

La danza IMMOBILE

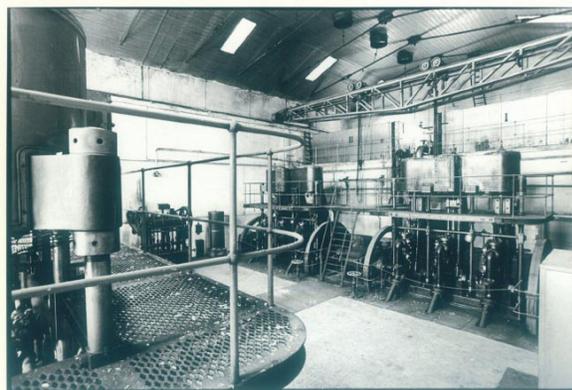
Fulvio Bertamini Fosse un film, l'avremmo già visto: sarà mica un caso che il porto vecchio di Trieste vanta una decina di tentativi di rilancio negli ultimi quarant'anni, con nomi altisonanti dell'architettura mondiale che qui hanno fatto un buco nell'acqua, da Kenzo Tange a Guido Canella, da Gino Valle a Manuel de Solá Morales, da Stefano Boeri a Norman Foster. Fosse un puzzle, ci dovremmo prendere sei mesi di aspettativa per risolverlo: per esempio, come sarà possibile mettere insieme le attese degli investitori – la società Portocittà, formata da Rizzani De Eccher, Maltauro, Sinloc e Banca Infrastrutture Innovazione Sviluppo (gruppo Intesa San Paolo), concessionaria di gran parte dell'area – con lo status di porto franco? Eh sì, perché oltre che essere vecchio è esentasse, il porto asburgico, e le leggi internazionali che lo hanno istituito non ne prevedono né la riduzione, né la soppressione: semmai l'ampliamento, il tra-

sferimento o la sospensione. E come venire a capo del guazabuglio urbanistico, data l'assenza di strumentazioni efficaci? Sia la variante al piano regolatore portuale, infatti, che per consentire l'inserimento nello scalo storico di attività non legate ai traffici ha introdotto il concetto di portualità allargata, sia il piano comunale, che recepisce le nuove destinazioni d'uso, sono ancora privi di Vas. E che dire dell'azione della Soprintendenza, decisa a bloccare ogni speculazione nel porto asburgico, connotato da magazzini e hangar di grande valore storico e architettonico?

Diremmo dunque che se fosse una pièce teatrale sarebbe una baruffa, in cui le istituzioni litigano, i ricorsi si assommano, gli attori imbiancano, gli imprenditori (spesso) fuggono. E tutto o quasi rimane immobile. Del resto è possibile, anzi probabile che proprio questo sia l'obiettivo di almeno una parte dell'establishment triestino: se non proprio il blocco, un cauto movimento, controllato e gestito. Non dimentichiamo che questa è una città molto massona, "una massoneria che qui è sempre stata affarismo – come sottolinea il giornalista più scomodo di Trieste, Paolo Parovel – non si muove nulla che non sia concordato. E appena uno alza la testa, zac, gliela tagliano". Che i triestini sono stati coltivati a nazionalismo "governato da sezioni speciali dei servizi segreti – prosegue Parovel – il che ha generato una classe dirigente mediocre, di patrioti inetti, perché la città non doveva cambiare: un meccanismo che non è stato ancora smontato". Che qui spadroneggiava un consorzio (il mitico Ciet, sciolto nel 2001) che raggruppava, direttamente o indirettamente, tutte le imprese edili locali, costrette a fare cartello per lavorare.

La strategia per porto vecchio, dunque, forse è stata a lungo analoga a quella per Cittavecchia, la zona più antica della città, di raro fascino anche se decaduta e abbandonata – proprio come lo scalo asburgico – ricca di testimonianze romane, lasciata prima al degrado, vittima di incendi dolosi e blitz notturni delle ruspe risanatrici, poi trasformata con finanziamenti europei in un quartiere di casette infelicitemente colorate e reperti negletti, tuttora residuale perché lì, prima, c'erano i bordelli e lo spaccio di droga, e i triestini tengono all'etichetta e anche alla memoria. Porto vecchio rischia la stessa sorte? Difficile. Perché comunque c'è un concessionario con un cronoprogramma da seguire e un progetto sulla carta rispettoso delle valenze culturali dell'area; anzi, i concessionari sono tre. C'è anche Greensisam (gruppo Evergreen), che gestisce una quota residua degli spazi storici (cinque magazzini), per i quali immagina strutture ricettive e residenziali,

foto Marino Sterle



*L'ennesimo progetto
di riqualificazione
deve affrontare
vecchie conflittualità
e problemi irrisolti*

foto Marino Sterle



uffici e parcheggi. E c'è il terminal Adria, ultimo angolo di attività marittime in loco, garantite fino al 2023.

Inoltre, molti edifici sono tutelati dalla Soprintendenza con vincolo diretto, monumentale, non potranno essere stravolti come gli edifici di Cittavecchia e il restauro (parziale) del magazzino 26 è lì a dimostrare al colto e all'inclita le straordinarie potenzialità di questi spazi. Non solo. Un cantiere extra concessione è già aperto, di competenza dell'Autorità portuale: consta del recupero della Centrale idrodinamica e della Sottostazione elettrica, due gioielli dello sviluppo tecnologico a cavallo fra il XIX e il XX secolo, oggi orientati verso un'ancora indefinita destinazione museale. Tanti piccoli tasselli, insomma, che lasciano presupporre una qualche forma di sviluppo. L'immobilismo no: semmai l'effetto patchwork, che cancellerebbe la memoria storica di un luogo magico, è il rischio maggiore dell'affaire porto vecchio.

Work in progress

La danza immobile di porto vecchio si sblocca nel settembre scorso, quando giunge il via libera del Comitato portuale – organismo che riunisce i rappresentanti dei ministeri competenti, degli operatori portuali e degli enti locali – alla concessione per 70 anni di gran parte dell'area (44 ettari dei 60 complessivi) alla società Portocittà, che si era aggiudicata il bando dell'Autorità portuale bruciando la Save-Aeroporto di Venezia e il gruppo Zamparini (che ovviamente hanno presentato ricorso).

Porto vecchio è un boccone che fa gola. Venne costruito dagli Asburgo fra il 1880 e il 1910. Sorto a ridosso del centro storico di Trieste, è una sorta di continuazione della città sul mare, come rivelano le sue architetture imponenti, rappresentative della ricca committenza, l'uso di materiali pregiati quali il masegno d'Istria e la ghisa per le colonnine esterne, l'andamento simmetrico del costruito, che disegna ampi viali interni, veri e propri boulevard. Un tesoro che non è mai stato messo a frutto fino in fondo a causa delle due guerre e, dopo l'annessione all'Italia, della

spletata concorrenza degli altri scali italiani, allarmati dallo status giuridico di porto franco, che Trieste si trascina dalla fine del Settecento. Vincende contraddittorie, che se non altro hanno consentito di mantenere in buono stato questi spazi.

Sui quali ora cala il progetto di Portocittà, che prevede il restauro dei manufatti vincolati e l'abbattimento degli altri, la realizzazione di due marine – una delle quali destinata ai maxi yacht – per 361 posti barca complessivi, un ampio mix di funzioni, con la prevalenza delle strutture legate alla valorizzazione del turismo. Ma non mancheranno spazi per la formazione e la ricerca, attività di supporto alla nautica, commercio al minuto (la zona di loisir, prospiciente il mare), servizi, padiglioni espositivi, parcheggi. La viabilità prevede la movimentazione delle auto sul viale a monte, mentre negli altri boulevard ci si muoverà rigorosamente a piedi, su navetta o tapis roulant. Il passaggio da un viale all'altro (i magazzini sono lunghissimi, fino a 250 metri) sarà garantito sfruttando le gallerie tagliafuoco presenti nelle strutture storiche. L'area sarà raggiungibile sia da levante (dove oggi è l'unico accesso, presso il varco doganale di piazza della Libertà), sia da ponente: la penetrazione che da viale Miramare entra in città sarà captata da una grande rotatoria. Il cronoprogramma prevede di partire con il completamento del magazzino 26, dove si insedieranno gli uffici dei developer – più o meno contestualmente al varo del vicino polo museale presso la Centrale idrodinamica – e la realizzazione della prima marina, la più piccola. Via via toccherà al resto, ovvero alla seconda marina, al completamento degli edifici storici e alla bonifica del terrapieno di Barcola, dove sono concentrate le strutture per l'ospitalità turistico-alberghiera e le foresterie. Non è prevista, al momento, la residenza *tout-court*: non rientra neppure nel concetto di portualità allargata introdotto dal piano regolatore portuale. Ma il sogno dei developer, ovviamente, va nella direzione opposta. Del resto, è conveniente – dicono i costruttori – far vivere l'area per tutte le ore del giorno e della notte. Come precisa Rossella Gerbini, che ha firmato il progettone, è stato fatto un grande sforzo anche di arredo urbano:

Heinechen: Trieste torni crocevia

Scrivo i suoi romanzi nella lingua madre, il tedesco, ma vive a Trieste e qui ambienta i casi del suo personaggio più celebre, il commissario Proteo Laurenti. Un immigrato come lui, che della città più orientale d'Italia sa cogliere peculiarità e contraddizioni, fascino e paradossi. Veit Heinechen, già libraio ed editore, fondatore della Berling Verlag che ha diretto fino al 1999, è una delle voci più originali del panorama letterario nazionale. Ed è un osservatore acuto della realtà triestina.

Heinechen, perché Trieste?

Penso che chi cresce vicino ai confini come me – vengo dall'estremo sudest della Germania, a due passi da Francia e Svizzera – subisce una formazione diversa rispetto a chi vive nell'entroterra e si misura con una monocultura. Non credo sia un caso se sono finito nel luogo che dispone del numero maggiore di confini, contrasti e contraddizioni – ma anche di ponti fra essi – di qualunque altro in Europa. Trieste è il prototipo della città europea, nel suo passato e anche nella contemporaneità. Si rifiuta di crescere, mantenendo una mentalità da luogo isolato, assediato. Non è cambiata dai tempi di Churchill, che la definiva la città più meridionale della Cortina di ferro, e la posizione strategica importantissima che le aveva regalato l'allargamento della Ue è stata gestita con mentalità vecchia e provinciale. In-

vece le aree di confine popolate ed economicamente interessanti come questa non hanno altra chance per crescere che collaborare ad ampio spettro e in molti settori diversi, dalle infrastrutture ai trasporti, dalla sanità alla ricerca.

Altro che chiusura municipalistica: questo è un crocevia.

Per me la diversità è ricchezza, e Trieste è emblematica, sotto questo aspetto. Qui ci sono sette cimiteri e si trovano le tracce di oltre 90 popoli. La città per 220 anni ci ha mostrato una realtà che oggi cercano di dimostrarci impossibile: la convivenza che non guarda all'appartenenza etnica o religiosa, ma solo alla classe sociale di appartenenza, cash. Un concetto molto moderno, che i nazionalismi del XX secolo non sono riusciti a cancellare. Questo è il luogo d'incontro delle tre grandi culture europee: quella latino-romana, quella slava e quella germanica. È la città portuale più settentrionale del Mediterraneo, lega il Sud con il Nord del mondo e poi, è evidente, l'Est con l'Ovest. E più ti concentri su questi argomenti e più impari l'Europa.

Secondo lei è una città bene amministrata?

Se è sempre ai primi posti delle graduatorie sulla qualità della vita, non può essere mal gestita. Certo però non è

I lavori alla Centrale idrodinamica di porto vecchio. In apertura, due immagini storiche: a sinistra l'interno della Centrale, a destra un magazzino.



sono stati studiati la pavimentazione in conci di pietra a spina di pesce, nel segno della tradizione asburgica, il verde, il recupero dei vecchi lampioni stradali e delle lampade a sbalzo degli edifici, il piano del colore, la lavorazione della ghisa eccetera. L'investimento previsto "supererà sicuramente il miliardo di euro", afferma il direttore immobiliare di Rizzani De Eccher, Luca Fantin.

Alla presentazione del progetto c'è aria di festa. In Comune sono gli ultimi mesi di Roberto Dipiazza, sponsor convinto dell'operazione (e non solo perché Rossella Gerbini è la sua compagna), mentre in porto sono le ultime settimane di presidenza per Claudio Boniciolli, espressione del centrosinistra triestino. Ma a Trieste gli schieramenti politici sono assai trasversali e a fare asse con Boniciolli è proprio Dipiazza (Pdl), che qualche anno prima aveva spinto la sua giunta a modificare il piano regolatore per consentire lo sviluppo dello scalo storico, adeguandolo all'analogo strumento portuale firmato dalla compianta Ondina Barduzzi, urbanista che fu anche assessore provinciale al Territorio. Il progetto di Portocittà riscuote grandi consensi: il Comitato portuale si esprime quasi all'unanimità, con 13 voti favorevoli e 2 contrari. A fare pollice verso sono solo gli agenti marittimi (Edoardo Filipic) e soprattutto la Camera di commercio presieduta da Antonio Paoletti, considerato vicino all'uomo politico più potente di Trieste: il senatore Giulio Camber, allievo di Manlio Cecovini, Gran maestro onorario del Grande Oriente d'Italia e fondatore della prima lista autonomista italiana ante Lega, il celeberrimo Melone (Lista per Trieste). Camber dopo un transito per il Psi è approdato al Pdl, dove qualcosa conta, anche se ha perso il braccio di ferro per il sindaco di Trieste: nelle prossime elezioni amministrative avrebbe voluto la corsa del "suo" Pietro Tononi e ha dovuto invece ingoiare il rospo Roberto Antonione, già governatore del Friuli Venezia Giulia, indicato da Roma come il candidato unico del Pdl. Un boccone due volte indigesto, perché Antonione, seppure dello stesso partito, è considerato il suo rivale più accreditato sulla scena triestina. Ma torniamo al porto, dove Camber ha dimostrato di pesare più di Dipiazza proprio al momento della successione a Boniciolli. Alla guida dell'Autorità

portuale, infatti, è riuscito a piazzare la sua compagna Marina Monassi, che già in passato aveva ricoperto il ruolo di presidente e segretario generale dello scalo giuliano. Figlia dell'ammiraglio dei servizi segreti Angelo Monassi, il neopresidente ha bruciato la candidatura di Dipiazza, che avrebbe voluto continuare da un'altra poltrona l'attività di sponsor del progetto Portocittà: lo considerava il suo "regalo a Trieste". Ma il pacco dono ora è gestito dalla parte avversa. E che il clima sia cambiato in porto ci risulta da molti segnali. Marina Monassi non parla con i giornalisti e comunica poco anche con i suoi collaboratori, in ossequio allo stile del suo mentore Camber, uno che non compare mai. Difficile per tutti, dunque, capire quali siano gli orientamenti dell'Autorità portuale riguardo Portocittà. Il giovane manager Luca Fantin si dice fiducioso: ricorda come proprio sotto la passata presidenza Monassi fosse stata assegnata la concessione a Greenisam e avviato il restauro del magazzino 26, aggiungendo incidentalmente che la presidentessa, pure così collaborativa, resta in carica quattro anni, mentre per sviluppare la parte di cantiere c'è tempo fino al 2021. Anche Dipiazza afferma che tornare indietro sarà impossibile, per il partito della danza immobile, perché lui ha creato "un movimento di opinione molto forte in questi anni a favore del progetto di porto vecchio".

I giochi però sembrano molto aperti. Intanto perché l'impresa è titanica per tutti: costruttori e classe dirigente. E poi perché quest'area "ha una funzione politica fondamentale", come afferma Andrea Benedetti, consigliere dell'Ordine degli architetti di Trieste e profondo conoscitore della realtà di porto vecchio: "Intorno al tema i politici hanno sempre preso posizione. E il fatto di non produrre mai una soluzione, di non raggiungere mai il punto di non ritorno, consente di perpetrare il giuoco. Del resto, ancora oggi non è chiaro se questo spazio debba rimanere porto o diventare città. Il che, francamente, è assurdo".

Resta infatti irrisolta la questione del porto franco. Le interpretazioni giurisprudenziali sono difformi, ma c'è chi considera la concessione a Portocittà del tutto illegittima: è la società Porto Franco Internazionale, che assieme ad



bene amministrata, perché è comunque lontana dalle sue potenzialità. Qui paghiamo le tasse più salate d'Italia, ma questi denari non si vedono. Il bilancio del Comune è stupendo, ma chi ha detto che l'amministrazione pubblica non debba indebitarsi, investendo nella città? Allora si pone una serie di domande: è più comodo così, per la classe dirigente? C'è una volontà politica di rimanere ben al di sotto delle possibilità per non perdere potere? Esiste una strategia di appropriazioni a costi convenienti – a Trieste i valori immobiliari sono molto bassi, ndr – e successivo rilancio? Domande senza risposta. Ma dobbiamo farle, soprattutto guardando ai mercati. Quello di Trieste è grande, ma ogni giorno che lo lasciamo nelle mani degli altri ne perdiamo un pezzo. La città ha molti talenti non valorizzati, a cominciare dalla ricerca. Più che ferma, è divisa. Sa cosa scriveva sir Richard Francis Burton nel 1877 a un corrispondente inglese? "A Trieste una politica sterile accaparra tutti gli ingegni e le energie che dovrebbero essere consacrate al progresso. Prevale invece un inveterato spirito di partito. I cittadini sono – e non potrebbero essere diversamente – vandali, di opinioni cozzanti l'una contro l'altra su qualsiasi questione. E la disgraziata città non sa da che parte voltarsi". Sotto questo aspetto, possiamo dire che Trieste ha mantenuto la propria identità.

Il destino del porto vecchio sembra ostaggio di questa conflittualità esasperata, che si trasforma in immobilismo. Che ne pensa?

In effetti, è oggetto del gioco politico da almeno 40 anni a questa parte. Finalmente, grazie al passato presidente dell'Autorità portuale Claudio Boniciolli, abbiamo un nuovo piano regolatore (approvato, ma ancora privo di Via e Vas, ndr). Mancava dagli anni Cinquanta. Perché abbiamo atteso così tanto? Il porto franco, sotto questo aspetto, ha certo giocato un ruolo. Ma non solo. Il capitale italiano ha scelto di investire in altri porti. E anche la classe triestina più influente non ha voluto uno sviluppo economico. Perché ogni crescita porta cambiamenti e più la città è forte e moderna, meno è gestibile e controllabile. Tutto qui è molto autoriferito: già Monfalcone non interessa a nessuno. E invece dovrebbero interessare molto sia Pola che Fiume, sia Zagabria che Monaco. C'è un buco nella logistica triestina: nonostante sia una delle città più centrali d'Europa scarseggia il traffico di merci e capitali. E il benessere della città, l'alta qualità della vita possono diventare una trappola. Siamo privi di una lobby politica influente. Perché a Trieste si sta bene anche senza muoversi. Ma così non si crea futuro. E lamentarsi sempre, stancante litania degli ultimi decenni, non serve. Lo scriveva anche Petrarca che *il sempre sospirar nulla rileva*.

www.costruire.it

Gli articoli sulla trasformazione del quartiere di Cittavecchia, a Trieste, pubblicati sui numeri 119 e 194 di Costruire, sono disponibili nella sezione Avvenimenti del sito.



Sopra e sotto, il confronto fra lo stato attuale dei magazzini di porto vecchio e render del progetto di recupero.



Adriatic Finance & Trade e a un privato cittadino, il signor Giorgio De Cola, ha presentato un ricorso al Consiglio di Stato (dopo la bocciatura al Tar) chiedendo la revoca dell'atto dell'Autorità portuale triestina. Il motivo? Il perimetro del porto franco deriva dal Trattato di pace del 1947: può essere aumentato "a discrezione dell'Italia – come precisa il Soprintendente per i beni architettonici e il paesaggio Luca Rinaldi in un parere del dicembre 2009 – senza però poter essere ridotto o spostato senza un nuovo accordo internazionale sottoscritto da tutti i firmatari il Trattato di pace del 1947 e/o loro 'eredi' debitamente autorizzati dai loro organi legislativi a mezzo di apposite leggi". Insomma, modificare questa legislazione è pressoché impossibile, è richiesto un accordo internazionale. Chi appoggia questa interpretazione sostiene, come Paolo Parovel, che il porto franco per la città è una grande opportunità di business e lavoro che nessuna città portuale italiana si sarebbe mai lasciata sfuggire. Chi la ostacola si appella alla possibilità di una sospensione del punto franco: dovrebbe intervenire però il governo italiano, ovvero il prefetto di Trieste, sinora inattivo.

Ma la sospensione non può essere per sempre. E neanche per 70 anni. E questo, per Portocittà, è un problema. Vero che il fronte avverso, pur agguerrito, non ha molta voce né seguito in città. Però è anche vero che, senza una soluzione del caso, i ricorsi sono sempre dietro l'angolo. L'Autorità portuale, volendo, ha più di una cartuccia da esplodere contro qualunque progetto di sviluppo. E può decidere di far pesare il suo ruolo.

Un altro problema può essere rappresentato dall'azione sempre più puntuale della Soprintendenza. L'ok alla super concessione è venuto anche dal direttore regionale uscente per i Beni culturali Giuseppe Bilardi. Ma con il suo successore, Giangiaco Martines, c'è musica nuova nelle stanze di piazza della Libertà. Fonti interne raccontano il disagio di un'istituzione soggetta a pressioni continue di ogni tipo, che ha deciso di rispondere stringendo i lacci della tutela. Martines ha chiesto ai suoi soprintendenti la revisione dei vincoli che interessano l'area di porto vecchio, fra diretti e indiretti: si è reso conto che la campagna per salvare gli edifici monumentali dello scalo asburgico, condotta in due riprese nel 2001 su impulso dell'allora sottosegretario alla Cultura Vittorio Sgarbi e di alcune associazioni culturali locali, fra cui la Caput Adriae di Alessandro Zanmarchi e Italia Nostra, pur determinante ai fini della salvaguardia, ha prodotto esiti non soddisfacenti. Oggi sono vincolati 53 edifici: come scrive Antonella Caroli, ispettore onorario dei beni culturali e anima del Comitato scientifico permanente per il porto vecchio di Trieste nonché di Italia Nostra, riguardo i 21 beni con vincolo diretto manca "qualsiasi riferimento alla conservazione degli spazi interni e delle strutture portanti", mentre sui restanti 32 manufatti tutelati indirettamente pende come una spada di Damocle "la questione relativa alle deroghe in presenza di progetti di altissima qualità architettonica". Insomma, come sottolinea Luca Caburlotto, soprintendente regionale ai Beni storici, artistici ed etnoantropologici, "il vincolo sugli immobili è insoddisfacente e va perfezionato". Lui, per sua competenza, sta intanto cercando di salvare il patrimonio di macchinari e utensili e l'archivio fotografico di porto vecchio. Ed è significativo che per scoprirlo sia stato costretto a sfruttare una

visita guidata, come un qualsiasi privato cittadino. Attivo in questa direzione è anche l'Istituto di cultura marittimo portuale, fondazione istituita da Claudio Boniciolli che ha fra i suoi obiettivi la valorizzazione dei beni culturali e la formazione professionale nel settore marittimo. La sua direttrice, Serena Mizzan, ritiene che ogni trasformazione in quest'area debba tenere conto "dei valori e dei significati dei luoghi sui quali si interviene". Non si può parlare di porto vecchio, sostiene, senza parlare di Trieste e della sua gente. E pur considerando importante la riqualificazione della Centrale idrodinamica e della Sottostazione elettrica, preferisce parlare di museo diffuso e non di polo museale, perché "non di polarizzazione si tratta, ma semmai di conservazione di beni spesso immateriali diffusi sul territorio". Sul tema la divergenza di opinioni con Antonella Caroli è forte. L'azione di Italia Nostra è stata determinante, in passato, per la sensibilizzazione della comunità scientifica internazionale sulle valenze culturali di porto vecchio e per il reperimento dei finanziamenti necessari al recupero dei due manufatti, e Caroli fa pesare la primogenitura, sul tema. Sicché non vuole sentir parlare di altre destinazioni per Centrale e Sottostazione: lì dovrà nascere il polo museale, "inteso come info-center della città di Trieste e fulcro delle attività non solo culturali che accompagneranno lo sviluppo di quest'area". Caroli vanta anche rapporti privilegiati con Marina Monassi. E, a detta di molti, il futuro della Fondazione voluta da Boniciolli è in forte dubbio. Intanto il suo presidente, Aldo Cuomo, si è dimesso.

Ma torniamo alla salvaguardia. Il direttore regionale Martines ha presentato anche una proposta di convenzione fra tutte le Soprintendenze interessate a porto vecchio per operare insieme a tutela di quegli spazi: in precedenza si è sempre proceduto in ordine sparso. E dalle stanze della Soprintendenza per i beni architettonici è arrivata una doccia fredda per Portocittà: un parere vincolante del 28 febbraio scorso ha negato l'autorizzazione paesaggistica per la demolizione degli edifici in muratura di porto vecchio nel comprensorio ex Stock. Siamo nella zona ovest di Barcola-Bovedo, fra le più appetibili per i concessionari, secondo Andrea Benedetti, "perché è un'area di gran pregio, affacciata sul mare e immersa nel verde", dove il progetto prevede la realizzazione delle strutture ricettive. Secondo il soprintendente Rinaldi, "l'intervento interessa edifici che, in parte, sono soggetti a verifica di interesse storico-artistico", secondo il Codice Urbani (dlgs. 42/2004, art. 12 e seguenti), "e sono pertanto sottoposti a tutela". Non è tutto. Secondo i ricorrenti dell'associazione Porto Franco Internazionale, la variante urbanistica portuale, determinante per l'introduzione in porto vecchio di attività estranee ai traffici e dunque per entrambi i progetti di Portocittà e Greensisam, è nulla perché priva di Vas e Via (anche la variante del prg che la recepisce è priva di Vas). In altri termini, in porto l'unico strumento vigente sarebbe il decreto piano delle opere del '57, già soggetto a 32 varianti. Presso gli uffici dell'Autorità portuale stanno lavorando per impostare le valutazioni d'impatto mancanti, ma ci vorrà molto tempo. Anche perché la Vas, data la posizione geografica di Trieste, sarà transfrontaliera. Ed è già stato richiesto il coinvolgimento della Farnesina. Se ne parlerà, forse, fra qualche anno. Chissà quale sarà, allora, la situazione di porto vecchio. 📍