'interno e per chi approda sui suoi profondi fondali marini. Posizione strategica, quindi, rispetto ai flussi migratori che connotano costantemente la storia della città, soprattutto dalla Restaurazione fino alla Prima guerra Mondiale, che aggiungono agli aspetti economici e imprenditoriali anche i multinazionali innesti culturali della geografia e delle rispettive storie. E qui le dimensioni dell'editoriale non ci consentono una interessante ma lunga digressione sulla collocazione della città su uno spartiacque le cui vicende etniche e linguistiche – con la preponderante presenza slovena e tedesca – condizionano l'appartenenza della città proprio nella fase di maggiore espansione. Il porto adriatico, per tutte queste implicazioni e per essere l'unico porto franco d'Europa, ha un carattere moderno rispetto al passato, ma al tempo stesso mantiene le radici della sua tradizione. Il simbolo della sua vocazione di scambi di frontiera è per noi architetti *Stazione Rogers*, una originaria stazione di servizio di carburante Aquila progettata dal triestino Ernesto Nathan Rogers nel 1953 e oggi valorizzata a centro di informazione culturale.

Oggi Trieste e il Pireo, queste due realtà così lontane nella storia e unite nella geografia, sono strettamente legate dal recente sviluppo infrastrutturale lungo il cosiddetto 'Corridoio Adriatico'. Secondo questa direttrice e su queste due tradizionali porte di accesso all'Europa balcanica, le precedenti rotte di scambio intercettano nuovi investimenti appartenenti a prospettive, visioni e logiche più ampie di quelle locali e nazionali, con modelli di nuova strutturazione urbana ('supply zones', 'impact zones', 'logistic corridors', ecc.).

Al Pireo la forma delle trasformazioni minute all'esterno degli spazi logistici assume l'aspetto della contaminazione parassitaria e informale. A Trieste vi è una progressiva ibridazione delle attività presenti che operano per sostituzione senza uscire dai confini, con l'obiettivo di potenziare investimenti e occupazione e generare un volano verso l'esterno.

Autonomo e popolato da gru e container il Pireo, la cui macchina logistica si sviluppa impropriamente oltre il limitato recinto del porto e lungo i percorsi ferroviari, attraverso relazioni invisibili e economie informali, depositando torri di container nel paesaggio infrastrutturale. Un 'paesaggio di macchine' che esclude la presenza umana, sostituita da quella degli elevatori che alzano e spostano container. Verso la città, oltre i limiti fisici del porto, una serie di problematiche e dannose frizioni politiche e sociali rallentano la crescita, la conformazione geografica non offre ulteriori espansioni, mentre le attese e gli obiettivi sono «oltre la linea del mare (dove) c'è tutto ciò a cui il porto aspira».

In espansione verso un interno fragile come quello carsico Trieste, ma con una trasformazione pianificata e attenta a un mix di programmi che integrano la logistica con attività manifatturiere che operano in regime extra doganale. Negli ultimi anni numerose iniziative pubbliche e private hanno caratterizzato l'interporto di FREEESTE come un esempio eclatante della dispersione verso l'interno dell'infrastruttura portuale. La frammentazione delle attività e degli usi diversi nell'entroterra non sembra però aiutare l'osmosi tra gli spazi lavorativi del porto, delimitati e connessi alle infrastrutture ferroviarie e su gomma, e quelli della città. Una trasformazione che coinvolge contemporaneamente anche i soggetti sociali che lavorano nel porto, con le loro competenze e esigenze, come i manufatti architettonici e gli spazi aperti nei loro aspetti di immagine e qualità abitativa.

La cronaca recente registra un'intensificazione degli investimenti del gruppo cosco – che significa China Ocean Shipping Group Company – compagnia di stato con sede a Pechino che vanta una flotta di più di 400 navi portacontainer. Con l'acquisto nel 2017 della Orient Overseas per 63 miliardi di dollari, questo grande fornitore di servizi di spedizioni e logistica è diventato il terzo polo mondiale della movimentazione e trasporto di container, dopo la danese Maersk Line e la italo-svizzera Mediterranean Shipping Company. A fronte di questi numeri, i temi affrontati nel servizio sull'Adriatico tentano quindi di superare lo studio degli interventi di infrastrutturazione e dei processi adottati da un tradizionale punto di vista tecnico e urbanistico, per considerare il salto di scala di immagini che ormai appartengono alle forme contemporanee dei fenomeni urbani. Sotto la lente di osservazione sono oggi gli attori e la loro provenienza non solo geografica ma strategica, i programmi di trasformazione spaziale e le dinamiche di urbanizzazione, ma anche la creazione di spazi complessi e ibridi all'interno delle zone dedicate alla logistica da parte delle reti globali.