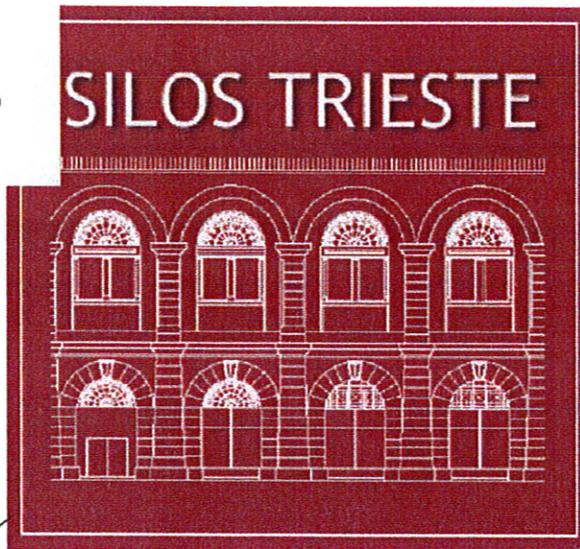


Allegati tecnici all'Accordo di Programma aventi valenza di Piano Attuativo Comunale

Complesso Magazzini Silos a Trieste
ai sensi degli artt. 19-20 L.R. 20 marzo 2000 n.7

Allegati parte integrante
all'Accordo di Programma
LR 20.3.2000, n. 7, art. 19, comma 6
per il recupero e il riuso del complesso
"Magazzino Silos" di Trieste



COMUNE DI TRIESTE
Area Pianificazione Territoriale
Servizio Pianificazione Urbana

ot.corr. 4/4-106/2007
f.int. 2009-0031762

Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'WUP' and 'P.88'.

Struttura di progettazione:

DESIGN INTERNATIONAL - Architectural Consultant
20-22 Stukeley Street - London WCB2B 5LR - tel. +44 207 0922 700 - fax +44 207 0922 799



Struttura di progettazione:

ARCH.EA PROGETTI
Piazza Indipendenza 49 - 33033 Latisana (UD) - tel. +39 431 521886 - fax +39 431 512046



TITOLO
ELABORATI DI PROGETTO URBANISTICO

VARIANTE
RELAZIONE STORICA

REV. N°	DATA REV.	DESCRIZIONE MODIFICHE	Data Prima Emissione:	Eseguito:	Verificato:		Approvato:	
			03.2008	Nome:	Nome:	Data:	Nome:	Data:
0								

Eseguito:	Direttore dei Lavori arch. A.Pavoni	Progettista: arch. A. Pavoni arch. P. Mollo	Responsabile del Progetto: ing. A. Beggi
Firma:	Firma:	Firma: <i>(Signature)</i> Pavoni Aldo Numero 684	Firma: <i>(Signature)</i> SILOS S.p.A. Fisc. IVA 01011010327

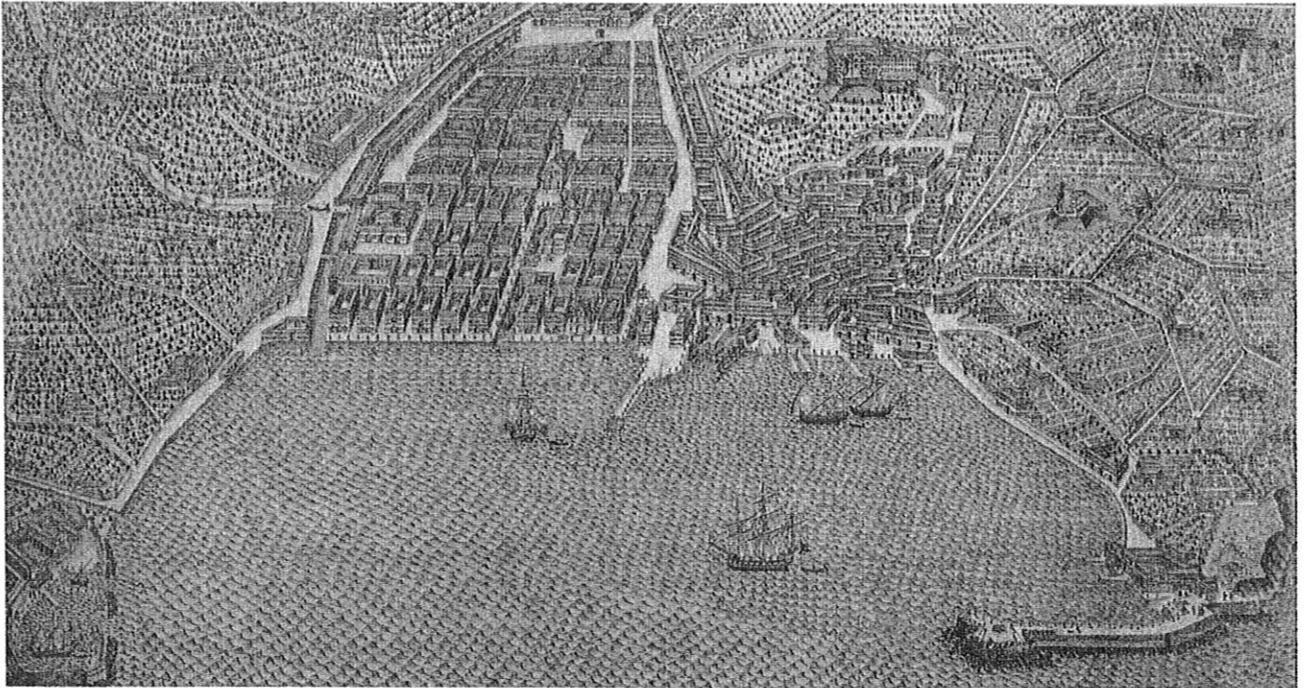
 <p style="text-align: center;">SILOS s.p.a. via Mazzini 20, 34121 Trieste</p>	Scala:	Tavola N°: STO
	File:	

La storia degli edifici oggetto della proposta di recupero e riuso, comunemente conosciuti come “magazzini ex-Silos”, è strettamente correlata alle vicende che portarono alla realizzazione della Ferrovia Meridionale dell’Impero Asburgico, la linea ferroviaria Vienna – Trieste.

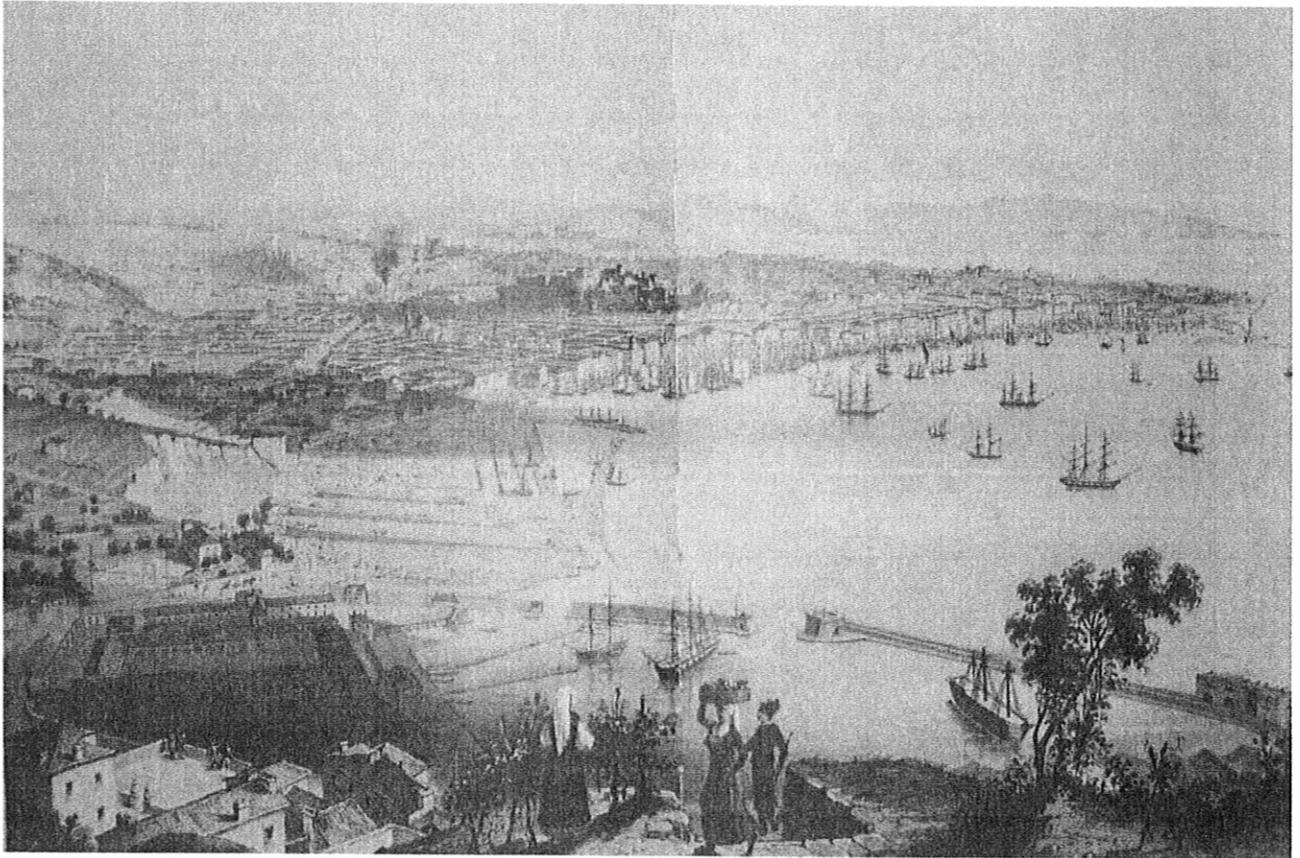
Già nell’Aprile del 1836 gli operatori commerciali triestini, intuendo con gran senso imprenditoriale le prospettive aperte dal progredire delle comunicazioni ferroviarie, presentavano all’imperatore Ferdinando I un’istanza per la realizzazione di un collegamento ferroviario fra Trieste e l’Austria allo scopo di realizzare quel rapporto con l’impero danubiano che ne avrebbe fatto il suo porto adriatico più settentrionale e più importante in previsione della realizzazione del canale di Suez.

Il 27 luglio 1857 si inaugurava con una fastosa cerimonia, in presenza dell’imperatore Francesco Giuseppe, l’apertura dell’ultimo tratto di linea ferroviaria, da Lubiana a Trieste, che completava il tracciato della Ferrovia Meridionale.

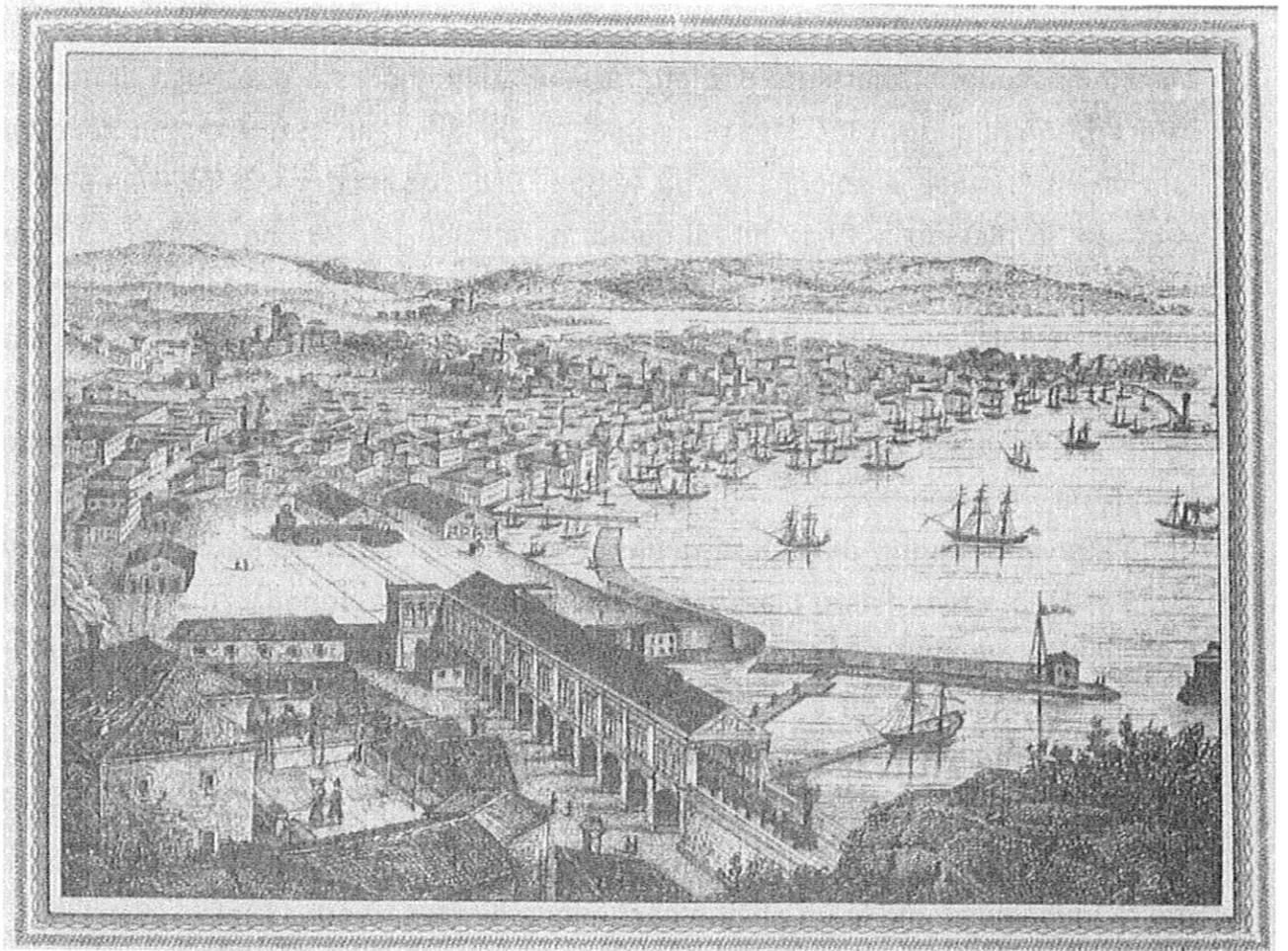
Il tracciato della ferrovia del carso non aveva trovato in prossimità di Trieste una superficie sufficiente a contenerne la prevista stazione. Era necessario crearla scavando a monte e riempiendo man mano lo specchio di mare che si estendeva libero a Nord Ovest della città nuova. Si era progettato di far sorgere la stazione, e l’annesso nuovo porto che si intendeva costruire, al margine settentrionale della città Teresiana fra il lazzeretto di S. Teresa – lo stabilimento sorto quasi un secolo prima, nel quale bastimenti, merci e passeggeri provenienti da porti sospettati infetti da malattie contagiose dovevano sostare per un periodo di quarantena – e il macello, in quella zona a fianco della via del Lazzeretto Nuovo dove all’inizio del XIX secolo era sorto il lungo porticato della corderia Bozzini.



Lo spazio necessario venne ottenuto sbancando la retrostante collina di Scorcola, abbattendo il macello e le costruzioni adiacenti nonché ville e case sparse. Vennero demoliti persino alcuni fabbricati del Lazzaretto prospicienti il mare; la stessa accademia di marina dovette trasferirsi in altra sede e il suo edificio rimase inglobato nel perimetro ferroviario.

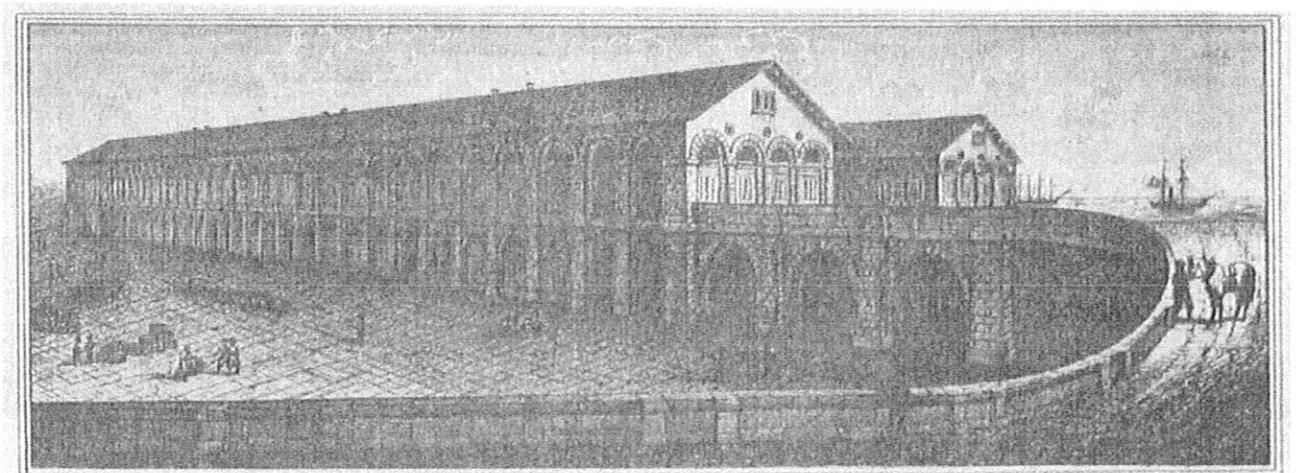


Si dovette sorpassare il Lazzaretto di S. Teresa con un alto viadotto che impose la costruzione della stazione ferroviaria alla quota di ml. 10,12 sul livello del mare, mentre il fabbricato viaggiatori, i magazzini merci e le installazioni portuali vennero posti alla quota di ml. 3,16.

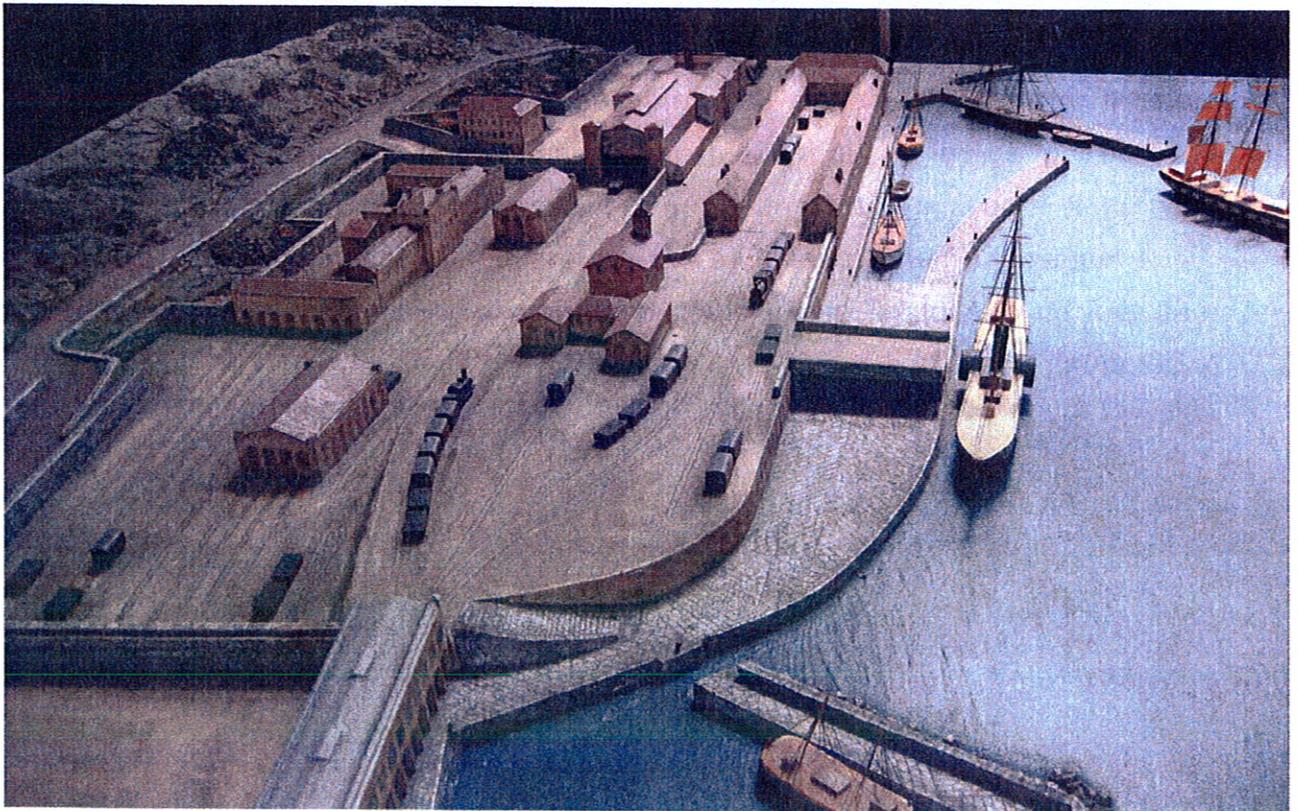


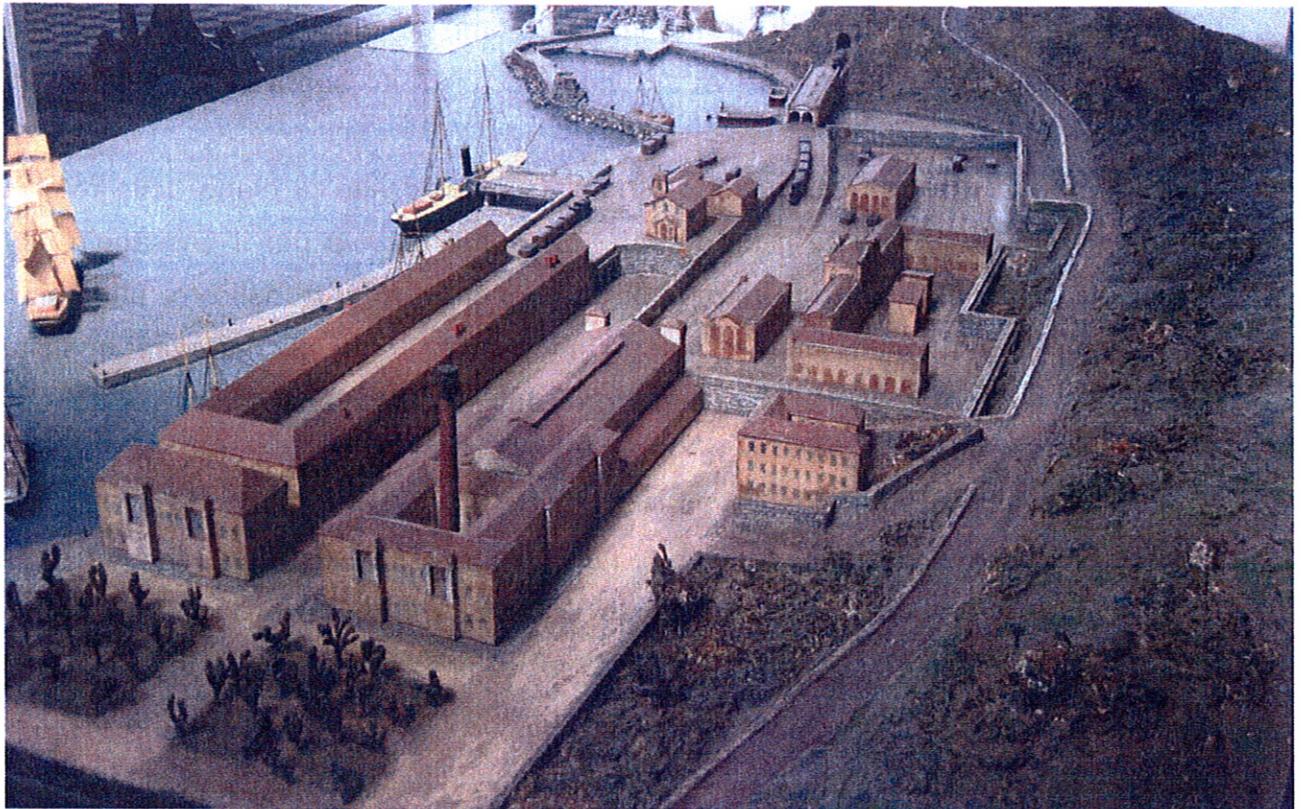
Vennero canalizzati e tombinati con una galleria sotterranea in voltoni di pietra il torrente Martesin e il torrente Cluz ricavando così un piazzale di oltre 200.000 mq. su cui la superficie della nuova stazione venne a formare una specie di sgabello rovesciato emergente per un'altezza di 7 ml. dal piano circostante.

I magazzini merci (quelli che ora generalmente denominiamo silos) vengono realizzati su due piani, di cui quello superiore a livello del piano dei binari alla quota di ml. 10,12.



I magazzini merci sono costituiti da due corpi di fabbrica paralleli di ml. 290 per 26 ciascuno, in muratura di pietra arenaria istriana: una gran fuga di archi su ciascuna delle quattro facciate rinascimentali semplici ma pure eleganti nella loro funzionalità pratica e solenne ad un tempo. Essi racchiudevano internamente un piazzale, in rilievo a 10,12 ml. di quota, di ml. 280 per 26 che ospitava 5 binari per treni merci con due piattaforme girevoli. I due piazzali esterni erano posti all'altezza delle rive alla quota di ml. 3,16. Quello verso il fabbricato viaggiatori aveva una lunghezza di 370 ml. e una larghezza di 45 ml. nella parte più ristretta e di 100 ml. in quella più larga ed era denominato "*corte di imballaggio*". Una rampa di 200 ml. di lunghezza consentiva l'accesso al piazzale del modesto fabbricato viaggiatori provvisorio davanti al quale sostavano le carrozze per il trasporto dei viaggiatori in arrivo; l'altro piazzale, prospiciente il mare, lungo 370 e largo 20 ml. costituiva la riva della darsena o bacino interno del porto della ferrovia, riparato da un lato dal molo Tondo e dall'altro dal molo Cluz. Al suo estremo sinistro, allo scopo di incrementare l'esportazione dei carboni, era stata sistemata una speciale attrezzatura che mediante due appositi scivoli consentiva di scaricare il carbone direttamente su navigli o su zattere accostate alla banchina. Il carbone veniva inoltre immagazzinato in un attiguo capannone di ml. 110 per 15 ml.





I piani inferiori dei due magazzini merci fungevano da magazzini doganali.

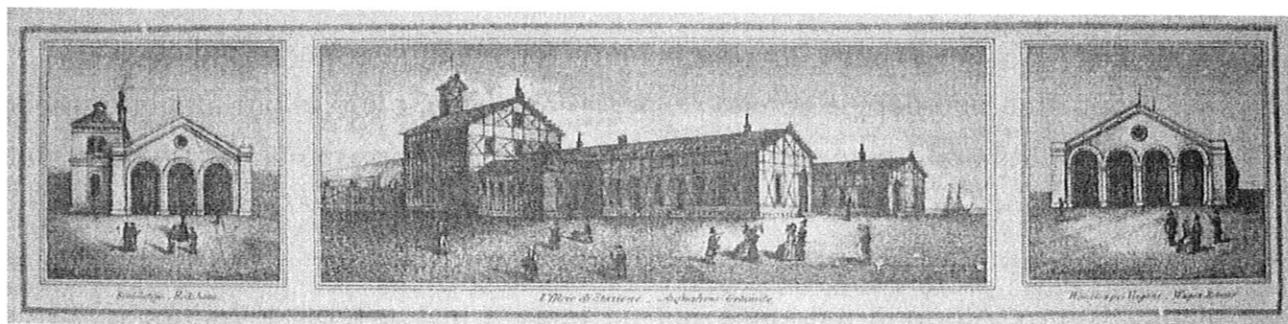
Dobbiamo ricordare a questo proposito che Trieste era allora un porto franco, ma tutta la città era doganalmente franca, cioè fuori dal nesso doganale dello stato e quindi le merci da e per Trieste erano soggette al controllo della dogana.

Una serie di elevatori idraulici consentivano il passaggio delle merci da un piano all'altro. Alle due estremità, ad un terzo e a due terzi della lunghezza dei magazzini, a quota piano terreno, vennero realizzati dei passaggi trasversali che sottopassando il piazzale interno in galleria e i magazzini in tutta la loro larghezza, mettevano in comunicazione la riva della darsena con il piazzale denominato corte di imballaggio.

A monte della stazione si stendeva la strada per Prosecco (ora via Udine nella prima parte e poi salita di Greta) alla quota di ml. 15,84 e quindi più elevata rispetto agli impianti ferroviari di oltre 5,50 ml; da essa si dipartiva la via della Rampa (ora via Tor San Pietro) che dalla sua alta quota fra gli 8 e i 10 ml. aggirava e racchiudeva il sottostante lazzeretto e poi scendeva passando sotto la prima arcata del viadotto coperto e con il nome di strada di Diramare si immetteva sulla riva alla quota di ml. 2,67 circa in corrispondenza dell'attuale sottopassaggio della strada per Barcolla.

All'uscita dalla galleria di Gretta, lunga 289 ml., la linea raddoppiava ciascuno dei suoi due binari e si immetteva sul viadotto costruito sopra il Lazzaretto di S. Teresa.

Il viadotto era una costruzione lunga 194 ml. ed alta al piano delle rotaie 7 ml., costituita da 15 arcate a tutto sesto. La prima serviva per il passaggio della strada per Barcolla mentre le rimanenti 14 consentivano il transito fra gli impianti del lazzaretto ed i suoi due bacini di mare. Allo scopo di impedire qualsiasi possibilità di contagio il piano superiore del viadotto era chiuso e coperto, illuminato lateralmente da ampie finestrate con trifore vetrate. Su di esso correvano i binari opportunamente raccordati da varie congiunzioni. Al loro ingresso nella stazione i binari erano 6; i due centrali, che dopo un centinaio di ml. diventavano 3, proseguivano dritti verso il centro della stazione dove era stato eretto un fabbricato viaggiatori provvisorio reticolare in legno e mattoni, lungo 57 ml. di stile prettamente austriaco; un binario di raccordo lo collegava al piazzale fra i due magazzini merci.



I due binari di sinistra si immettevano nel settore tecnico della stazione che comprendeva un vasto fascio di binari per il ricovero dei rotabili e la formazione dei treni, il magazzino per il carbone, la rimessa per le locomotive (ne era prevista la costruzione di una seconda uguale e simmetrica che però non è stata realizzata), due piattaforme girevoli, la rimessa per le carrozze a quattro binari con ponte trasbordatore. A monte di queste infrastrutture si estendevano le officine che occupavano una superficie di 47.500 mq. dei quali 7.200 coperti.

Infine i due binari di destra portavano al settore commerciale della stazione comprendente il piazzale per i legnami con la pesa a ponte, il magazzino carboni ed i magazzini merci con i piazzali e la riva.

La stazione della ferrovia meridionale aveva costituito l'opera più importante eseguita a Trieste verso la metà del secolo XIX ed era a quel tempo una delle maggiori d'Europa.

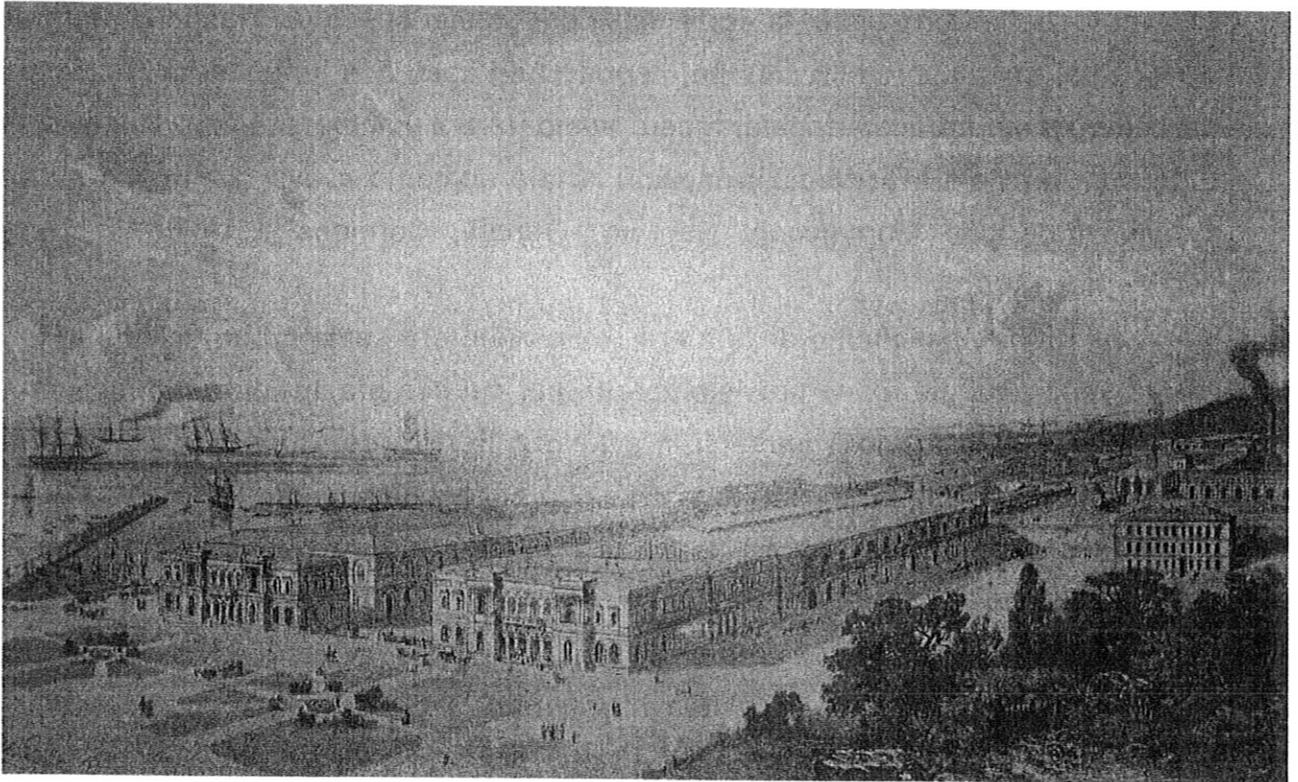
La sua apertura, che aveva coinciso con il completamento della grande arteria ferroviaria da Vienna a Trieste, era stata accolta con il massimo entusiasmo dall'ambiente economico e commerciale della città e di tutto l'impero. La sua ampiezza era stata commisurata ad un volume di traffico annuo largamente previsto in un massimo di 200.000 ton. per un trentennio. Curiosamente successe invece che dopo pochi anni la nuova stazione si dimostrasse del tutto insufficiente ed inadatta a sviluppare la funzione emporiale di Trieste.

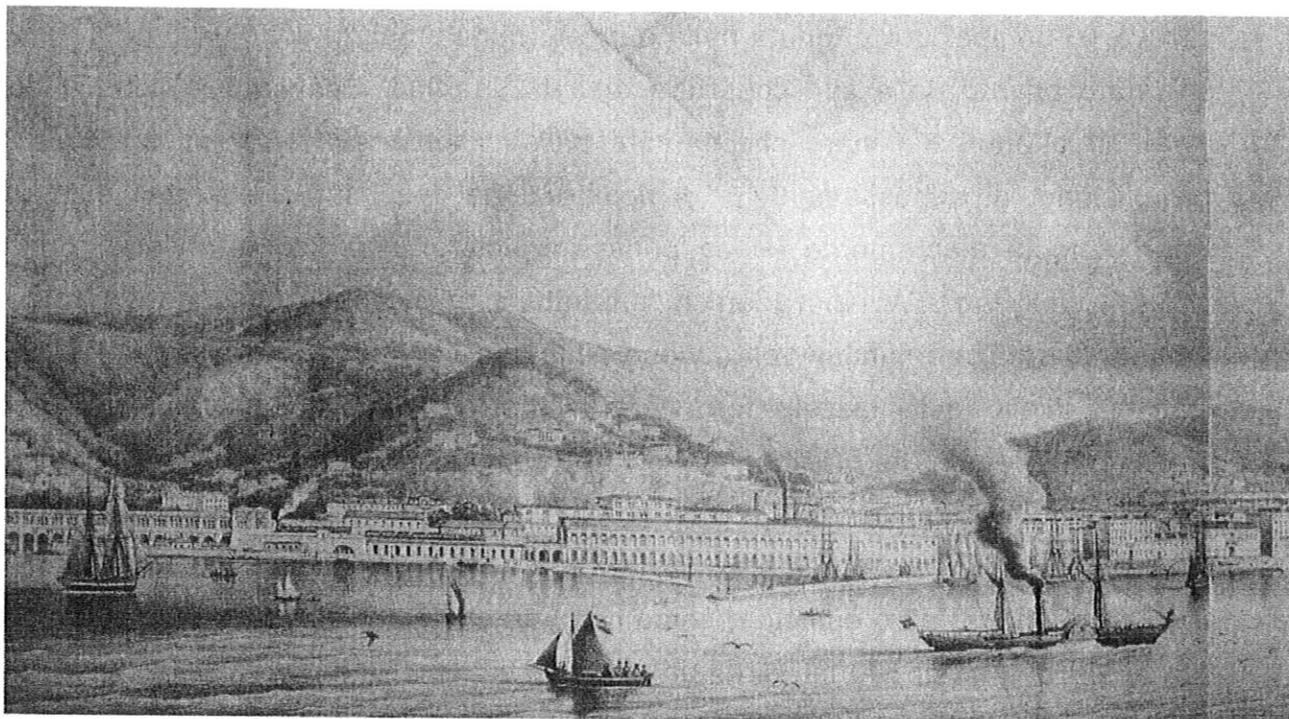
Tutta la città era un immenso magazzino, in particolare la città nuova. L'avvento della ferrovia e la forte riduzione delle spese di trasporto da essa consentite, unitamente alla celerità, rispetto ad i costi e ai lunghi tempi richiesti in precedenza dal traffico stradale, fecero aumentare il volume delle merci in transito oltre ogni prevista e prevedibile misura. A tale aumento aveva contribuito pure la congiunzione con Monfalcone, Sagrato, Gorizia, Cormons e Udine aperta al traffico nel 1860.

Nel 1865 il movimento delle merci trasportate era salito ad un milione di ton., cioè 5 volte ogni più rosea previsione fatta per cui ben presto, di fronte all'enorme richiesta, non tardarono a mettersi in evidenza la ristrettezza della stazione e del suo nuovo porto appena costruiti, la difficoltà nello smistamento delle merci causa l'elevata posizione dei binari e la penuria di attrezzature per il rapido carico e scarico delle merci. Tali difficoltà frenavano l'ulteriore espandersi del commercio che l'apertura del canale di Suez, avvenuta il 17 novembre 1869, tendeva a far aumentare con incrementi assolutamente insperati. Le merci traboccarono oltre i confini artificialmente eretti ed invasero ogni superficie della stazione, compresa l'area destinata al futuro fabbricato viaggiatori. Per far fronte a tale stato di cose fu necessario abbatter nel 1865 i muri di cinta della stazione e far giungere i binari, lungo ripide rampe, fino al livello delle rive sia per servire più agevolmente il piano inferiore dei due magazzini merci che per portare i vagoni fin sotto il bordo delle navi.

In testa ai due magazzini merci, al posto del piccolo corpo che serviva all'amministrazione, venne costruito nel 1865, su progetto dell'Ingegnere Gustav Lahn, un fabbricato trasversale a tre piani denominato "Silos" che si allunga di una cinquantina di metri e che si distingue dalla costruzione precedente per avere le finestre rettangolari anziché ad arco e un grande frontone sulla facciata con un rosone al centro. Dietro questo nuovo fabbricato venne installato, primo del suo

genere in tutto l'Impero Austro-Ungarico, un colossale elevatore per l'immagazzinamento dei cereali che giungevano da Odessa o che dall'interno del paese erano destinati all'esportazione. Le granaglie, fatte colorare dai vagoni o dalle navi in una profonda tramoggia, mediante coclee e nastri trasportatori mossi dal vapore, venivano elevate ed immagazzinate dentro 474 cassoni quadrati aventi ciascuno la capacità di cento tonnellate (i Silos, dai quali il nome è passato a tutto il complesso dei due magazzini) posti all'altezza di 13 metri che potevano venire svuotati direttamente nelle navi o nei vagoni.

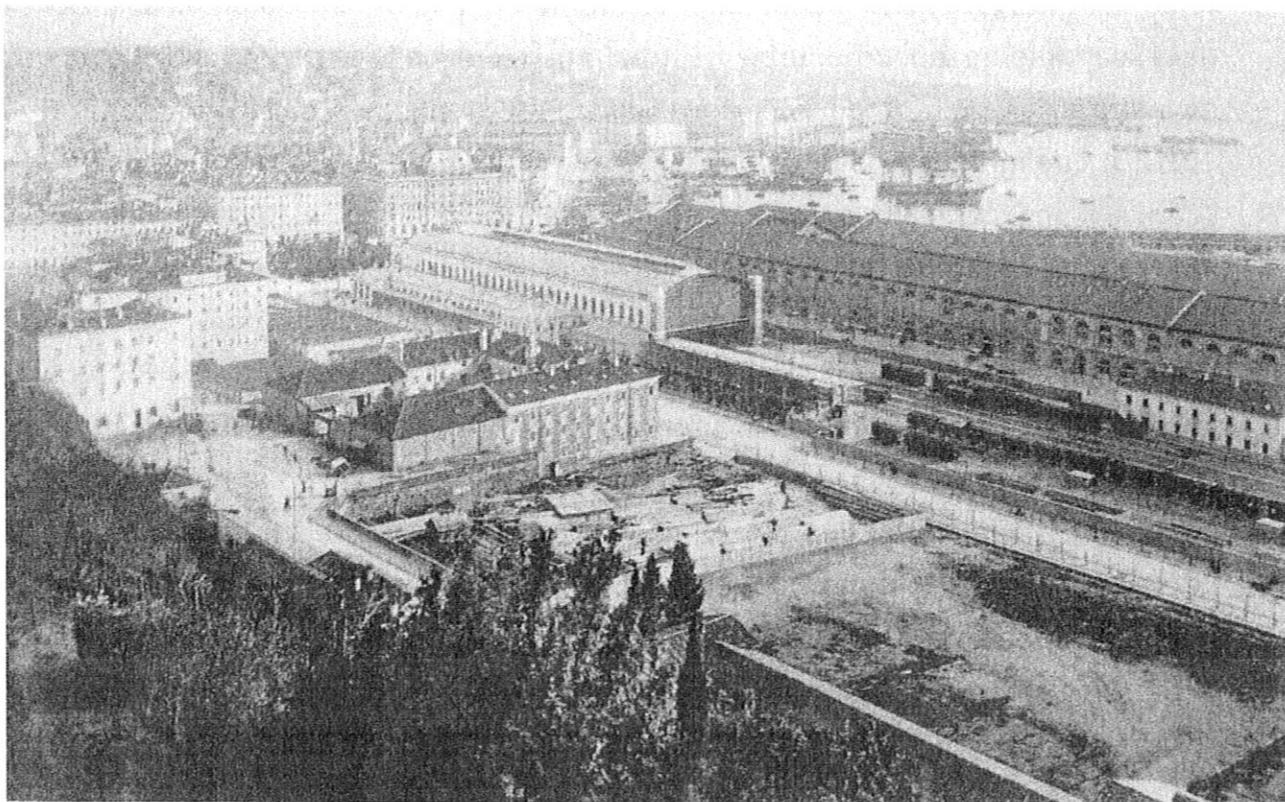




La prosecuzione dei binari fino alla quota delle rive e l'abbattimento dei muri di cinta della stazione imposti dalle urgenti necessità del momento ad appena otto anni dall'inaugurazione indicarono chiaramente che la stazione stessa doveva necessariamente ed urgentemente trasformarsi e che la trasformazione doveva avvenire in un solo modo occorre abbassare il piazzale dalla quota alta di ml. 10,12 a quella bassa delle rive di ml. 3,16. Si trattava di scavare, di spostare, di scaricare mezzo milione di mc. di materiali demolendo e ricostruendo edifici, attrezzature, fasci di binari per migliaia di ml. di lunghezza senza provocare l'interruzione del movimento dei treni. La trasformazione era però legata all'ampliamento del porto, previsto da un progetto approvato fin dal 1855, che si prevedeva di poter effettuare in un periodo di 8 anni dal 1867 al 1874 mediante l'interramento di un vasto specchio di mare antistante la stazione per ricavare una nuova superficie di 350.000 mq. Si cominciò con il costruire tra il 1863 ed il 1870 un nuovo lazzaretto, detto di San Bartolomeo, fra Punta Sottile e Punta Grossa. Nel 1869 il lazzaretto di S. Teresa poté finalmente venire sgomberato e quindi si iniziò l'abbassamento del piano della stazione ed il contemporaneo interrimento dei bacini.

Venne stesa una nuova linea ferroviaria che dopo la galleria di Barcolla correva parallela alla linea esistente che, divergendo dopo 500 ml. per aggirare la collina di Gretta e abbassandosi progressivamente, scendeva alla quota di ml. 3,60, quella della nuova stazione che man mano si andava ricavando, passando

attraverso un'apertura ottenuta nella parte terminale del viadotto il quale frattanto era stato privato della sua copertura resasi superflua. Scavando e scaricando i materiali ottenuti nel mare che sempre più si allontanava i complicati lavori di demolizione, di abbassamento e di ricostruzione della nuova stazione poterono venir condotti alacramente senza punto intralciare il traffico ferroviario. Su un progetto dell'ing. Wilhelm Flattich, progettista anche della stazione centrale di Vienna, la stazione cambia volto; viene allungata sui due lati ed allargata verso il mare; il livello del piazzale ferroviario viene progressivamente abbassato, le rimesse abbattute, le officine smobilitate e demolite e la loro area destinata all'edificazione pubblica. Sorge il nuovo fabbricato viaggiatori, non quello a due piani progettato per la prima stazione e a noi noto per l'illustrazione tramandataci dal Varoni, ma un altro edificio di testa con una elegante facciata rinascimentale e con ai lati due ali di 100 ml. di lunghezza racchiudenti una galleria a volta vetrata larga 31 ml.; possiede il grande vantaggio di avere i binari al livello della strada e quindi delle piazze antistante e laterale, cioè allo stesso piano del nuovo porto in via di costruzione.



Sull'area dell'ex lazzeretto viene sistemata una più modesta officina, tuttora esistente. Alla sinistra del fabbricato viaggiatori emergono i due enormi magazzini merci i cui binari interni confluiscono in un unico binario che mediante una rampa

lunga 390 ml. viene fatto scendere al nuovo piano della stazione e si innesta al fascio di binari sull'area dell'ex lazzaretto. La nuova stazione viene inaugurata e contemporaneamente aperta al pubblico il 19 giugno 1878.

Intanto proseguono alacramente i lavori per il completo abbassamento del piazzale della stazione. Nel 1880 viene demolito l'ultimo tratto del viadotto e i restanti edifici dell'ex lazzaretto. La galleria di Gretta, ormai inutile, viene privata dei binari e abbandonata; i suoi imbocchi vengono murati. Il tratto del vecchio binario fino alla galleria di Barcolla viene smontato e la sua traccia è conservata solo perché al centro corre la condotta principale dell'acquedotto di Aurisina che prosegue entro la mezzeria del vecchio tunnel e nello spiazzo già antistante il viadotto dove ora sorge la casa delle macchine. Viene pure demolita la rimessa passante per locomotive costruita pochi anni prima e in sua sostituzione sorge quella semicircolare ancora oggi esistente.

Nel 1883 la stazione è completata nelle forme e nelle proporzioni. Sul suo piazzale antistante vengono piantati due giardini intorno ai quali sorgeranno alcuni famosi palazzi che daranno lustro e decoro alla piazza stessa.

Con l'abolizione del porto franco avvenuta nel 1891 dopo 172 anni (era stato concesso dall'imperatore Carlo VI nel 1719; la colonna che sorge nella piazza dell'Unità era stata eretta allora a ricordo dell'avvenimento) il piano terra dei due grandi magazzini merci cessa di essere destinato alla dogana e di conseguenza diminuisce progressivamente l'importanza del piano superiore che viene utilizzato sempre di meno. Contemporaneamente, con l'allestimento dei silos granari nei grandi magazzini del nuovo porto appena sorto sull'area ottenuta con il versamento nel mare del materiale ottenuto dall'abbassamento del piano della stazione, anche i silos del magazzino merci della stazione diventano superati e vengono abbandonati. Durante i lavori intrapresi dall'amministrazione italiana per adattare la stazione alla nuova situazione creatasi dopo la prima guerra mondiale la rampa di accesso al piazzale sopraelevato fra i due vecchi magazzini merci viene eliminata e tutto il piazzale della stazione guadagna spazio e visibilità.

Viene demolito pure il terrapieno-piazzale interno rimasto isolato e i binari vengono stesi in basso nel gran vuoto che ne è risultato, alla quota bassa della stazione. Ma i traffici languono. Il grande porto, ormai divenuto vecchio, è quasi vuoto, sostituito da quello nuovo sorto nel 1906 ai piedi della collina di S. Andrea.

I magazzini merci della stazione – i silos – sono scarsamente utilizzati nel piano inferiore e quasi per niente in quello superiore, ora vuoto e quasi abbandonato.

I magazzini Silos, ormai lontani dal mare, vengono sostituiti da quelli più moderni realizzati lungo le nuove banchine. Adibiti dopo il primo dopoguerra a generici depositi, ospiteranno nel ventennio le attrezzature militari della GIL, serviranno da posto di ristoro e smistamento al fronte delle truppe durante la seconda guerra mondiale e dopo l'8 settembre ai nazisti come centro di raccolta per le deportazioni verso i lager.

Nel dopoguerra i silos riacquistano un ruolo fondamentale nella storia della città fungendo fino al '66 da luogo di accogliimento per le famiglie Italiane di Istria e Dalmazia profughe dalle terre nate in seguito all'annessione delle stesse alla Jugoslavia.

Ritenendo inopportuno ed inadeguato qualsiasi nostro sforzo di sintesi rispetto alla grande quantità di documenti in cui i Silos vengono ricordati dagli esuli, pensiamo di affidare, ben più degnamente, la descrizione di questo improprio strano e commovente capitolo di vita dei due edifici a degli stralci tratti dal racconto-diario "Verde Acqua" di Marisa Madieri, scrittrice Fiumana di fama internazionale recentemente scomparsa.

.... "Feci così la mia prima conoscenza del Silos, dove vivevano accampati migliaia di profughi istriani, dalmati o fiumani come noi. Era un edificio immenso di tre piani, costruito sotto l'impero asburgico come deposito di granaglie, con un'ampia facciata ornata da un rosone e due lunghe ali che racchiudevano una specie di cortile interno, dove i bambini andavano a giocare a frotte e le donne stendevano i panni. L'esterno di questo edificio è ancora visibile vicino alla stazione ferroviaria.

Il pianterreno, il primo e il secondo piano erano quasi completamente immersi nel buio. Il terzo era invece rischiarato da grandi lucernai posti sul tetto, che però non potevano essere aperti. In ogni singolo piano lo spazio era suddiviso da pareti di legno in tanti piccoli scomparti detti "box", che si susseguivano senza intervalli come celle di un alveare. Si aprivano tra essi strade maestre e stradine secondarie di collegamento. I box erano tutti numerati e qualcuno aveva anche un nome, proprio come una villa : Anche le strade avevano un nome di riconoscimento: la strada della Dalmata, quella dei polesani, la via

della cappella o quella dei lavandini. Naturalmente i box più ambiti erano quelli vicino ad una delle rare finestre che si aprivano sull'esterno o quelli del terzo piano che almeno ricevevano dal tetto la luce del giorno. Entrare al Silos era come entrare in un paesaggio vagamente dantesco, in un notturno e fumoso purgatorio. Dai box si levavano vapori di cottura e odori disparati, che si univano a formarne uno intenso, tipico, indescrivibile, un misto dolciastro e stantio di minestre, di cavolo, di fritto di sudore e di ospedale. Di giorno, dall'intensa luce esterna non era facile abituarsi subito alla debole luce artificiale dell'interno. Solo dopo un poco si riuscivano a distinguere i contorni dei singoli box e ci si rendeva conto della disposizione complessa ed articolata del tenebroso villaggio stratificato e dell'andirivieni incessante di persone che si muovevano nelle sue strade e nei suoi crocevia. Anche i rumori erano molteplici e formavano un brusio uniforme dal quale si levavano ogni tanto le note acute di qualche radio, una voce irata, colpi di tosse o il pianto di un bambino. Trovai la mamma intristita e trascurata e mia sorella cresciuta e un po' inselvaticata. Lucina si era abituata alla vita del Silos e aveva fatto tante amicizie con cui giocava felice tutto il giorno nella spensierata adattabilità dell'infanzia. Il nostro box era tra quelli fortunati del terzo piano, proprio sotto un lucernaio. Era formato da due piccoli ambienti, di cui uno serviva da cucina, quasi tutto occupato dal tavolo e dalle sedie, e l'altro da stanza da letto comune. Nella cucina era stato ricavato uno sgabuzzino che fungeva da deposito di scope, rifiuti, bottiglie vuote, scarpe, giornali e riviste vecchie. C'erano anche parecchi secchi e catini che, nelle giornate di pioggia, venivano disposti in vari punti del box per raccogliere l'acqua che filtrava in piccoli rivoli dal tetto".....

....."Il nostro box dava su una strada principale del terzo piano, quella che dalle scale portava ai servizi dove mi recavo frequentemente con la scusa di prendere acqua con il secchio, di sciacquarmi il viso e le mani, di lavare qualche indumento. In realtà cercavo la luce e l'aria che mi mancavano all'interno del box. Nella zona notte dormivamo in 5 su quattro letti, separati da pesanti tendoni che la mamma aveva appeso a delle corde, creando tante celle anguste e soffocanti. Io stavo tra la nonna Quarantotto e il papà, che russava vigorosamente. In un angolo c'era un divano un po' più ampio dove, dopo il mio arrivo, dormivano assieme la mamma e mia sorella. La prima

estate che trascorsi completamente al Silos fu caldissima. Il lucernaio sopra di noi creava all'interno del grande padiglione un effetto serra. Durante il giorno cercavamo di rimanere il meno possibile a casa e andavamo a sedere sulle panchine di piazza Libertà sotto gli alberi.".....

....."Se il caldo estivo al Silos era stato una prova non facile da superare, l'inverno si rivelò una tragedia. L'unica forma di riscaldamento possibile all'interno del box era una stufetta elettrica, la cui resistenza "saltava" continuamente e che riusciva appena ad ammorbidire l'area pungente del padiglione, soprattutto nelle giornate di bora. Era orribile spogliarsi alla sera e coricarsi tra lenzuola che parevano di marmo e ancor più uscire al mattino dal tepore del letto per affrontare l'aria intorno, subito ostile, e l'acqua gelida dei lavandini.".....

....." I gazzettini della nonna non erano che una parte dei programmi radiofonici che potevo udire contemporaneamente provenienti dai box dei vicini, i quali, come noi, cercavano di alzare a gara il volume delle loro radio per non essere disturbati nell'ascolto. Quando studiavo, accanto a mia sorella, che faceva anch'essa i compiti sul tavolo della cucina, dovevo leggere a voce alta per non venire troppo distratta dalla confusione che mi circondava. Imparai ben presto ad estraniarmi completamente da tutto ciò che mi succedeva intorno e a pensare solo ai miei libri. Forse questo esercizio di concentrazione, caro agli eroi di Canetti, devo la sensazione di aver vissuto quegli anni come separata dagli eventi da un diaframma di irrealtà. La mia vita era un sogno, le persone che si muovevano intorno a me erano delle ombre. A stento riesco a dare un nome e una voce a coloro che ci frequentavano e sono pochi i personaggi del Silos che ricordo individualmente.".....

....."Questa mattina all'alba, nell'ultimo leggero sonno, ho sentito, confuso con i sogni, il primo assiduo tubare di una tortora. E' l'annuncio precoce della primavera. Già l'aria, nelle giornate umide, è fragrante di terra e le rive profumano d'alghie marcite. Anche al Silos era questo l'odore che, giungendo in qualche modo nell'area dei servizi, annunciava la fine dell'inverno. Intensificavo allora le mie visite ai lavandini e qualche volta mi portavo dietro un libro per studiare vicino a una finestra, finchè non arrivava altra gente. L'acqua dei rubinetti aveva un sapore e una freschezza nuovi. S'ero sola, me la facevo scorrere a lungo fra le dita, senza pensare a nulla. All'interno del

nostro box la luce penetrava meno opaca attraverso la carta oleata del tetto, su cui i grumi di polvere depositati in qualche piega o avvallamento disegnavano, in trasparenza, strane figure, come in un teatro d'ombre.".....

....." Ma al Silos le cose non cambiarono. La vita del villaggio proseguì, ancora per parecchi anni, con i ritmi della desolazione. I profughi continuarono ad essere guardati con sospetto, considerati spesso incomodi ed estranei concorrenti ai pochi posti di lavoro che offriva la città. Il freddo rimase un flagello, i sintini che la gente teneva attaccati alle pareti domestiche diventarono sempre più sbiaditi, le coperture in carta oleata dei box cominciarono a mostrare rattoppi fatti con pezzi di cartone. Solo il tetto dell'edificio, dopo essere stato scoperchiato un'inverno dalla bora, una volta riparato, non fece più acqua. Nella comunità si susseguirono matrimoni, nascite e funerali, poiché la vita e la morte erano più forti delle avversità, ma non mancarono anche molti straziati addi di famiglie che partivano per l'Australia come emigranti, in un secondo ancor più radicale esilio.".....

....."Da qualche anno Trieste si rimette a nuovo. Molti edifici del centro, soprattutto per merito delle Assicurazioni Generali, vengono ristrutturati e le facciate, restaurate e ripulite dai neri depositi del tempo, mettono in evidenza la fattura signorile, i bei fregi liberty, i timpani neoclassici delle finestre. Non mi ero mai accorta, prima, di abitare in una città affascinante anche dal punto di vista architettonico e ora spesso, quando cammino per le sue vie, non guardo soltanto i passanti o le vetrine dei negozi, ma alzo di proposito lo sguardo in alto. Scopro così una nuova dimensione della città, quella dei balconi, delle lesene, dei frontespizi e dei tetti, sopra ai quali si aprono, come in uno specchio, le strade ampie del cielo. Oggi, lungo le rive i mosaici del palazzo della Prefettura scintillavano in palpiti dorati e le colline del carso, alte sulla città, splendevano verdi di nuovi germogli. Anche il vento, fresco e sonoro, portava a tratti l'odore e l'annuncio di nuove fioriture, forse lontane, forse in fondo al mare.".....

L'ultimo stralcio del libro è stato riportato ad auspicio che con il restauro e riuso del complesso rifiorisca anche il silos, riassumendo per Trieste quel carisma che lo aveva deputato a "luogo urbano di riferimento" per la centralità delle funzioni svolte alla sua nascita e per le drammatiche vicende di cui è stato teatro.

Il complesso dei Silos è stato vincolato a bene ambientale nel 1968.

La testata subisce nel 1970 e nel 1971 due incendi. La stessa parte nel '75, in occasione di un concorso nazionale, viene individuata per un riutilizzo e ne viene proposta la trasformazione interna in auditorium. Nel '75 il Piano Particolareggiato del centro storico ipotizza per l'intero complesso una destinazione a terminal di una linea metropolitana e delle autocorriere, oltre che a parcheggio autovetture.

La risistemazione e trasformazione della sola testata dell'ex-silos si concretizza nel 1986/89 con la realizzazione del progetto degli architetti Luciano Semerani e Gigetta Tamaro, progetto che ha portato alla realizzazione di una stazione per autocorriere, di un parcheggio multipiano per 840 auto e dello spazio ora utilizzato dal mercatino degli sloveni.

VISTO: IL PRESIDENTE