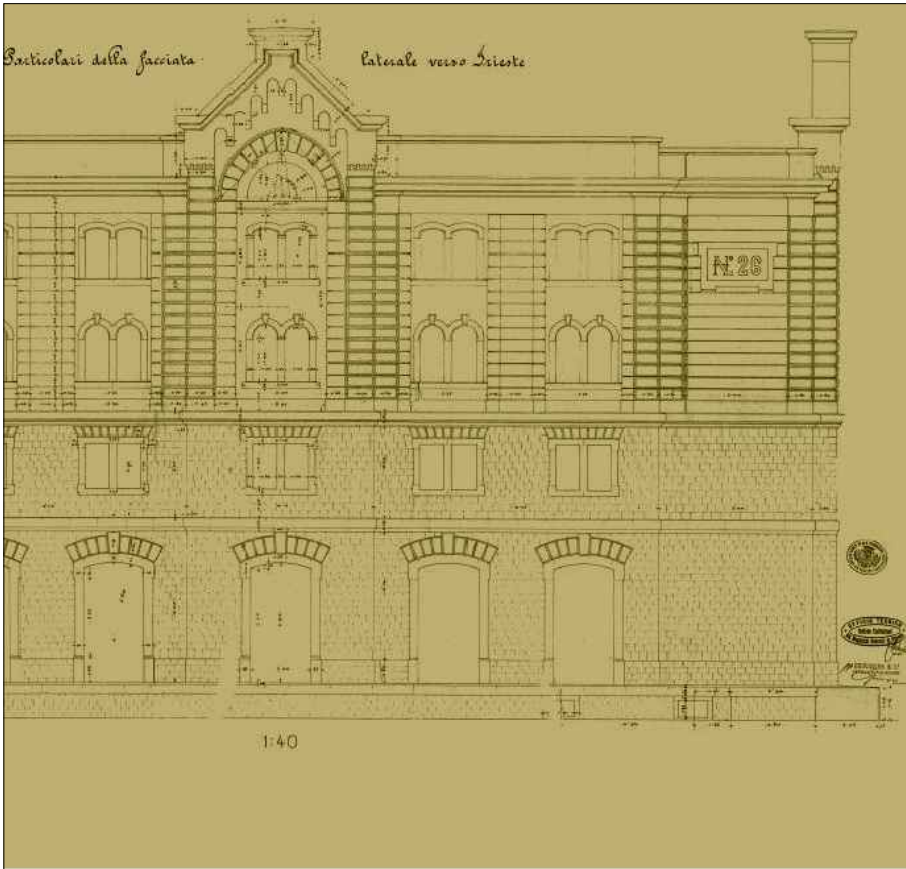




comune di trieste  
piazza Unità d'Italia 4  
34121 Trieste  
tel. 040/6751  
www.comune.trieste.it  
partita iva 00210240321  
area lavori pubblici  
servizio edilizia pubblica



progetto  
dott. arch. Paolo Ricci  
  
disegno  
per. ind. Violetta Mohammed  
  
collaboratore parte impiantistica  
per. ind. Fabio Zanella  
  
supporto al responsabile  
del procedimento  
dott. arch. Rossella Gerbini  
  
responsabile  
del procedimento  
dott. arch. Lucia Iammarino

progetto di fattibilità tecnico economica  
(art. 23 D.Lgs. 50/2016)  
progetto preliminare  
(art. 17 D.P.R. 207/2010)

riferimenti culturali  
relazione generale  
ambito polo culturale  
temi e obiettivi del museo  
analisi SWOT  
vincolo dinamico  
luoghi e spazi della nuova architettura  
riferimenti ed analogie progettuali

elaborato

RC

settembre 2018

# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – relazione generale

### Relazione generale

La visione, la prefigurazione e le ragioni delle scelte:

- il Porto Vecchio (perché il Porto Vecchio) e il suo rapporto con il fronte mare, la città di Trieste e i quartieri di fondazione;

Trieste è città di fondazione.

Città proto veneta, poi romana, medievale... nasce in realtà dopo l’Editto di Carlo VI del 1719 con il primo quartiere di fondazione. Il cosiddetto Distretto Camerale prende infatti forma sul mare, a partire dal 1798, con l’erezione di Palazzo Carciotti. Si aprono numerosi cantieri, nascono, con le 2 celebri generazioni di capomastri “colti”, i quartieri neoclassici che ridisegnano la linea di costa. Sono il Borgo Teresiano e il successivo Borgo Giuseppino. Dietro di loro il Franceschino. Insieme, come blocchi completi di città, come quartieri morfologicamente simili, delineeranno il volto della città di Trieste. Accanto al primo, al Teresiano, tra il 1860 e il 1900 prende forma, su presupposti diversi, ma con identici esiti formali, un nuovo quartiere, una sorta di nuovo “borgo di fondazione”.

Il reticolo *ippodameo* che lo disegna richiama il Giuseppino: gli edifici si dispongono in lunghezza parallelamente alla linea di costa. E’ il disegno del nuovo porto (oggi vecchio), nato disgraziatamente in un periodo di grandi cambiamenti: la portualità necessita di nuove diverse dimensioni e fondali.

Il Porto Vecchio, come disegnato, appare un pezzo di città.

È, di fatto, un nuovo ingresso urbano dalle dimensioni potenti: 48 magazzini/palazzi sono disposti su tre file principali su un’area di oltre trenta ettari.

Le caratteristiche del “borgo”, così come costruito, lo delineano nella sua appartenenza successiva al teresiano, ma in maniera congruente. Sembra un’ibridazione tra l’austerità asburgica e un richiamo a New Orleans, con le colonnine in ghisa che caratterizzano i fronti principali sorreggendo terrazzini d’oltre oceano. E’ l’appartenenza di Trieste al mondo, ai traffici mercantili, al mare. Trieste è verso Suez, Trieste è verso le Americhe. Trieste è, come nella sua tradizione, una città di fondazione sul mare.

La nascita rapida di un pezzo così grande di città ne impedisce l’utilizzo. Il regime di porto che all’area viene attribuito, ne blocca lo sviluppo “urbano”. Ne blocca l’inserimento nel contesto residenziale e di centro città.

Solo oltre cent’anni dopo il Porto Vecchio, con le sue innumerevoli potenzialità, viene rimesso in discussione. Viene collettivamente destinato a funzioni urbane.

E’ il luogo dove si gioca il futuro nuovamente internazionale della città. Il luogo della riscoperta dello sviluppo fronte mare, del rinnovato rapporto con il mare.

E’ il luogo privilegiato, da sud di arrivo in città dal mare. La porta maggiormente significativa di Trieste.

E’ ciò che per primo si scorge dai traghetti provenienti da Istanbul, dai croceristi che da Venezia e dalle altre città adriatiche giungono a Trieste.

Il primo luogo definito, con uno skyline caratterizzante, con una forma urbana accattivante che ammalia lo spettatore.

Si tratta di una scenografia alla Blondel, di un fronte da film epico, il luogo dove ognuno immagina sia approdato Giasone.

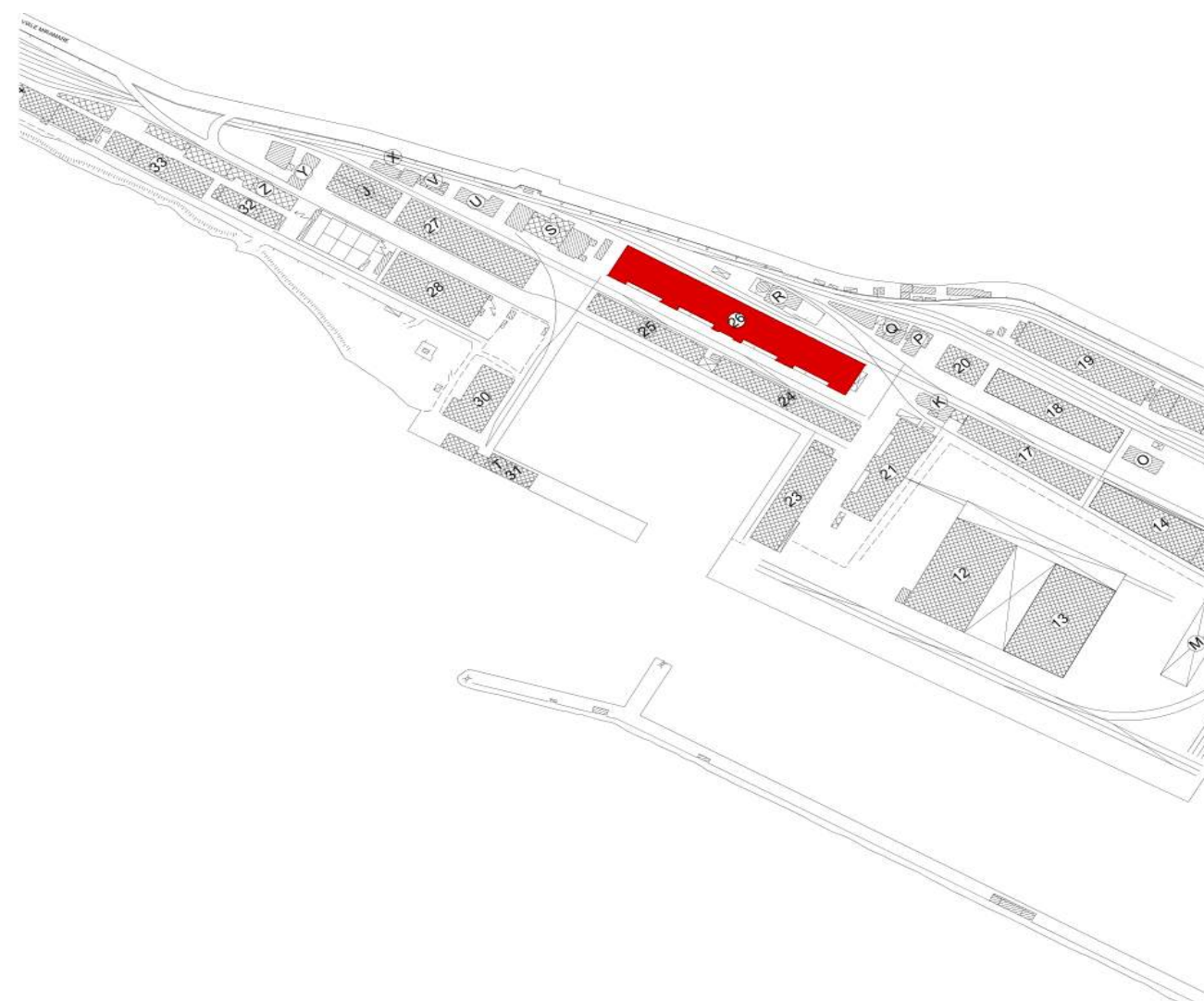
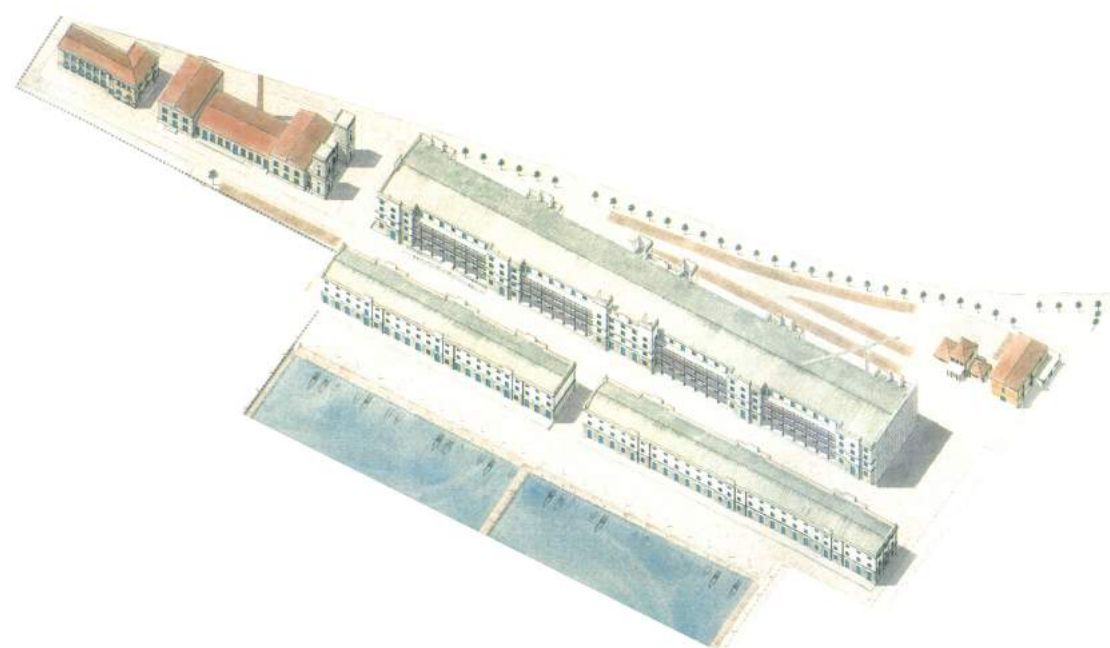
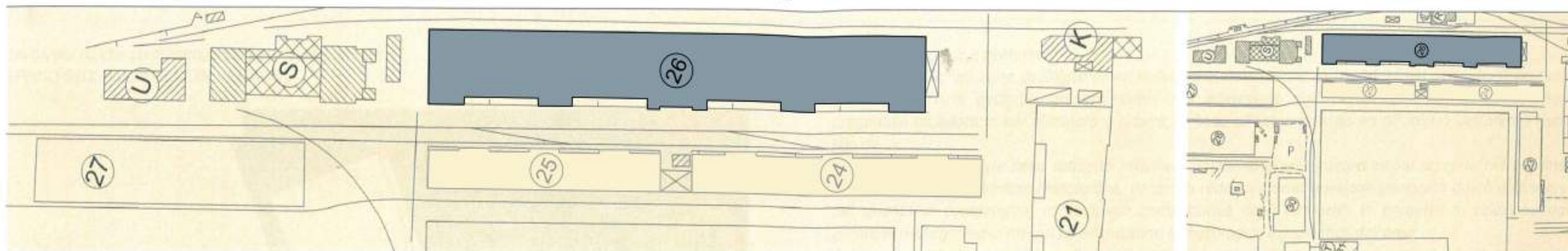


- 1) Relazione generale
- 2) Inquadramento dell’Ambito del Polo Culturale
- 3) Analisi della sezione museale permanente - I Temi e Obiettivi del museo, scenari e ricadute
- 4) Analisi SWOT: analisi dei punti di debolezza e dei punti di forza e strategia di conversione in opportunità
- 5) Strategia ed indirizzi alla progettazione – Il Vincolo Dinamico come opportunità
- 6) Nuova architettura – segni iconici – luoghi e spazi di identificazione
- 7) riferimenti ed analogie progettuali e Dossier
- 8) Bibliografia



# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - inquadramento e localizzazione dell'ambito del Polo Culturale



L'Ambito Culturale e Museale coincide con l'area immediatamente accessibile dalla rotatoria che si immette da Viale Miramare sino al bacino compreso tra il Molo 0 e il Molo 1. Questa viabilità scorre compresa tra il Polo Culturale costituito dalla Stazione Idrodinamica e la Sottostazione Elettrica ed i Magazzini 27 e 28. Questi ultimi ospiteranno il futuro Centro Congressi dedicato all'evento scientifico di Trieste Esf 2020. Il boulevard pedonale prosegue tra gli Hangar 24 e 25 e il Magazzino 26 che accoglierà il Museo del Mare oltre ad una musealità multidisciplinare scientifica di eccellenza. La viabilità carraia proseguirà invece, sulla dorsale superiore del Porto per raggiungere il restante Porto Vecchio e le porte doganali d'accesso alla città.



# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - inquadramento e localizzazione dell'ambito del Polo Culturale

### Magazzino 26

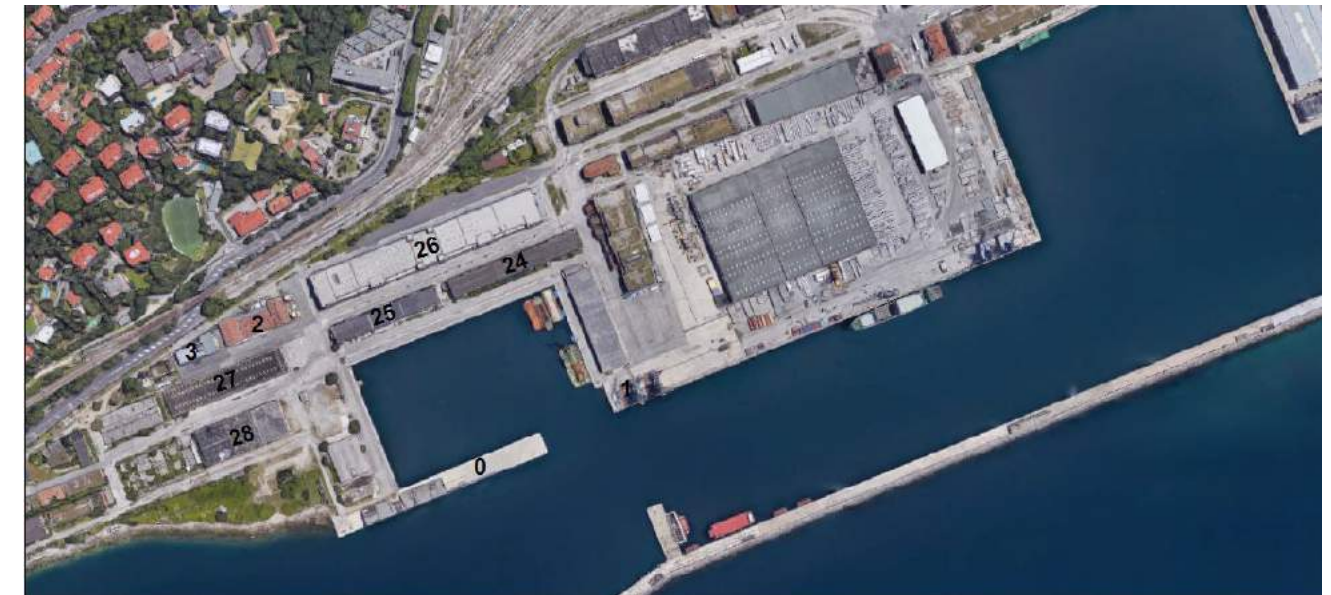
Il magazzino 26 - la più ampia costruzione del Porto Vecchio completata nel 1980 dell'impresa Geiringer & Vallon - si trova in corrispondenza del Bacino I, dietro ai magazzini 24 e 25 e accanto alla preesistente Centrale Idrodinamica. L'edificio monumentale si sviluppa su un'area di circa 6.000 metri quadrati con un fronte di circa 244 metri lineari e si compone di un seminterrato e quattro piani fuori terra. Il magazzino, recentemente ristrutturato, grazie alle facciate artisticamente elaborate, ai particolari architettonici, alle altezze dei piani e alla volumetria sviluppata è il più interessante del comprensorio. La facciata presenta cinque avancorpi, intervallati da balconate su livelli sovrapposti e caratterizzati da colonne in ghisa provenienti dalle fabbriche Wagner di Vienna. Gli interni prevedevano sia spazi ristretti per attività amministrative (uffici) sia aree più ampie destinate al magazzinaggio o a piccole attività manifatturiere. Per agevolare l'operatività dei piani superiori il magazzino era dotato di numerosi elevatori ed ascensori interni. Il magazzino ospiterà il Nuovo Museo del Mare e una pluralità di spazi dedicati alla cultura, alla scienza, alla ricerca e alla musealità allargata di eccellenza.

### Centrale idrodinamica

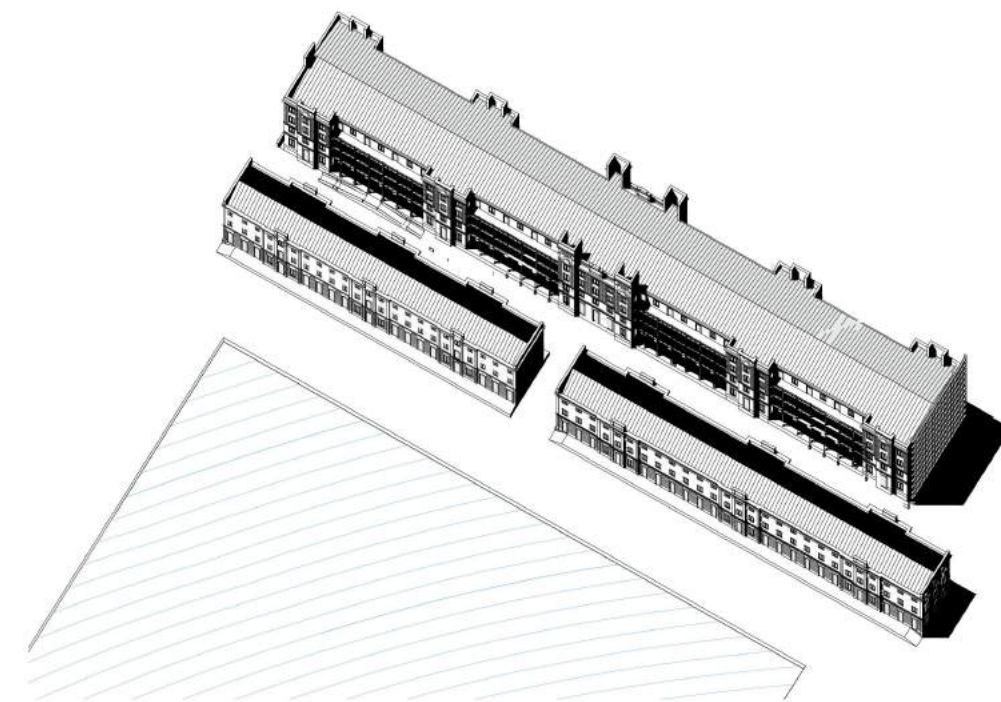
La centrale idrodinamica - un singolare esempio di archeologia industriale-portuale - è stata recentemente restaurata per andare a costruire, assieme all'adiacente Sottostazione elettrica, il cuore del costituendo Polo Museale del Porto di Trieste. Il manufatto, costruito verso la metà dell'Ottocento, ospitava i macchinari, le unità di controllo e le relative attrezzature per produrre l'energia idraulica necessaria all'azionamento delle gru e dei mezzi di sollevamento distribuiti nell'ambito del Porto Vecchio. I macchinari, risalenti al XIX secolo, erano in servizio sino alla seconda metà degli anni '80. Nonostante la dismissione, le macchine risultano tuttavia complessivamente in buono stato di conservazione, seppur inutilizzabili. L'intervento di restauro conservativo ha dotato l'edificio di nuovi dispositivi di accesso e l'ha rinnovato in tutte le sue componenti impiantistiche.

### Sottostazione elettrica

La sottostazione elettrica di trasformazione del Porto Vecchio, costruita tra il 1913 e il 1915, è stata oggetto di un capillare intervento di restauro che ha consentito il pieno recupero estetico e funzionale. La Sottostazione è costituita da due corpi di fabbrica principali a forma di "L": il primo ospitava su due livelli rispettivamente la sala interruttori e la sala della sbarre collettrici a 27000 V; nel secondo corpo c'era l'ingresso principale, una sala a doppia altezza con i due diversi quadri in bassa e media tensione oltre ai retrostanti ambienti tecnici. L'edificio ristrutturato potrà ospitare l'archivio storico dell'Autorità Portuale e le sale studio e consultazione ad esso dedicato, nonché sale workshop ed uffici, necessarie all'affermazione del Polo Museale quale nuova istituzione culturale all'interno del Porto Vecchio.



0-1 moli  
2 centrale idrodinamica  
3 sottostazione elettrica  
27-28 centro congressi  
26 contenitore culturale  
espositivo scientifico museale  
24-25 hangar



# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – i Temi

### I TEMI

#### Il tema della narrazione e il tema della “scienza”. Livelli di lettura, percezione e fruizione.

Ogni Museo, come ogni luogo, e ogni contenitore culturale non può che basare la sua essenza e le sue ragioni comunicative su una o più narrazioni capaci di raccontare le possibili storie di un luogo (anche allargato), le ragioni del luogo e le ragioni della sua funzione.

Trieste è città mitologica: **Giasone e Medea**, con il vello d’oro, risalgono, a bordo della nave Argo, le foci del Timavo. Raggiungono cioè Trieste. Ecco un *primo tema*.

- I **romani** fondano il Municipium di Tergeste. 10/11.000 abitanti (dicono gli storici) abitano una città il cui tatro si affaccia sul mare. Tergeste è partecipe dei traffici commerciali che lungo l’Adriatico, sulle triremi, portano anfore colme di olio ed altre merci. A Lussino non troppo tempo fa vengono recuperati i “bronzi”, statue di straordinaria importanza (Marsala ha fatto la sua fortuna turistica sui resti di una nave punica...). *Secondo tema*.

- Venezia. L’adriatico è, per gran parte del secondo millennio, **veneziano**. Lo è anche Trieste, culturalmente (basta pensare a lingua, cucina, tradizioni...). Venezia trasmette nel golfo di Trieste venezianità che si sedimenta. Oggi da Venezia vengono dirottate navi di turisti che, in un museo dedicato anche alla storia della Repubblica di San Marco e all’Adriatico, alle epiche battaglie, all’architettura e alle arti, troverebbero certo interesse. *Terzo tema*.

- Il **Mediterraneo**, quello raccontato da Predgar Matvejevic, che ha in Trieste profondo radicamento: italiani, croati, serbi, greci, turchi, hanno vissuto, costruito, fatte fortune in questa città dell’inclusione con i traffici e il commercio marittimo. *Quarto tema*.

- Il Mediterraneo che è, anche, cultura, musica, costume, letteratura (il poeta Biagio Marin, ma non solo).

Mediterraneo che è mare pescoso, con proprie tradizioni, tecniche, metodologie. La Pesca del tonno, presente fino a pochi decenni or sono, racconta vite di gente di mare. Il ricordo delle tonnare e delle torri d’avvistamento è ben presente nella memoria collettiva.

Lampare e Pesce azzurro. Suggestioni contemporanee. Paesaggio notturno tipico della costa. Come tipici i “sardoni barcolani” dalla pasta bianca, i sardoni impanati, i frittolini (ripresi dal mondo veneziano). La Costa Brava, a nord di Barcellona, racconta con feste e manifestazioni la pesca della sardina e la sua preparazione. *Quinto tema*.

- A ciò di aggiunge la questione della “Cucina di mare”, ibridazione, quella triestina, di cucine veneziana, dalmata, istriana. *Sesto tema*.

- Il mare è, per quasi ogni triestino, barca.

**Le Barche**. A Trieste hanno operato e operano Maestri d’Ascia di importanza internazionale. Le barche di Carlo Sciarelli sono un vanto per la progettazione nautica triestina. Barche tra le più belle al mondo solcano da decenni l’Adriatico e i mari del mondo. *Settimo tema*.

- Fondamentale, in città, la presenza del Corso di Laurea in Ingegneria Navale, fiore all’occhiello dell’Università, collegato al mondo della cantieristica, storicamente fondamentale nel tessuto industriale triestino, che ancora oggi è caratterizzato dalla presenza di Fincantieri e della Wartsila, che produce grandi motori marini.

Cantieri, questi, che esportano cultura locale nel mondo grazie alle navi da crociera che nel golfo vengono prodotte. Cantieristica e allestimenti navali. *Ottavo tema*.

- Alle barche e ai cantieri è collegato il mondo delle “**arti marinaresche**”. Trieste ospita un Istituto Nautico dove sono formati ogni anno decine di capitani e “macchinisti”. Ma anche circoli nautici e società sportive. Lo Yacht Club Adriaco (1902) è il più antico Yacht Club dell’Adriatico. *Nono tema*.

- Arti marinaresche che, con barche e cantieri evocano le grandi traversate e le compagnie di navigazione, oltre a celebri transatlantici. La Cristoforo Colombo, che da Trieste partiva per raggiungere le Americhe. Barche, ancora, che rimandano agli sport nautici e alla vela in particolare. Due luoghi sono famosi nel

mondo per la vela: la Nuova Zelanda e Trieste. Trieste città di velisti. Trieste città della Barcolana che con duemila barche partecipanti si impone come capitale mondiale della Vela. *Decimo tema*.

- Alla vela sono evidentemente collegati il canottaggio, il nuoto e i tanti sport che lustro hanno dato alla città in campo internazionale. Temi narrativi, tutti, di straordinaria potenzialità.

Alla Vela è collegata, poi, l’arte della fotografia. Franco Pace su tutti. I suoi scatti hanno raccontato nel mondo il mondo della vela e del mare. *Undicesimo tema*.

- Il **Mare**, scienza, ecosistemi marini. Linee di costa, paesaggi. Marini e sottomarini. Pesci, vegetazione, racconti tradizionali da Museo del Mare. *Dodicesimo tema*.

- Mare e Cinema.

Franco Giraldi, con “Un anno di scuola”, Peter del Monte con “Giulia e Giulia”, Pasquale Festa Campanile con “La Ragazza di Trieste”, Tullio Kezic, Giuseppe Tornatore... quanti registi autorevoli hanno raccontato Trieste e il suo racconto con il mare. E quanti film. “Amore, bugie & calcetto”, “Clandestino a Trieste”, “Corriere diplomatico”, “Diverso da chi?”, “Inganno”, “Nora”, “Ombre su Trieste”, “Il ragazzo invisibile”, “Una Rolls-Royce gialla”, “Senilità”, “La spettatrice”, “Tartarughe sul dorso”, “Trieste mia!”, “Va’ dove ti porta il cuore”. Trieste e il suo mare, presente sempre.

La letteratura. Le arti figurative. L’architettura fronte mare,...

Questi alcuni degli spunti/temi che un Museo del Mare può raccontare attraverso il coinvolgimento dei fruitori.

#### Obiettivi del Museo e possibili scenari e ricadute

Obiettivo di un Museo è promuovere cultura. Ma è anche attrarre turismo, fungere da volano.

Il Guggenheim di Bilbao ha modificato per sempre le sorti di una sconosciuta cittadina Basca. Trieste è conosciuta. Il Porto vecchio, nella sua totalità, un’opera d’arte, un’opera di architettura da recuperare attorno ad esso. Un Museo attrae turismo, ma deve e può promuovere sinergie con il mondo della cultura e della scienza. Con il mondo economico e il tessuto imprenditoriale di una città. Così è da decenni per il Museum of Modern Art o per il Metropolitan a New York. Così può essere per Trieste.

L’area del “bigo” e del sistema Museo Galata, Magazzini del Sale, ecc. del Porto Antico è stato motore e promotore di sviluppo per Genova dal 1992. Così aree recuperate a Valencia, Lisbona, Barcellona.

Trieste ha le potenzialità di sviluppare nell’area del porto vecchio gran parte del suo sviluppo economico.





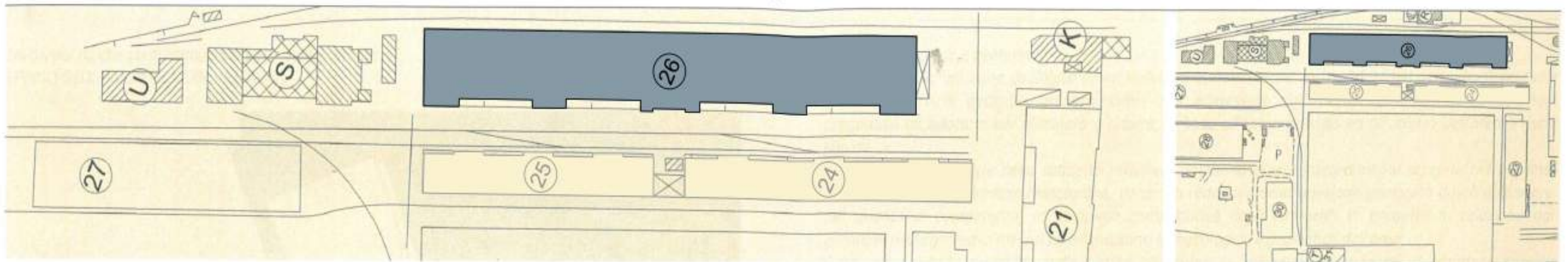
# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – indagine SWOT

Motivazioni alle scelte e Analisi dei Problemi – scelta dei criteri di indagine, metodologia di indagine, indicatori e indagine SWOT.

Analisi SWOT	Qualità utili al conseguimento degli obiettivi	Qualità dannose al conseguimento degli obiettivi
Elementi interni (riconosciuti come costitutivi dell’organizzazione da analizzare)	Punti di forza	Punti di debolezza
	<ul style="list-style-type: none"><li>- edificio già restaurato, e per la più parte oggetto di completa riqualificazione;</li><li>- area attualmente sottoutilizzata e pertanto fortemente malleabile;</li><li>- attrattività architettonica del contesto;</li><li>- sottoutilizzo attuale dell’area, libertà operativa;</li><li>- facilità di accesso all’area;</li><li>- immediata riconoscibilità dell’area e degli edifici oggetto di intervento/trasformazione</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- edificio la cui immagine è già “scontata” nell’immaginario collettivo quale “contenitore silente” e privo di identificazione specifica;</li><li>- area attualmente sottoutilizzata e pertanto in stato di degrado;</li><li>- scarsa manutenzione dell’area;</li><li>- carenza attuale di servizi e sottoservizi in genere;</li><li>- mancanza di strumenti urbanistico/politico/economici in grado di dare certezze su modalità e tempi di realizzazione delle trasformazioni</li></ul>
	Opportunità	Rischi
	<ul style="list-style-type: none"><li>- disegnare un nuovo ingresso monumentale alla città e all’edificio con un elemento iconico di riferimento;</li><li>- vicinanza al futuro centro congressi;</li><li>- realizzare una moltitudine di parcheggi in un’area oggi non urbanizzata (cantieri agevoli) a servizio del Porto Vecchio e dell’intero centro urbano;</li><li>- fluidificare il traffico in entrata e uscita dalla città;</li><li>- vicinanza al centro storico, disponibilità di servizi</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- “realizzare una cattedrale nel deserto”, ove non fossero realizzate opere significative al contorno e rischiare di rendere anonimo l’intervento di riqualificazione;</li><li>- mancata realizzazione di servizi e sottoservizi che renderebbero inagibile l’opera</li></ul>
Elementi esterni (riconosciuti nel contesto dell’organizzazione da analizzare)	Punti di forza	Punti di debolezza
	<ul style="list-style-type: none"><li>- città in crescita turistica, centrale nell’area vasta, di riconosciuta valenza</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- difficoltà congenite consolidate nelle trasformazioni urbanistiche della città</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>internazionale;</li><li>- aeroporto di Trieste a poche decine di km;</li><li>- trasporti efficienti e opere di recente realizzazione;</li><li>- vicinanza con Venezia, Lubiana, la Carinzia, ecc.;</li><li>- immediata ubicazione delle stazioni ferroviaria e autocorriere (intermodalità);</li><li>- possibilità di estendere l’accesso dal mare al Polo Culturale, Congressuale scientifico e Museale</li></ul>	
	Opportunità	Rischi
	<ul style="list-style-type: none"><li>- sviluppare un sistema museale in rete, opportunità sinergiche a fini turistico ricettivi;</li><li>- ricadute in ambito economico generale (ricettività cittadina: alberghi, ristoranti, bar, negozi, strutture in genere);</li><li>- nuove relazioni e rapporti commerciali, politico economici con altre città di mare e altri Paesi;</li><li>- implementazione dei rapporti e dello sviluppo culturale;</li><li>- ricadute nella ricerca nelle discipline correlate</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- non attuazione delle trasformazioni previste e/o ipotizzate con possibili allontanamenti degli investitori</li></ul>



## Concetto di Vincolo Dinamico o di Tutela all'edificio.

### Strategie ed obiettivi della nuova progettazione

Il “vincolo dinamico”, così come proposto/inventato da Vittorio Sgarbi, è un concetto di vincolo riconducibile e ripreso concettualmente dal vincolo dinamico ingegneristico: i dispositivi di vincolo dinamico costituiscono un vincolo molto rigido a fronte di un'azione dinamica, mentre consentono i movimenti lenti delle strutture, ... si tratta cioè di un vincolo (architettonico), che nel tutelare puntualmente un edificio, un pezzo di città, un territorio, consente al contempo modificazioni del bene stesso in ragione del suo utilizzo.

Le città e gli edifici, si sa, corrispondono e rispecchiano culture, società, modelli. E come le società si modificano, adattano a nuove esigenze, prendono forma dai fruitori, ne assimilano le parvenze.

Di più, si adattano flessibilmente agli usi.

Ragionare in termini di dinamicità significa corrispondere congruentemente alle ragioni complesse di una civiltà, di una cultura che, soprattutto nel contemporaneo, si modifica rapidissimamente.

Significa anche, in qualche modo, comprendere quali tecniche e quali tecnologie utilizzare, secondo l'insegnamento di *Eugene Viollet le Duc* o, ancora, comprendere il **valore di attualità** di un oggetto, come ricordato da *Alois Riegl* nel “Culto Moderno dei Monumenti”, che consiste nella *capacità di appagare i bisogni sensoriali o spirituali*.

Questa capacità spinge *Riegl* a distinguere tra due aspetti:

1. Il **valore d'uso**: che rende impossibile un rigoroso rispetto (totale) del valore di antichità;
  2. Il **valore d'arte**: che è legato alla soddisfazione di soli bisogni spirituali e deve rispondere alle esigenze della moderna “volontà d'arte”. Tali esigenze sono di due specie:
- **Valore di novità**: per il pieno apprezzamento di questo valore bisogna allora intervenire col restauro in modo da eliminare ogni trasformazione subita dall'opera d'arte nel tempo. Così il valore di novità è il principale nemico del valore di antichità. *Riegl* afferma che il restauro stilistico o di ripristino consiste proprio in un'intima fusione tra il valore di novità con il valore storico.

- **Valore artistico relativo**: le opere delle generazioni precedenti si apprezzano non solo in quanto testimonianze della creatività umana, ma anche per gli aspetti artistici di forma e colore. Esso porterà dunque alla conservazione del monumento nello stato in cui ci è pervenuto.

Il concetto di “vincolo dinamico” non può quindi che essere ripreso e promosso quale unica soluzione al tema del progetto sull'esistente.

*Nella pianificazione*, - ricordava Ernesto N. Rogers nel 1958 - *conservare e costruire sono momenti di un medesimo atto di coscienza, perché l'uno e l'altro sono sottoposti ad un medesimo metodo: conservare non ha senso se non è inteso nel significato di attualizzazione del passato e costruire non ha senso se non è inteso come continuazione del processo storico: si tratta di chiarire in noi il senso della storia. **Conservare e costruire sono atti creativi.***

Tale concetto di vincolo consente una visione “mobile” nel tempo e nel segno e nel concetto del restauro degli edifici.

Rendere coerente il riuso di edifici storici, in particolare i magazzini del Porto Vecchio e dell'Archeologia Industriale in senso allargato, è il viatico ad un progetto contemporaneo e visionario – dinamico - appunto, cioè rispondente alle esigenze mutevoli di fruitori, tempi e tecnologie in continuo sviluppo.

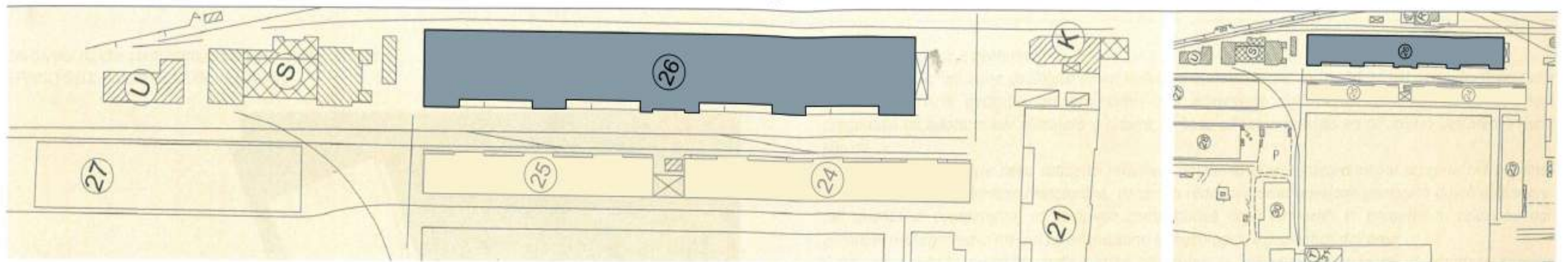
Questo tipo di vincolo che nella sua elasticità in realtà si esprime come la vera “azione di tutela all'edificio”, consente di non “pietrificare” la progettazione e di renderla disponibile alle esigenze dell'oggi. Si ricorda che i tempi di una burocrazia complessa spesso portano alla databilità del progetto e alla vetustà dello stesso.

La strategia della progettazione è quella di sottolineare e rispondere alla mobilità della cultura, alla pluralità delle valenze economiche ed imprenditoriali in continuo divenire.



# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - documento di indirizzo alla progettazione



## Riuso dell'edificio e degli ambiti contermini

Il *boulevard* si dichiara quale luogo deputato ad ospitare un segno emblematico di architettura contemporanea quale vera porta al museo

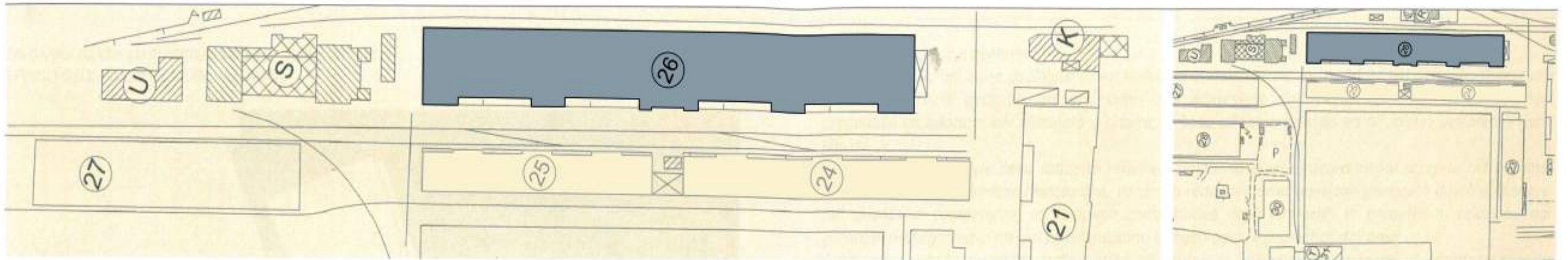
Il Magazzino 26 si trova nell'area retrostante il Bacino 1 e si sviluppa parallelamente alla banchina ed in seconda posizione rispetto ai Magazzini 24 e 25. Chiude con la sue dimensioni maestose l'Ambito destinato al Polo Museale. Il *boulevard* che separa il magazzino dagli Hangar 24 e 25 è di fatto, nel Masterplan, un luogo destinato al transito pedonale. Ha la dote di un vero e proprio spazio teatrale, quale proscenio all'accesso al museo e quale luogo d'inserimento di nuovi interventi e presenze architettoniche che segnino il Portale e che consentano al turista la piacevolezza e la sorpresa di uno spazio dedicato alla sosta e all'incantamento.





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - documento di indirizzo alla progettazione



Il Magazzino 26 è stato oggetto di intervento di restauro filologico per quanto attiene i “Parametri Architettonici”, ossia i prospetti dell’edificio.

Questi sono completamente restaurati diversamente dagli spazi interni al magazzino che sono solo in parte completati.

Il riuso dello stesso edificio a destinazione museale, dovrà proporre la valorizzazione gli stessi ambienti attraverso un intervento di riqualificazione rispettosa della archeologia industriale e del Genius Loci, attraverso un intervento conservativo ma anche aperto agli aspetti contemporanei previsti dal concetto di Vincolo Dinamico.

In particolare l’indirizzo alla progettazione indica l’ambito di intervento ampliato al *boulevard* antistante l’edificio quale luogo ospitante la vera porta Museale identificata da una nuova architettura.





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - riferimenti ed analogie progettuali

### LETTERATURA DI RIFERIMENTO ALLA LETTURA DEI SISTEMI MUSEALI

#### Premessa

Tutti i musei analizzati, come di seguito riportato nei particolari, contemplano nella strategia all’ottimizzazione della resa e al raggiungimento del successo dell’investimento.

L’OFFERTA LUDICO - RICETTIVO - CULTURALE E LA LOGISTICA dell’edificio.

#### I Musei del Mare:

- Le architetture, le ubicazioni, le ragioni del successo o dell’insuccesso di un museo del mare.

Esempi significativi di strategia della visitabilità di altri musei:

- Aspetti internazionali del tema

- Architettura “eccellente” dedicata agli edifici (Museo del Mediterraneo di Marsiglia), o del riuso (Museu Maritim di Barcellona)

- I temi complementari ai contenuti dell’attuale museo

- Il tema dell’esodo, memoria e migrazioni e delle grandi navigazioni (Internationales Maritimes Museum a Speicherstadt, affacciato sulla nuova Hafencity ad Amburgo)

- L’uso del mare quale palcoscenico con allestimenti di zattere galleggianti e navi in attracco (Museo Nemo ad Amsterdam)

- Coinvolgimento partecipativo del visitatore (in particolare il Museo Galata di Genova)

- La gestione (Bilbao quale esempio di sistema di gestione dei musei e di comunicazione integrata tra di loro: dal Guggenheim al ponte Zubizuri, dalla Gru Carola al Museo delle Belle Arti fino al Centro Congressi Euskalduna, al mercato della Ribera, mercato del pesce e delle carni e poi ristorazione)

-Inserimento nel contesto di opere ed installazioni d’arte moderna e contemporanea (Museu Maritim di Barcellona)

#### - Galata – Museo del Mare di Genova

#### Peculiarità del Museo: Coinvolgimento del visitatore

Progettista: Guillermo Vázquez Consuegra

Superficie: 10000 mq espositivi

I turisti sono protagonisti del percorso della visita attraverso mappe, giochi e prove di abilità.

L’itinerario è accompagnato da artisti, da “documenti personalizzati di viaggio” nelle esperienze di imbarco del viaggio Transoceanico: la **Rotta del Galata**, nasce dall’idea dello staff del museo di rinnovare le proposte di visita.

*Lo storytelling, una modalità sperimentata nel Nord Europa, consiste nel coinvolgimento in prima persona delle famiglie, in una narrazione dove diventano protagonisti del museo, identificando ognuno attraverso la consegna di un passaporto nel destino di uno dei migranti, attribuendo loro un letto, un luogo dove mangiare... sulla nave, ed una storia vera della vita poi dopo il viaggio.* Nel percorso saranno presenti una mappa, un itinerario per giochi e prove per conoscere le collezioni del museo insieme alla loro storia. La mappa di viaggio, la Rotta del Galata, prevede anche l’isola e l’orario in cui bisogna arrivare insieme a gli artisti/professionisti che guidano e compongono la Sceneggiatura del viaggio ed il ruolo dei “viaggiatori”.

Il coinvolgimento emozionale è il *File Rouge* della visita museale; all’interno di esso troviamo anche i laboratori di restauro navale. Infine un roofgarden quale *Mirador* sul Golfo è luogo d’attrazione all’ospitalità. Da ultimo, il bacino antistante l’edificio ospita una nave, o il sottomarino musealizzato come il S518 Nazario, quale inevitabile ampliamento del museo stesso.





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - riferimenti ed analogie progettuali

### - Internationales Maritimes Museum Hamburg

È il più grande museo al mondo sul tema del mare presenta forti analogie architettoniche con il Magazzino 26 e l'inserimento nella realtà del Porto antico Spaicherstadt di Amburgo piuttosto che il Portovecchio di Trieste.

La identica spazialità delle sale espositive è evidenziata dal tipo di restauro e riuso analogo.

Progettista del restauro e riuso: MRLV Architekten

Anno del progetto: 2000 - 2007

Superficie: 12.000mq su dieci piani

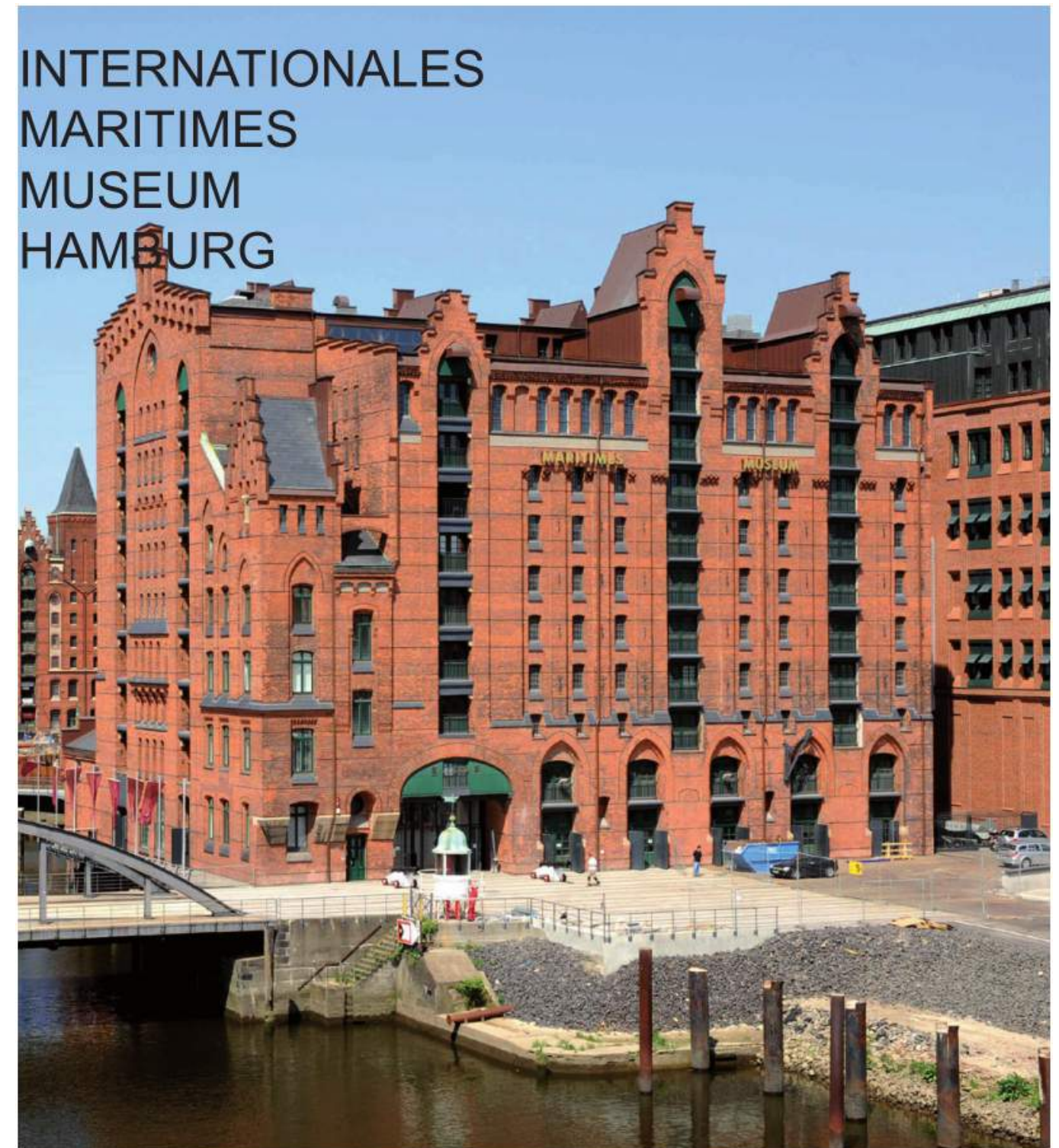
Questo museo, situato nel più vecchio magazzino di Amburgo (1879), presenta in dieci sezioni gli stretti rapporti tra l'uomo e il mare attraverso le epoche storiche e le civiltà: sono esposti documenti audiovisivi interattivi, dipinti, modelli e schemi esplicativi. Si nota il modellino Lego (quasi 7m) della Queen Mary II, ma anche plurimi modelli e documenti che testimoniano tremila anni di storia navale. L'esposizione spazia dal particolare della ricostruzione della cabina passeggeri del transatlantico *France* oltre a migliaia di modelli di navi. Figurano anche il modellino a grandezza naturale di un'imbarcazione del lago Titicaca, la sezione del Nautilus e un modellino del porto commerciale di Bremerhaven. Mirjana Marcovic (MRLV Architekten) ha pianificato i lavori di ristrutturazione e ha ricevuto un premio dall'Architekten-und Ingenieurverein di Amburgo.

#### Le analogie con il Magazzino 26 ed il Museo del Mare di Trieste:

Le collezioni dei modelli di navi, la storia della cantieristica, i documenti delle scuole specialistiche di "marineria", dalla progettazione, alla evoluzione delle rotte, alla strumentazione, ai personaggi della storia della navigazione, ai grandi armatori sono gli stessi grandi temi che coinvolgono sia la città di Amburgo che la città di Trieste.

Le analogie immediate al Portovecchio ed al Magazzino 26 sono evidenti attraverso il confronto con la stessa struttura architettonica dell'edificio. Infatti, il modello tedesco tratta del riuso di un magazzino a più piani di grandi dimensioni del 1870, caratterizzato da una struttura perimetrale in pietra e mattoni rossi ed elementi di piedritto metallici preposti alla portanza dei diversi livelli e le strutture in carpenteria metallica simili se non eguali.

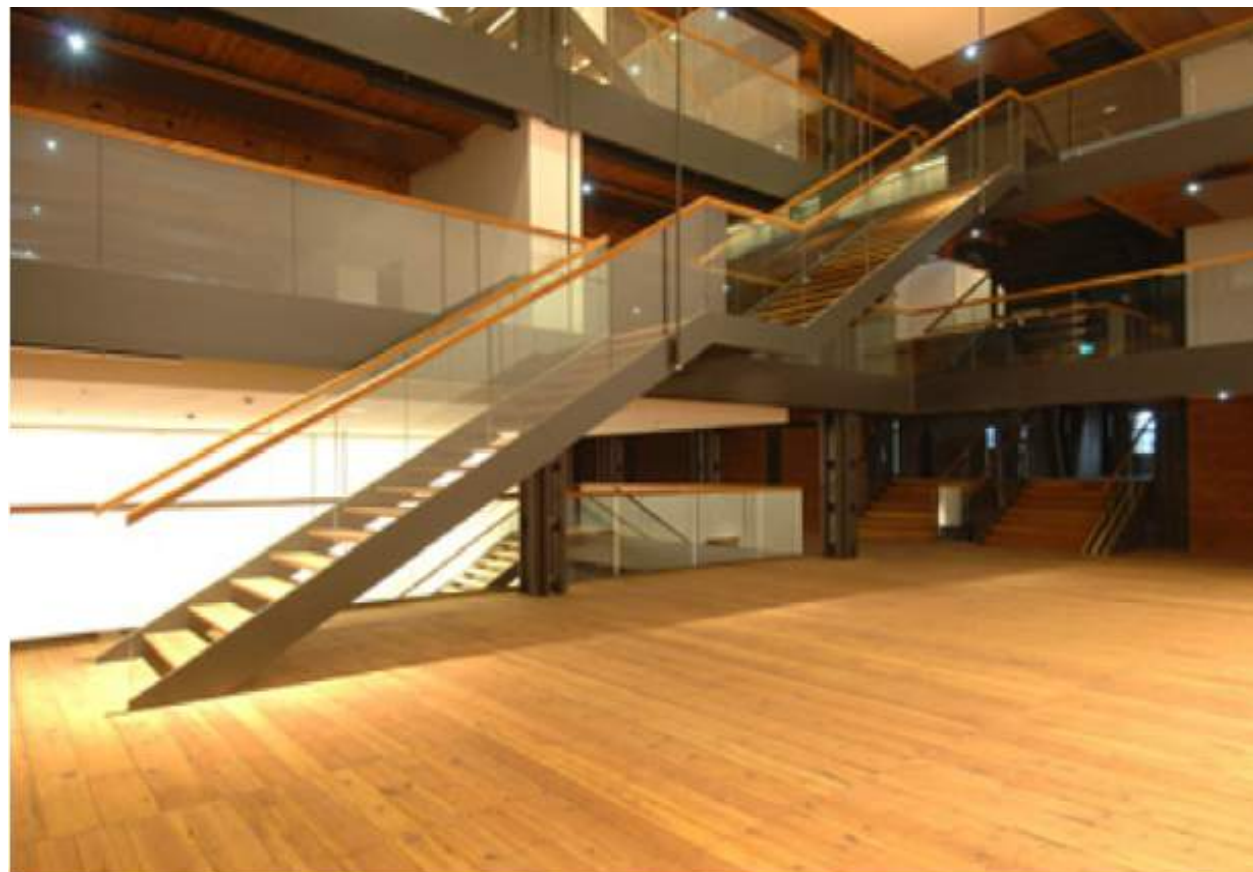
Infine, i sistemi di gru preposti al sollevamento merci per piano e la sequenza ritmica di aperture ad arco ribassato connotano i sistemi di traslazione delle merci verticale ed orizzontale e danno agli ambienti la stessa spazialità.





**CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE**  
progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - riferimenti ed analogie progettuali

---









# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - riferimenti ed analogie progettuali

- Danish National Maritime Museum, in Danimarca ad Helsingborg

Peculiarità del museo: Aspetto iconico dell'architettura, la suggestione del contenitore

progettista: BIG

Superficie: 5000 mq espositivi

anno di realizzazione: 2013

costo di realizzazione: 30.000.000 milioni di euro

I temi della progettazione erano quelli di usare un contenitore esistente e rispondere agli standard previsti dai siti UNESCO sulla tutela ambientale in particolare.

Lo studio di architettura BIG sfrutta il vuoto del Bacino di Carenaggio Storico per creare una immensa Hall di accesso ed illuminazione al Museo. Questo, di fatto viene costruito interrato intorno "all'Abisso urbano" del vecchio Bacino per realizzarsi quale Museo Sommerso ad 8 metri sotto il livello del mare.





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - riferimenti ed analogie progettuali

---

- Museo Nazionale Marittimo Warenhaus ad Amsterdam

Peculiarità del museo: Tecnologia del restauro e del riuso

Analogie: adeguamento di una struttura esistente alle nuove esigenze

progettista: Arch Dok Architecten, copertura: Laurent Ney

anno di realizzazione: 2011

costo: 28.000.000 milioni euro

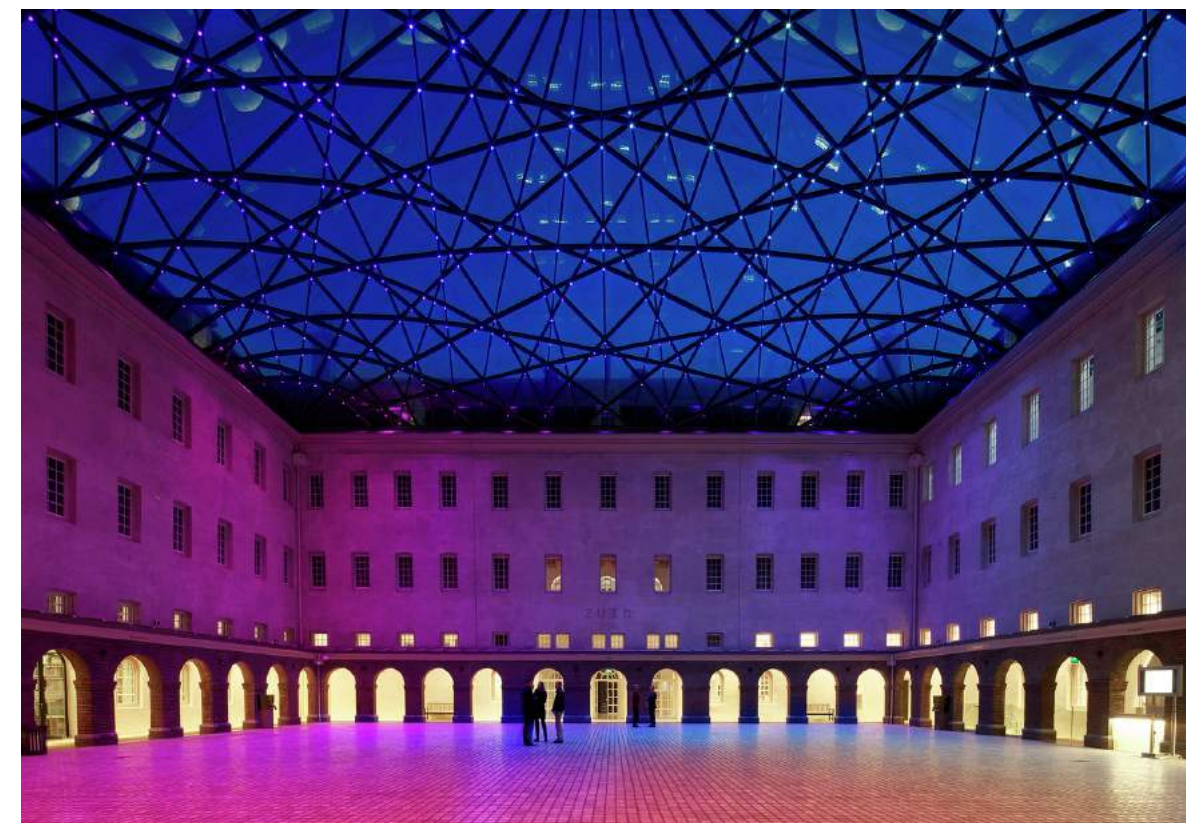
Edificio del 17° secolo, progettato come magazzino sull'acqua. Ha subito un retrofit per rendere il cortile interno come spazio museale attraverso la realizzazione di una copertura in acciaio e vetro (reversibile) progettata da Laurent Ney e tecnologicamente preposta al controllo climatico, di irraggiamento e fotocromarico.

Il Progetto realizzato ha voluto rimuovere le banchine al fine di riposizionare l'edificio in acqua e dall'acqua raggiungibile.

L'edificio comprende oltre agli uffici/biblioteca, spazi espositivi e sale riunioni ad uso di gruppi esterni, bar, ristoranti, caffetterie... ed inoltre un albergo del museo con camere dedicate al tema marittimo, affitabili quali residences.

Tutti gli allestimenti sono realizzati con materiali di recupero e perseguendo un intervento "sostenibile".

*Sotto la straordinaria cupola il cortile è lastricato in modo innovativo tanto da definirlo un pavimento "acustico" a seguito della realizzazione di tagli speciali al pavimento che consentono la "musicalità" dello stesso.*





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - riferimenti ed analogie progettuali

- Padiglione del Giappone EXPO 2015, Milano

Peculiarità del museo: Tecnologie di realtà virtuale, esposizione coinvolgente ed emozionale

Progettista: Atsushi Kitagawara

Il visitatore è accompagnato in un percorso di suoni ed odori; un pavimento simula un lago di ninfee virtuale attraversabile. L'acqua e le ninfee al passo si spostano simulando un'onda e poi attraverso tecnologie più avanzate vengono riprodotti ologrammi di cascate.

*Poi "entrare e visitare" gli oggetti e gli argomenti attraverso lo smartphone inserito in apposite fessure ogni visitatore applicando un'app è in grado di trascinare un elemento scelto e conoscerne la formazione, o toccando un mappamondo speciale visitare singole realtà tridimensionalmente.*





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - riferimenti ed analogie progettuali

### - Museo Marittimo di Istanbul

Peculiarità del museo: La spazialità sul mare.

Lo spazio è unico, le lunghe barche Sultan si affacciano direttamente al mare in una visione d'insieme "impressionante"

Progettista: Teget

Anno del progetto: 2010

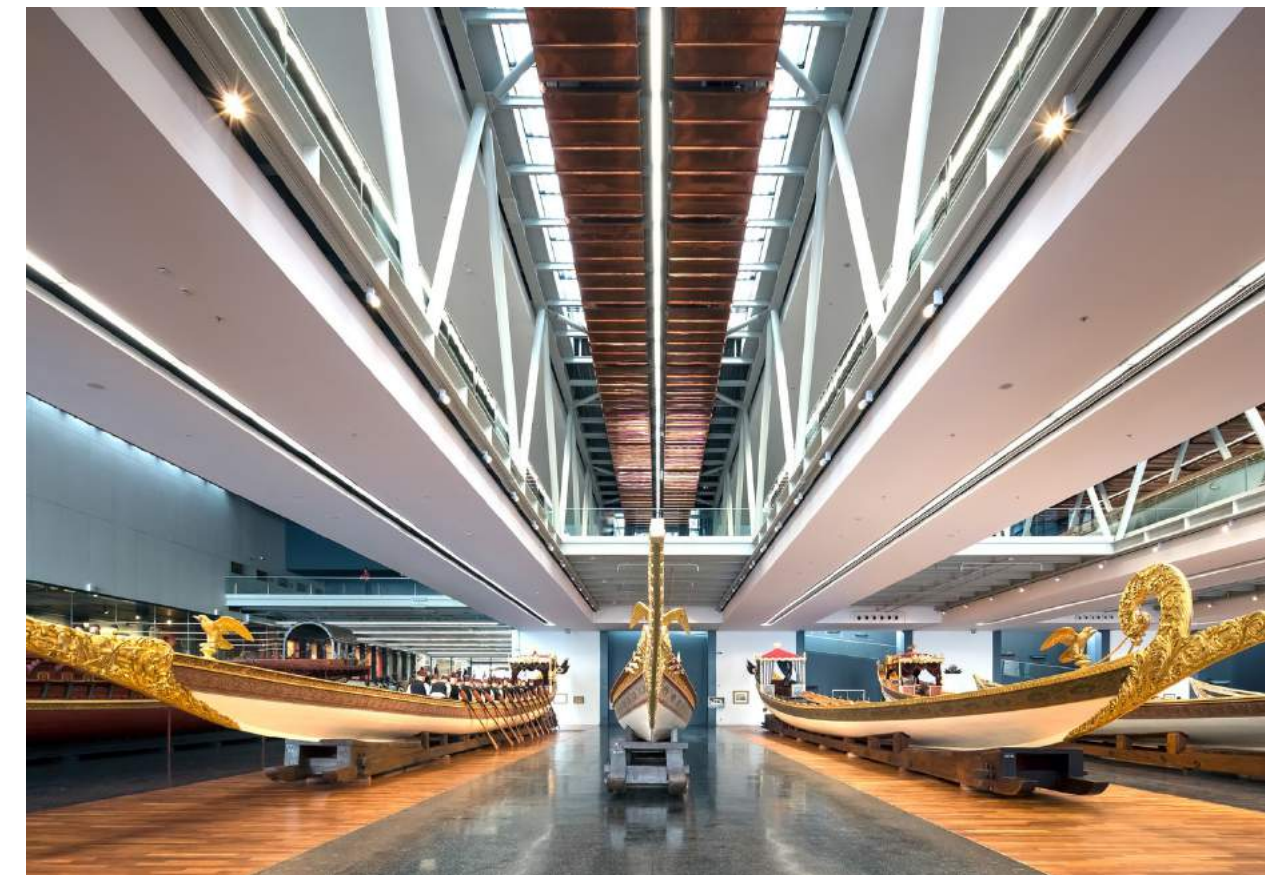
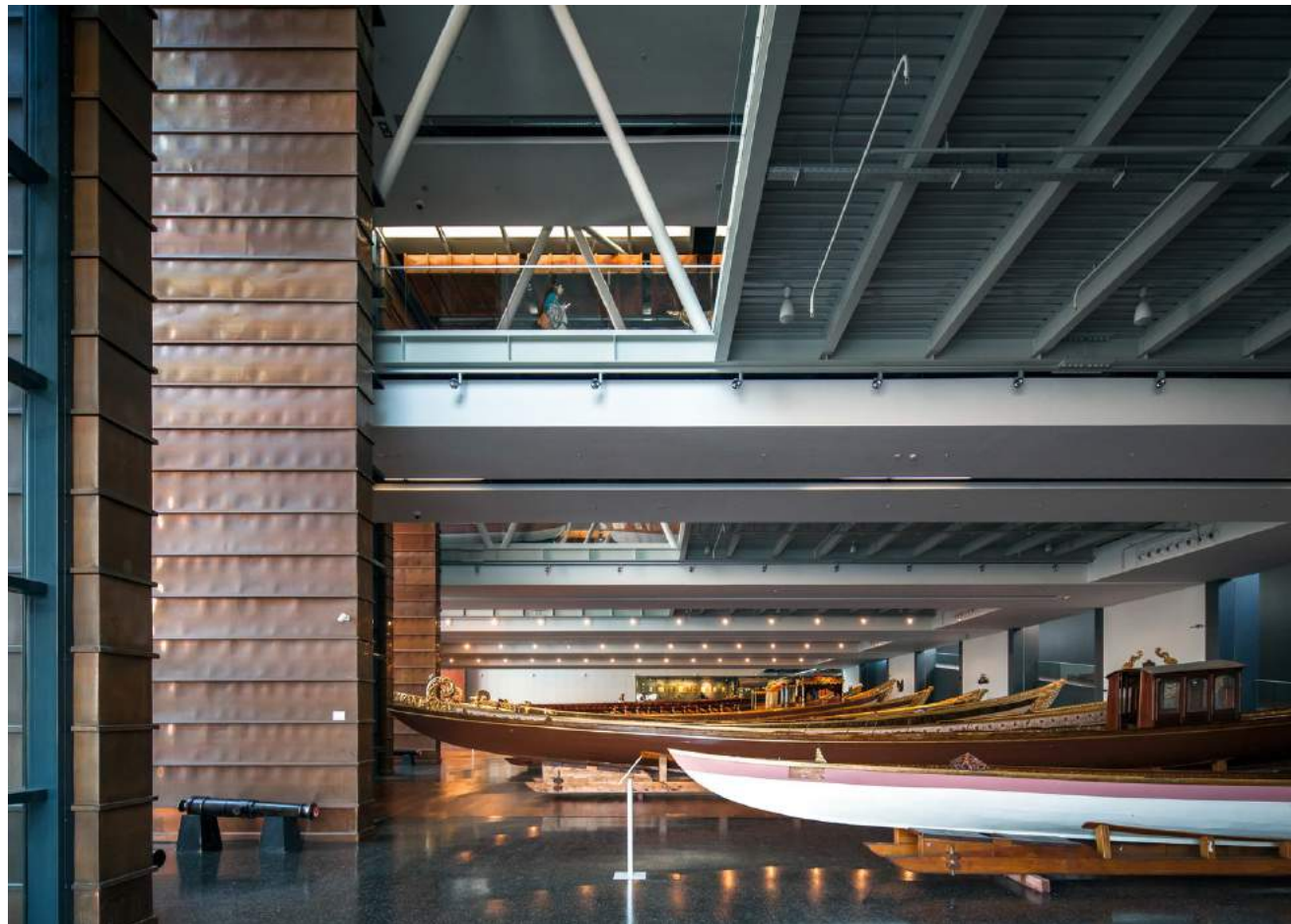
Superficie: 15000 mq

L'edificio riqualifica gli antichi hangar dell'Arsenale attraverso l'inserimento di un'architettura che offre una forza simbolica coinvolgendo l'intero ambito della vita metropolitana e relazionando l'edificio al Bosforo e ai luoghi deputati a rappresentare la città.

In rispondenza alle esigenze del Dipartimento Legislativo del Bosforo, l'esposizione è caratterizzata da ben 40 navi Sultan ottomane, una delle collezioni più importanti al mondo tra il 1500 e il 1900. L'esposizione è attraversata da sette ponti su tralicci che consentono la vista dall'alto e l'attraversamento degli spazi espositivi in un intercalarsi di vuoti e pieni e vuoti e vuoti.

La luce naturale e lo sfondo dei panorami sono una delle peculiarità dell'esposizione e la stessa galleria espositiva è collegata al mare.

*Un sistema di vetratura "LOWE" aiuta a prevenire la raccolta dei raggi solari indesiderati e dannosi.*





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – dossier

---

- Museu Maritim de Barcelona

Peculiarità del museo: Recupero archeologia industriale

Analogie: riuso di una struttura esistente a destinazione museale

progettista: Terradas Arquitectos

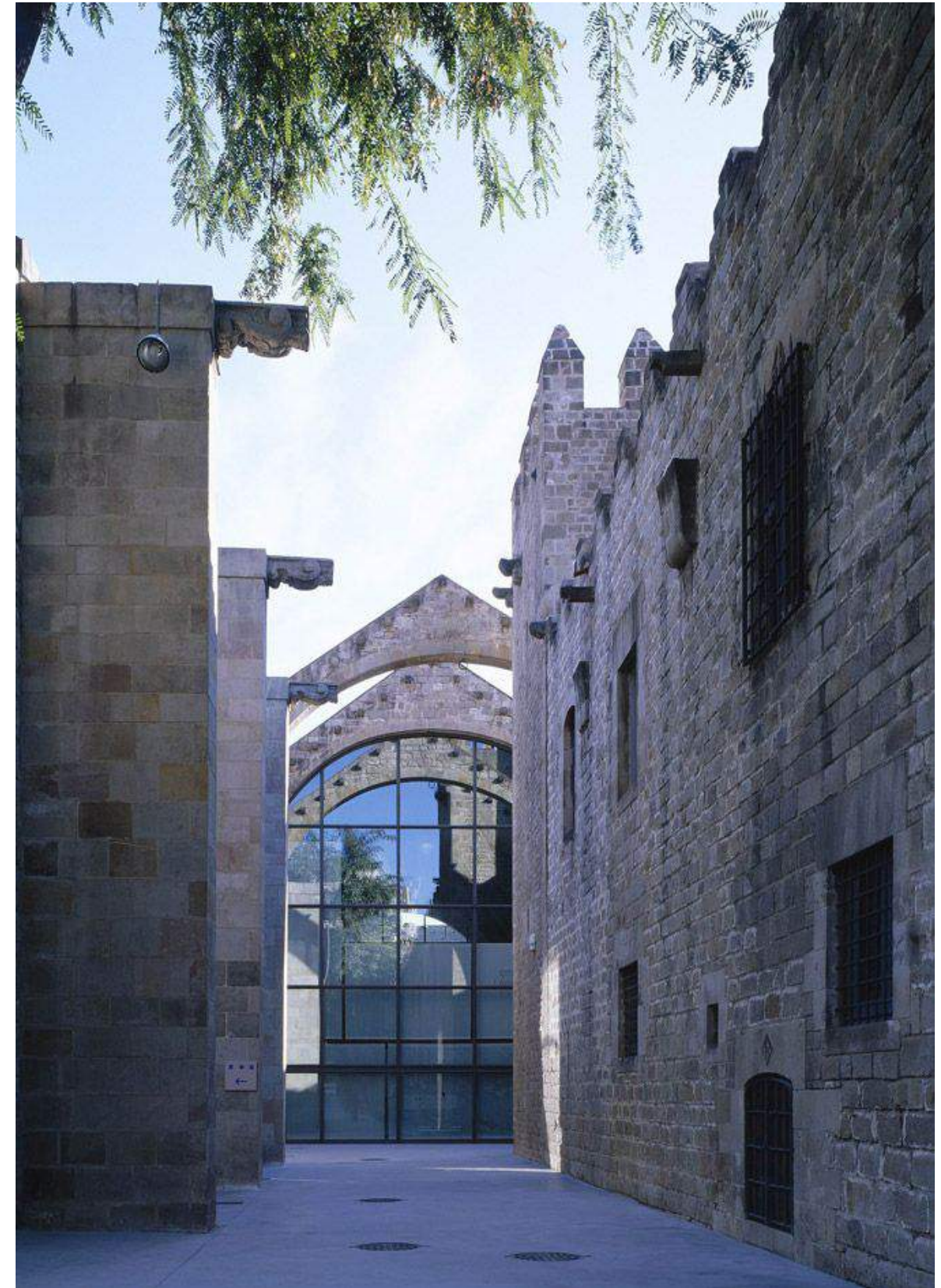
anno di realizzazione: 2013

superficie: 17.000 mq

Il 23 ottobre 1936 viene creato il Museu Maritim de Catalunya con decreto della Generalitat de Catalunya. Di pianta rettangolare, l'interno è diviso in dieci navate góriche formate da colonne alte sei metri. Da ciascuna di esse escono quattro archi, che formano il supporto del tetto a due acque. Le misure di alcune navate sono di 120 metri di lunghezza e di 13,5 metri di larghezza, mentre una delle navate è larga 4,82 metri.

Tra il 1957 e il 1966, l'architetto Adolf Florensa i Ferrer, incaricato dalla Diputació, porta avanti un restauro funzionale alle necessità del Museo marittimo.

Nel 2013 lo studio catalano terradas Arquitectos propone una nuova riqualificazione.

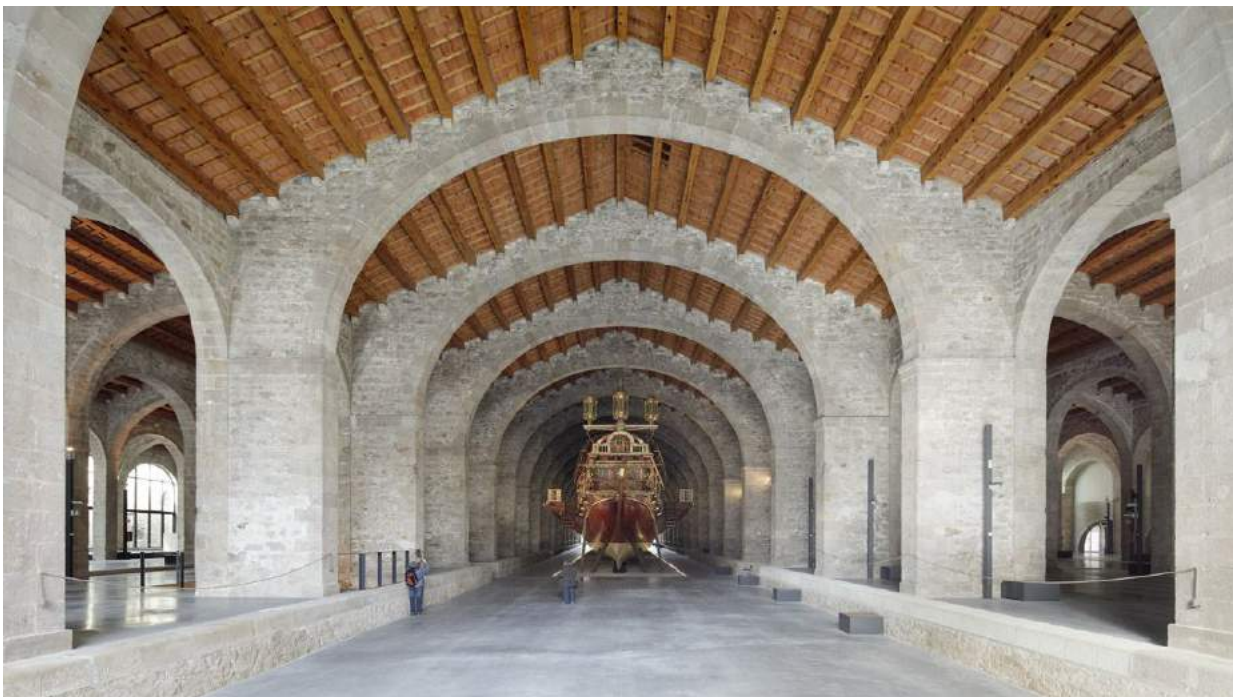
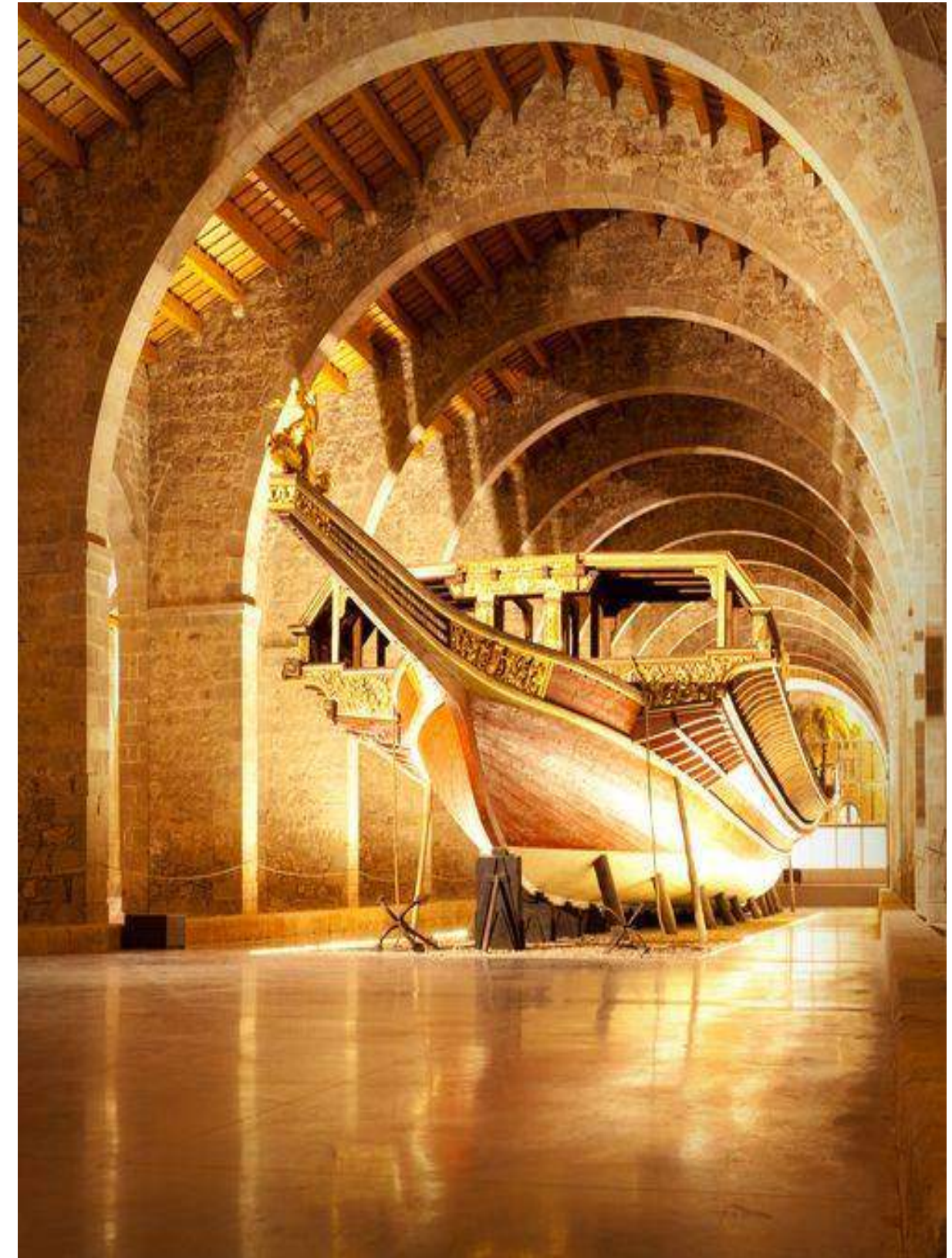




# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

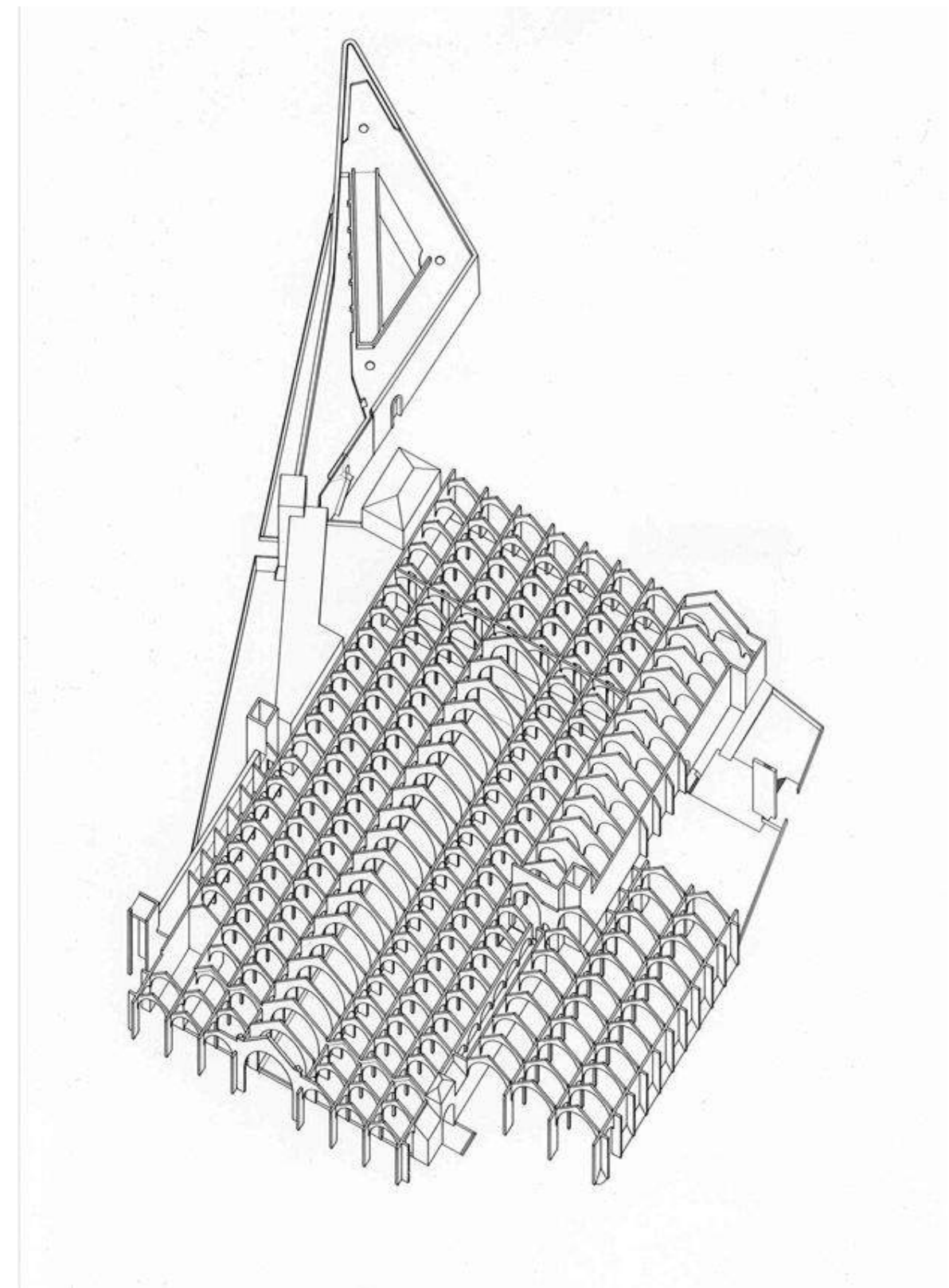
progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – dossier

Museu Maritim de Barcelona





Museu Maritim de Barcelona





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – dossier

---

- MUCEM

Peculiarità del museo: valore iconico dell'architettura contemporanea

Analogie: inserimento nel contesto urbano

progettista: Rudy Ricciotti

anno di realizzazione: 2013

costo stimato: 55,000,000 €

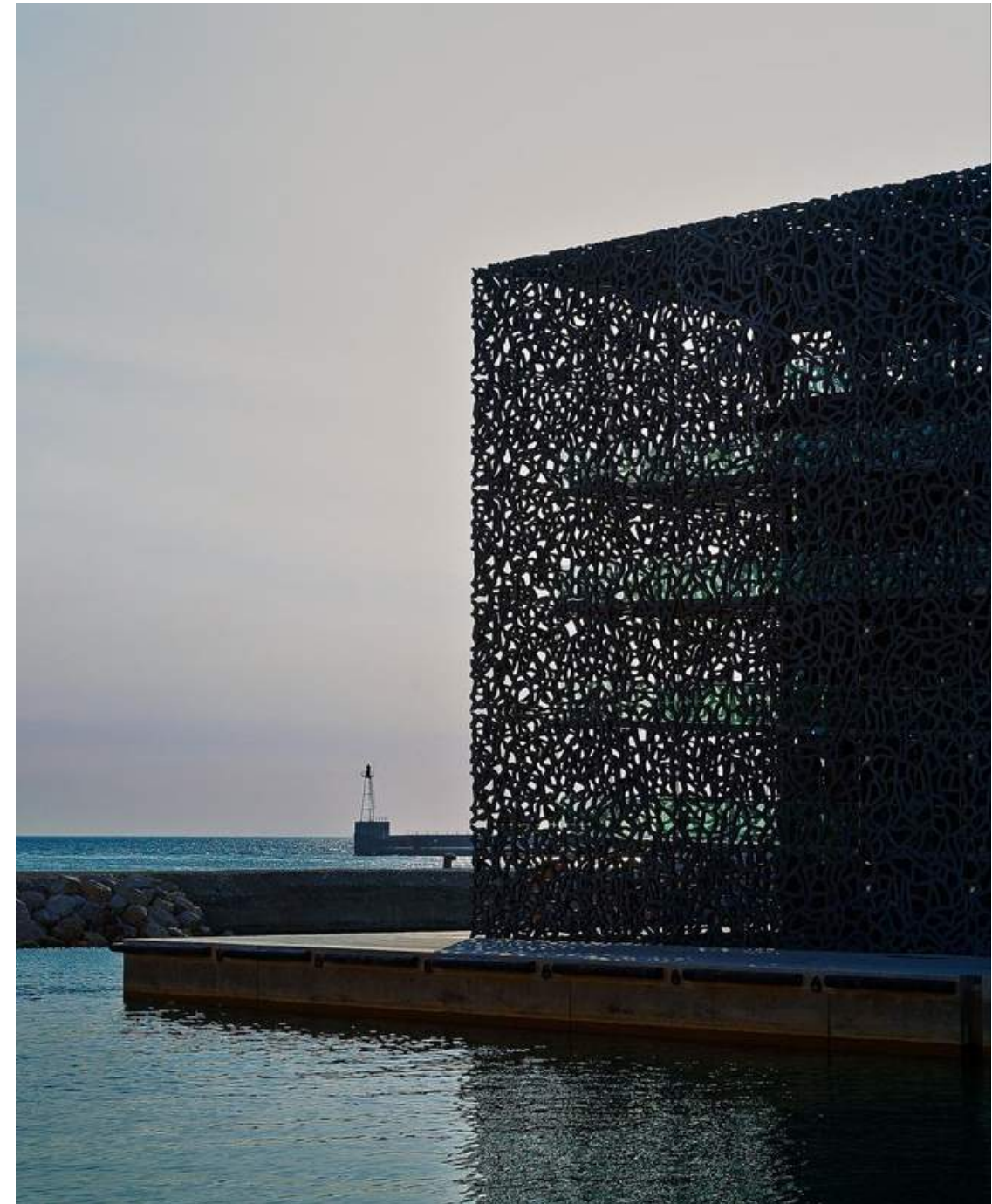
Un parallelepipedo vetrato, rivestito con una rete realizzata con un particolarissimo cemento armato precompresso, traforato.

Un volume connesso attraverso due percorsi pedonali sospesi (realizzati con lo stesso materiale) al Fort Saint Jean dove si trova il Faro di Marsiglia e, alla città storica.

L'edificio si imposta su un principio compositivo semplice: in pianta si possono leggere due quadrati, uno con un lato di 52 metri, l'altro esterno con un lato di 72.

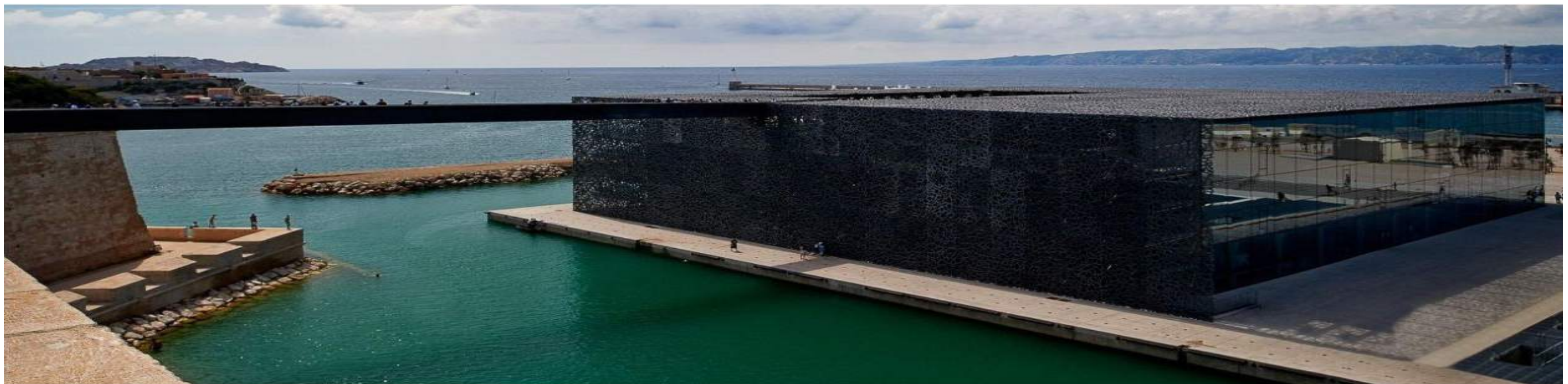
Nello spazio-filtro che separa i due parallelepipedi è stato realizzato il sistema di percorsi (modello Ziguratt) che collega i tre livelli del museo.

All'interno dell'edificio, nel cuore, si trovano invece i collegamenti verticali.



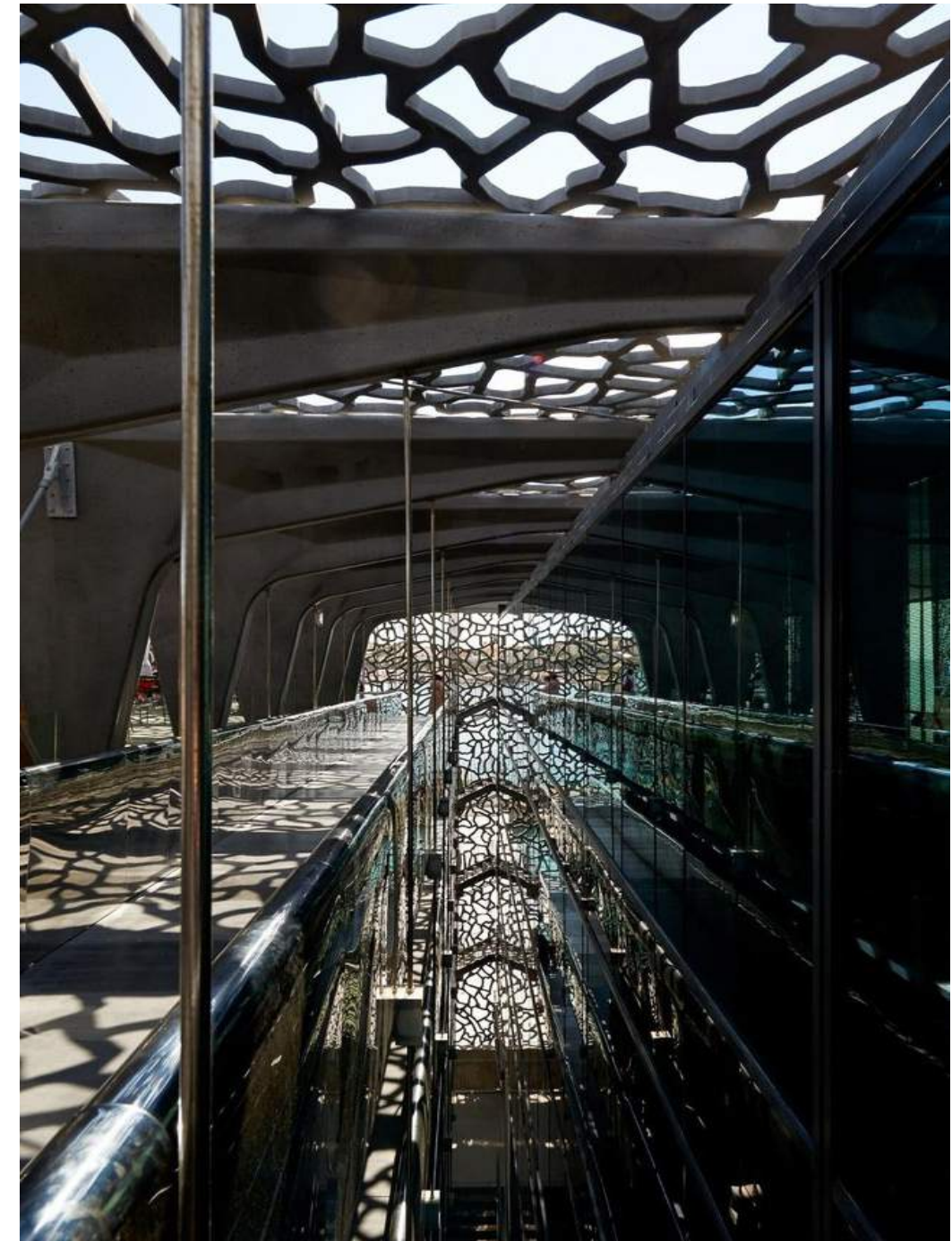
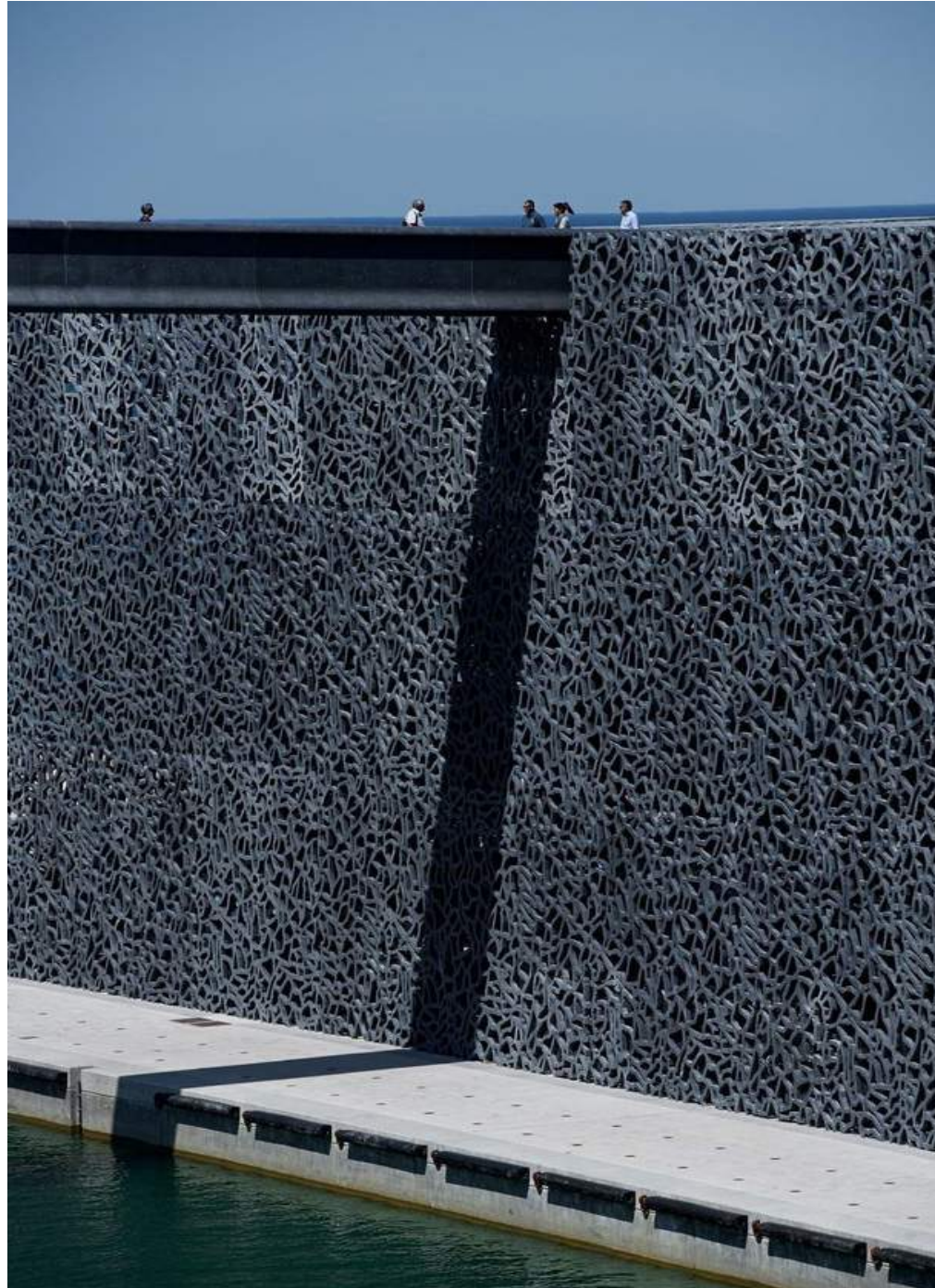


MUCEM





MUCEM





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – dossier

### - Galata Museo del Mare

Peculiarità del museo: Coinvolgimento del visitatore

Analogia del progetto: riuso di un edificio antico ed inserimento in un'architettura contemporanea

progettista: Guillermo Consuegra

anno di realizzazione: 2004

superficie: 10,000 mq

costo stimato: 22,800,000 €

Ciò che oggi vediamo è un edificio antico avvolto in un grande involucro di vetro e acciaio che lascia trasparire le forme anche a chi è fuori. Il passato è simbolicamente inglobato in una struttura che ne aumenta le possibilità funzionali e comunicative. Nel progetto di Consuegra l'edificio antico si scorge da tre facciate differenti: quella frontale a est, sul fondo a ovest e a nord sul lato. Oltre a questi tre prospetti, si aggiunge il bellissimo Mirador, terrazza panoramica. Dunque al "cuore" antico, i voltoni – spazi "piranesiani", l'architetto sovrappone un rivestimento, una "pelle" nuova che è rappresentata da tre facciate differenti. In ognuna il passato, l'antico, sopravvive unito al presente. Come nella facciata orientale ottocentesca, affacciata sullo specchio acqueo della Darsena, con l'orologio e i grifoni è vista in trasparenza attraverso la grande vetrata che realizza la hall dei Musei.





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – dossier

---

Galata Museo del Mare

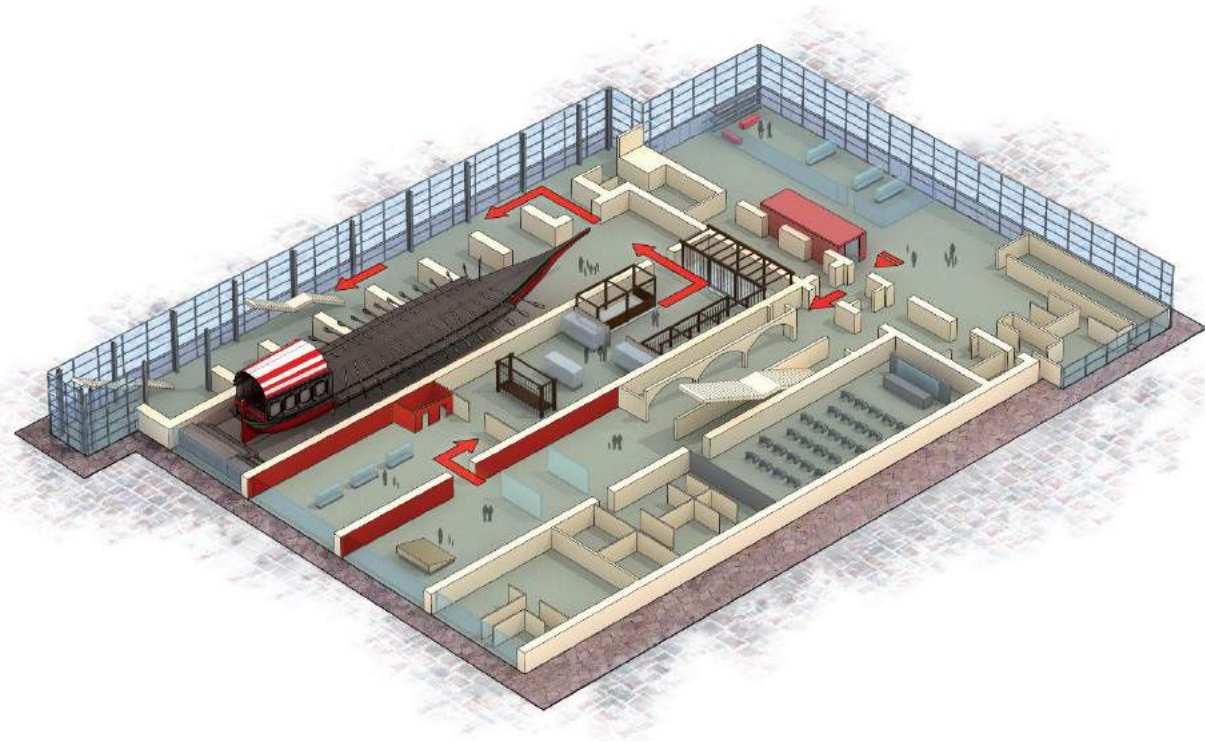




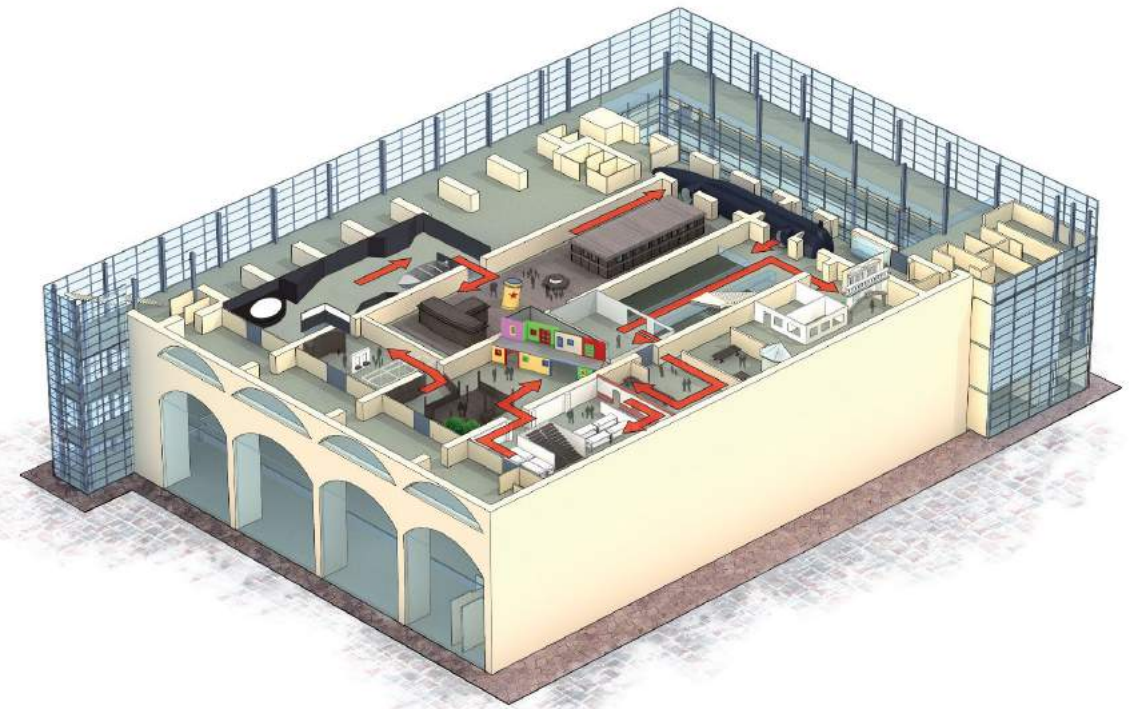
# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – dossier

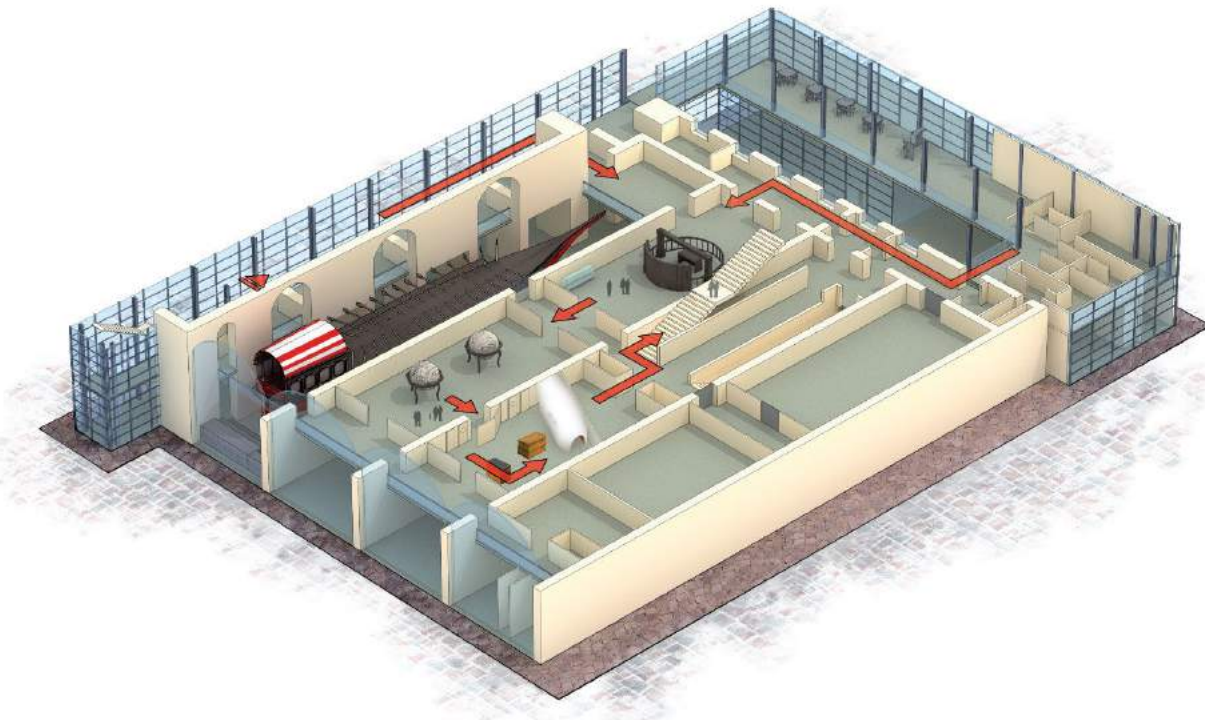
Galata Museo del Mare



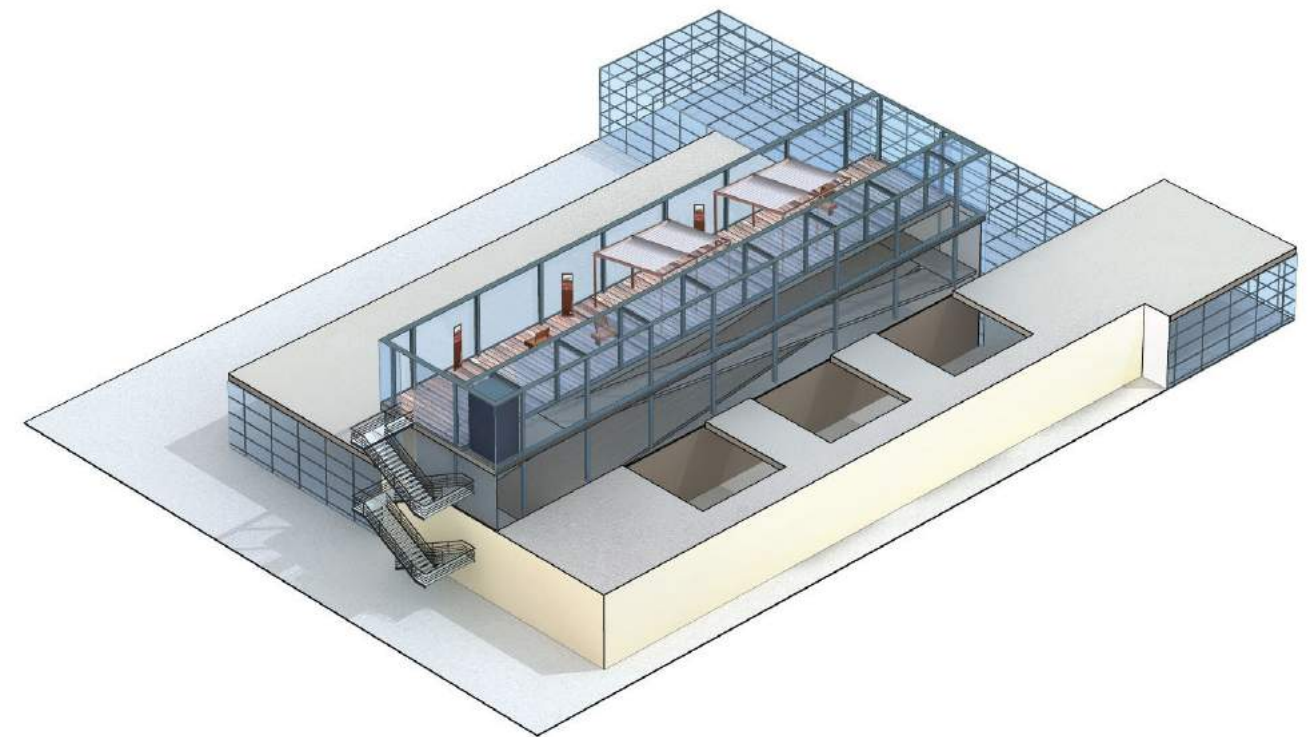
piano terra



secondo piano



piano primo



copertura



# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – dossier

---

- Danish National Maritime Museum

Peculiarità del museo: Aspetto iconico dell'architettura, la suggestione del contenitore

progettista: BIG

anno di realizzazione: 2013

superficie: 5,000 mq

costo stimato: 30,000,000 €

Ciò che oggi vediamo è un edificio antico avvolto in un grande involucro di vetro e acciaio che lascia Il Museo marittimo danese si trova in un contesto storico e spaziale unico: tra uno degli edifici più famosi e famosi della Danimarca, il Castello di Kronborg e il Cantiere della Cultura, un nuovo e ambizioso centro culturale. BIG propone di collocare il museo sotterraneo, appena fuori dal muro del molo per preservare la banchina come un elemento aperto, mantenendo la potente struttura al centro del Museo Marittimo. Posizionando il museo in questo modo, appare come parte dell'ambiente culturale associato al castello di Kronborg e al vicino Cantiere culturale, mentre allo stesso tempo si manifesta come un'istituzione indipendente.

La darsena crea uno spazio museale come una planimetria coesiva che discretamente diventa sempre più bassa per tutta la lunghezza del museo. Semplici rampe e ponti di accesso sono aggiunti, tagliando la banchina in modo strutturale e scultoreo.





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – dossier

Danish National Maritime Museum





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare – dossier

---

Danish National Maritime Museum





# CODICE OPERA 17132 - POLO MUSEALE DEL PORTO VECCHIO – NUOVO MUSEO DEL MARE

## progetto di fattibilità tecnico economica – progetto preliminare - documento di indirizzo alla progettazione

---

### Bibliografia:

- Semerani L., *Gli elementi della città e lo sviluppo di Trieste nei secoli XVIII e XIX*, Dedalo, Bari 1969

- Wilson D. M., Sisinni F., Abruzzese A., *Scienza e crisi del museo. Il paradigma del British Museum e il caso Italia*, Liguori, Napoli, 1993

- Semerani L., *Progetti per una città, Franco Angeli*, Milano 1983

- Negri M., Pavoni R., *Il museo cittadino*, Nuova Italia Scientifica, Roma, 1983

- Dal Co F., *Teorie del Moderno*, Laterza, Roma-Bari, 1985

- Semerani L., *Lezioni di composizione architettonica*, Arsenale Editrice, Venezia 1987

- Hooper-Greenhill E., *Museum and their visitors*, Routledge Press, London, 1994

- McLean F., *Marketing museum*, Routledge Press, London, 1997

- Acidini Luchinat C., *Il museo d'arte americano. Dietro le quinte di un mito*, Electa, Milano 1999

- Ago F., Russo M. R., *Italian Cooperation in the Field of Cultural Heritage: 1989-1999*, Quin Tilia, 1999

- Zan L. (a cura di), *Conservazione ed innovazione nei musei italiani*, Etas, Milano, 1999

- Kotler N., Kotler P., *Marketing dei musei. Obiettivi, traguardi, risorse*, Edizioni di comunità, Torino, 1999

- Purini F., *Comporre l'architettura*, Laterza, Roma-Bari 2000

- Negri M., Sani M. (a cura di), *Museo e cultura della qualità*, Clueb, Bologna, 2001

- Koolhaas R., *Delirious New York Un manifesto retroattivo per Manhattan*, Electa, Milano 2001

- Fukas M., *Frames, Actar*, Barcellona 2001

- Negri M., *I sistemi museali in Europa: una sfida per il futuro*, Provincia di Milano, 2002

- Negri M., *Manuale di museologia per i musei aziendali*, Rubbettino, Soveria, 2003

- Negri M., *The Role of Folklore-Ethnographic Museums in the Renovation of the European Museum Scene in Museums and Folk Culture*, Napflion Foundation, 2003

- Negri M., *Porte aperte-Opening doors, l'accesso al patrimonio europeo nei musei*, Olschki, Firenze, 2003

- Negri M., *“Nuova storia d'Europa e nuovi musei: visioni, linguaggi, esperienze”* in *“Memorial della Liberazione a Milano*, Skirà, 2005,

- Koolhaas R., *Junkspace*, Quodlibet, Macerata, 2006

- Marani P. C., Pavoni R., *Musei. Trasformazioni di un'istituzione dall'età moderna al contemporaneo*, Marsilio, Venezia, 2006

- Goodman N., *I linguaggi dell'arte*, Il Saggiatore, Milano, 2008

- Mazzoleni C., *La Costruzione dello spazio urbano: l'esperienza di Barcellona*, Franco Angeli editrice, collana studi urbani e regionali, 2009

- Montella M., *Valore e valorizzazione del patrimonio culturale storico*, Electa, Milano, 2009

- Marini Clarelli M. V., *Che cos'è un museo*, Carocci, Roma, 2010

- Mautone M., Ronza M. (a cura di), *Patrimonio culturale e paesaggio. Un approccio di filiera per la progettualità territoriale*, Gangemi, Roma, 2010

- Gordon Kantor S., *Le origini del MoMA. La felice impresa di Alfred H. Barr, Jr.*, Il Saggiatore, Milano, 2010

- Cibi A., Crippa M. A., Fusina S. a cura di, *Verso EXPO Milano 2015*, Electa, Milano 2011

- Marini Clarelli M. V., *Il museo nel mondo contemporaneo. La teoria e la prassi*, Carocci, Roma, 2011

- Matt G., Zorlani A., *Economia e gestione dei Musei*, Aracne, Roma, 2011

- Nardi E., *Forme e messaggi del museo. Shapes and messages of the museum*, FrancoAngeli, Milano, 2011

- Pezzini I., *Semiotica dei nuovi musei*, Laterza, Roma-Bari, 2011

- Obrist H. U., *Breve storia della curatela*, Postmediabrooks, Milano, 2011

- Autori vari, *Il Magazzino 26 di Trieste. Documenti di un restauro*, Lint Editore, Trieste 2011

- Rami Ceci L. (a cura di), *Luoghi e oggetti della memoria. Valorizzazione del patrimonio culturale. Studio di casi in Italia e in Giordania*, Armando Editore, Roma, 2011

- Ragusa A., *Alle origini dello stato contemporaneo. Politiche di gestione dei beni culturali e ambientali tra Ottocento e Novecento*, FrancoAngeli, Milano, 2011

- Campo Baeza A., *L'idea costruita*, LetteraVentidue Edizioni, Siracusa 2012

- Guida C., *Spatial Practices. Funzione pubblica e politica dell'arte nella società delle reti*, FrancoAngeli, Milano, 2012

- Vettese A., *L'arte contemporanea*, Il Mulino, Bologna, 2012

- Ortiz P. B., *The art of shaping the metropolis*, McGraw Hill, 2013

- Bradaschia M., *La Costruzione dell'Architettura*, LetteraVentidue, Siracusa 2014

- Sanesi I., *Il valore del museo*, FrancoAngeli, Milano, 2014

- Suzzani L., Turati F. P., *Strumenti per la gestione del patrimonio culturale. La proposta del FAI*, Maggioli, Rimini, 2014

- Zan L.,(a cura di), *La gestione del patrimonio cultural. Una prospettiva internazionale*, Il Mulino, Bologna, 2014

- Sennet R., *Costruire e abitare – etica per la città*, Feltrinelli, Milano

### Riviste:

- McLean F., *Marketing in museums: a contextual analysis*, Museum management and curatorship, anno XII, vol. 12, n.1, Pergamo, 1993

- McLean F., *Future directions for marketing in museums*, European Journal of Culture Policy, vol. 1, n. 2, pp.355-368, 1995

- Acciaio corten trasparente Stop Line, in *“L'Arca”*, no. 113, marzo 1997, pp. 70-74

- Zunino M. G., *Album Italiano*, in *“Abitare”*, no. 367, novembre 1997, pp. 139-147

- Eleven Recent Works, Stop Line, Arco editorial s.a., Barcellona, Spagna, 1997, pp. 192-201

- Misterioso e tecnologico, Stop Line, in *“arcVision”*, no. 15, novembre 2000, pp. 56-61

- Cafés & Restaurants, Stop Line, Tools series, teNeuses, pp. 24-29

- AA.VV., *Oltre il Museo*, Lotus n.113, 2002

- Nuovo Centro Congressi a Trieste, in *“d'Architettura”*, no. 25, September 2004, pp. 140-143

- Museum Fur mediterrane nuragische und zeitgenossische in *“Wettbewerbe aktuell”*, gennaio 2007,p.31

- Caffè e Ristoranti, Caffè San Colombano, Matteo Genghini e Pasqualino Solomita, Tools series, marzo 2007, Federico Motta Editore, Milano, pp. 14-21

- Negri M., *“Il futuro dei musei della città in Europa”* (editor con G. Campanini), Bononia University Press 2008,

- Nembro, Public Library, Nembro, Italy, in *Brit insurance designs of the year*, catalogo della mostra Design Museum, Londra 2008, p. 16

- Materials, in *“Contract Project”*, n. 07, maggio – giugno 2009, pp. 40-42

- Negri M., *La aparicion del concepto de sostenibilidad en el àmbito de los museos de Europa* in Museos.es, 2011-2012

### Sitografia:

- [www.dezeen.com](http://www.dezeen.com)

- <https://divisare.com>

- <http://www.galatamuseodelmare.it/>

- <http://www.big.dk/>

- <https://www.area-arch.it/>

- <https://www.arketipomagazine.it/category/rivista/>



# Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOME: CONTE ENRICO  
CODICE FISCALE: CNTNRC58T03E506Z  
DATA FIRMA: 29/10/2018 16:11:14  
IMPRONTA: 56A562B00763F7FDEAC117F22401169A072E58FCBA59639FEB840FACE10767E7  
072E58FCBA59639FEB840FACE10767E77E6B7E6759A6AA5D8F336C20339024D4  
7E6B7E6759A6AA5D8F336C20339024D44E50176F13B1AE8BBFBE0ADF02F06691  
4E50176F13B1AE8BBFBE0ADF02F06691CE53C5B459BF4AC6790297B9F17A64B1

NOME: IAMMARINO LUCIA  
CODICE FISCALE: MMRLCU61L49L113I  
DATA FIRMA: 29/10/2018 17:20:49  
IMPRONTA: 4381DD5CE7FB5509D77109DB31B217319870E68B31FA368BA74E3F24388D8862  
9870E68B31FA368BA74E3F24388D8862DB26A2CEE1091E0B42BCEC87F7B19A3C  
DB26A2CEE1091E0B42BCEC87F7B19A3C88833063C481FFF5E22D861F10F93D8A  
88833063C481FFF5E22D861F10F93D8AF6CF4D51BDAF7FC6B361623D8E092BEC

NOME: TERRANOVA SANTI  
CODICE FISCALE: TRRSNT56A17C351S  
DATA FIRMA: 06/11/2018 10:57:58  
IMPRONTA: A563BBC6F6816E09CA3BB850D6632F8B85525BA1AA9AEF5091BD69ED07175BE3  
85525BA1AA9AEF5091BD69ED07175BE38AB7FF4AD9D961C520D75DB44967D8B1  
8AB7FF4AD9D961C520D75DB44967D8B1B854AFD7DE74ABC1455B53B94B7142B3  
B854AFD7DE74ABC1455B53B94B7142B3DE3B65BCCF6218DAAE0D8ABD0DC86BF1

NOME: DIPIAZZA ROBERTO  
CODICE FISCALE: DPZRRT53B01A103I  
DATA FIRMA: 06/11/2018 12:16:54  
IMPRONTA: 27B9C1643B9544949C0309D9FC2D599B82E5F1FFA6C4E9C88D78725AD4A47F09  
82E5F1FFA6C4E9C88D78725AD4A47F09C6946C13860F2B039BC878D11AE790FE  
C6946C13860F2B039BC878D11AE790FEED85402602EE6DEF90C3D1CA8660A74B  
ED85402602EE6DEF90C3D1CA8660A74B2D8579144DB779C865F0D11810045F18