

.casa

Architettura

**Città d'acqua
tra waterfront
e terminal**

Anche in Italia si studia da tempo come valorizzare le città d'acqua. Tuttavia, oggi i progetti di waterfront restano sulla carta, mentre le esigenze di mercato spingono i nuovi terminal.

Paola Pierotti — a pagina 11

Architettura. Le opere di valorizzazione della linea costiera delle città non ripartono, anche se da Palermo a La Spezia accelerano nuove stazioni marittime e centri servizi

I waterfront restano su carta ma aumentano i terminal

Paola Pierotti

Una collina abitata con vista sul Mediterraneo: il Principato di Monaco ha scelto lo studio Fuk-sas per realizzare un parco-verticale, multi-servizio, nel quartiere di Fontvieille. Design contemporaneo che si confronta con la bellezza naturale della Costa Azzurra: un'architettura che si sviluppa su cinque livelli disegnata richiamando l'immagine delle onde del mare, dove ogni piano sarà connotato da uno specifico cromatismo: si va dal blu dell'acqua all'ocra che caratterizza le facciate degli edifici intorno, dal grigio delle rocce alla lavanda.

Com'è accaduto a Lisbona con il museo Maat, sulla riva del Tejo, cultura e spazi pubblici sono i protagonisti del progetto BIG, appena inaugurato a Bordeaux sulle rive della Garonna con il centro culturale Mèca. Originale la scelta di prevedere dei grandi "pixel" in facciata per filtrare all'interno la luce naturale, e ricorrente ancora una volta l'uso dell'architettura per

dare vita a luoghi pubblici, liberamente utilizzabili, che facilitino il dialogo tra natura e costruito.

Anche in Italia si studia da tempo come valorizzare le città d'acqua e le prime realtà a muoversi sono state quelle del Nord, Genova tra le altre. Negli anni Duemila sono stati banditi decine di concorsi, da Latina a La Spezia, da Trieste a Vado Ligure, a Napoli: gare rimaste purtroppo però con i progetti fermi sulla carta. Oggi il maggior dinamismo si ritrova nel Mezzogiorno e secondo gli addetti ai lavori sono le esigenze del mercato, e in particolar modo quelle dei terminal, a dare impulso alla valorizzazione delle aree fronte mare. A La Spezia ad esempio si è arenato il masterplan frutto del maxi-concorso indetto nel lontano 2007 (cambiati nel frattempo i sindaci, le autorità portuali e anche la domanda), ma pochi mesi fa Msc Crociere e Royal Caribbean International hanno svelato i dettagli di un project financing per il nuovo terminal. Architettura di Atelier(s) Alfonso Femia per l'area di Calata Paita, per la quale il Comune ha avviato la procedura di sdemanializzazione. Investi-

mento da 33 milioni, obiettivo da raggiungere entro il 2023.

«Per i waterfront italiani c'è ancora molto da fare – commenta Rosario Pavia, urbanista con una consolidata esperienza sul tema dei porti urbani – si attendono i fatti dopo la riforma con l'istituzione delle autorità di sistema (AdSP) chiamate a essere più incisive nello sviluppo della logistica e nella promozione di piani integrati di riqualificazione». Pavia è al lavoro a Taranto e a Napoli; nella città pugliese in particolare – insieme a T Studio, Matteo Di Venosa e Cooproggetti – sta costruendo un centro servizi sul Molo di San Cataldo. «L'edificio che stiamo realizzando sarà il primo tassello del nuovo waterfront – spiega Lino Di Blasio, segretario generale dell'AdSP del Mar Ionio – stiamo lavorando anche ad uno studio di fattibilità per connettere il porto con la città vecchia. Nei giorni scorsi intanto è stato approvato il Piano Regolatore Portuale, a valle del quale apriremo un tavolo permanente con il Comune, per nuovi interventi. L'idea è quella di investire sull'innovazione, con un "future port innovation hub": un in-

cubatore di start up come ha fatto PortXL nel porto di Rotterdam. Spazio alle piccole imprese da far crescere a beneficio del cluster portuale».

A Napoli intanto sono partiti i lavori sul Molo Beverello: un primo tassello, un 20%, di quel progetto denominato "filtering line" aggiudicato nel 2005 con un maxi-concorso di progettazione, e che andrà a connettersi con la nuova stazione della metro Municipio, firmata da Alvaro Siza, e in via di completamento.

Fermento anche nelle isole dove l'AdSP del Mare di Sicilia occidentale ha attivato una politica di forte riqualificazione avviando 42 cantieri nei quattro scali del network: Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. «A Palermo - spiega il presidente Pasqualino Monti - due le infrastrutture previste a servizio dei passeggeri: il nuovo terminal multi-

purpose sul molo Piave, un'architettura con funzioni urbane e portuali, e il nuovo terminal crociere sulla banchina Sammuzzo che, liberata da cantieri e riqualificata, diventerà una sorta di marina bay». Per scegliere l'architettura è stato indetto anche in questo caso un concorso, aggiudicato al team guidato dallo studio Valle 3.o. Intanto il porto di Trapani è stato dotato di un Fast Ferry Terminal, una nuova casa per il milione di passeggeri che ogni anno raggiunge le Isole Egadi e Pantelleria, mentre proseguono i lavori per il restyling dell'esistente stazione marittima.

Al lavoro sul tema waterfront ci sono le Autorità portuali ma anche i Comuni: quello di Catania ad esempio ha da poco assegnato al gruppo guidato da Park Associati il concorso per il ridisegno del suo frontemare. Progetti ambiziosi che raccontano quanto la risorsa acqua possa essere un vo-

lano per la valorizzazione dei territori. E sono i riflettori accesi su realtà d'eccellenza come il Lido di Venezia a dare conto anche delle potenzialità immobiliari della costa italiana. A Riccione l'amministrazione ha indetto già due avvisi per cercare alleanze con i privati per interventi strategici come il polo termale o le ex colonie abbandonate a pochi passi dalla spiaggia. In Sardegna la Smeralda Holding (controllata dal fondo sovrano Qatar Investment Authority) ha presentato i risultati raggiunti quest'anno con investimenti che vanno dal restyling di alcune strutture alberghiere come il Cala di Volpe (gestito da Marriott) firmato dai parigini 4BI&Associates, a iniziative con ricadute dirette sul territorio: sono 80 i milioni stanziati per migliorare la fruibilità della destinazione nell'interesse della collettività.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da settembre i lavori a Rimini

Parco del mare, la palestra open air più lunga d'Europa

Benessere è la parola chiave della riqualificazione del lungomare di Rimini, dove è prevista la realizzazione della palestra open air più lunga d'Europa, 13 km paralleli alla linea di costa, e dove a fine anno il Comune bandirà una gara per trovare un gestore per l'ex colonia Novarese, che gli operatori immobiliari potranno valorizzare in sinergia con il polo talassoterapico già in funzione a ridosso della spiaggia e tenendo conto della possibilità di realizzare anche un condhotel, grazie alla nuova legge urbanistica regionale recentemente approvata.

A settembre iniziano i lavori del nuovo Parco del Mare, le cui linee di indirizzo sono state tracciate dallo studio Embt Miralles Tagliabue, incaricato dal comune a fine 2017. Si parte con un primo tassello, un chilometro e mezzo di frontemare, alle due estre-

mità (dal porto canale a Marina centro e nel tratto finale verso Riccione). Si stimano otto mesi di lavori per poter essere pronti per la stagione balneare 2020; contestualmente saranno firmate le prime 15 convenzioni per dare vita a delle iniziative private a supporto della riqualificazione (manifestazioni di interesse frutto di un avviso pubblicato a fine 2015 che aveva portato alla consegna di 155 progetti di 367 operatori privati, l'82% dei quali era stato ritenuto ammissibile).

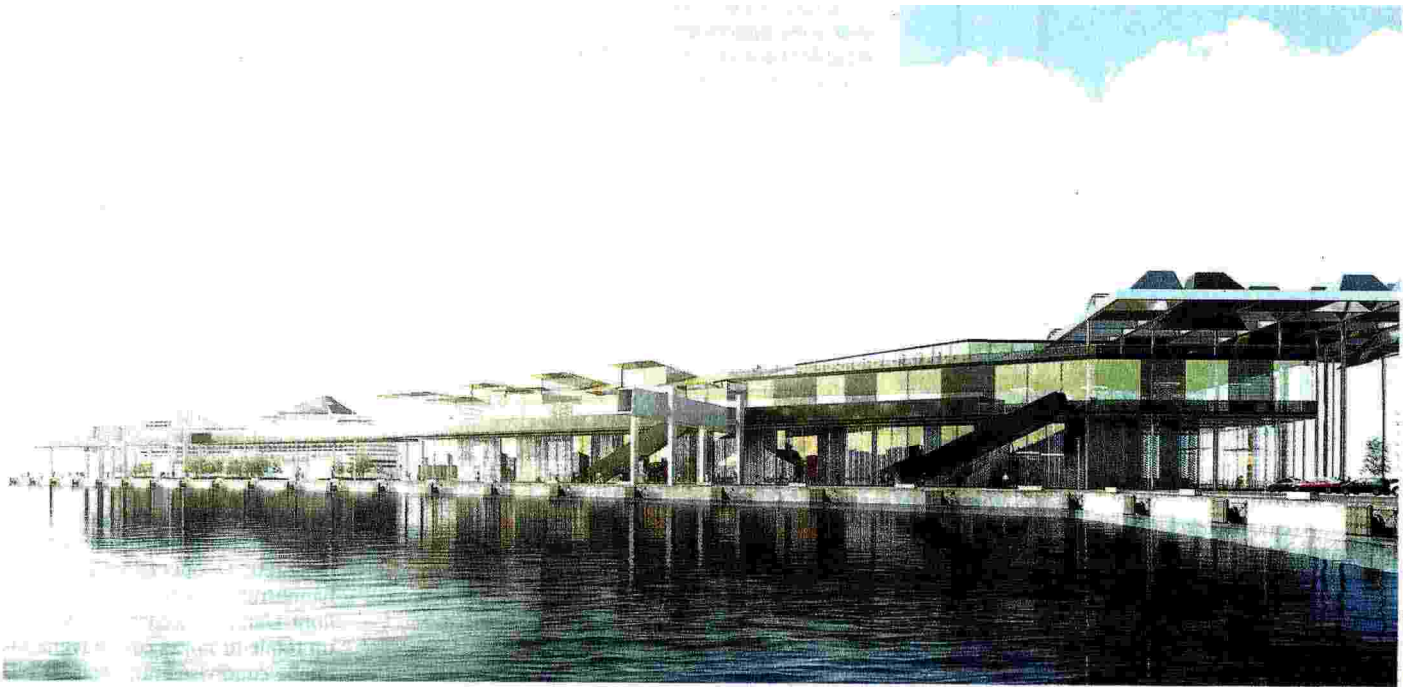
Il Parco del Mare sarà un lungomare senz'auto, con un nuovo sistema di vegetazione e aree attrezzate riconsegnate alla città. «Un progetto in grado di rivoluzionare l'industria del turismo - dice il sindaco di Rimini, Andrea Gnassi - sostituendo la infrastruttura esistente dominata da una doppia corsia stradale, con altre verdi, piste ciclabili e pedonali, palestre a cielo aperto e altre funzioni che mira-

no a comunicare la città come destinazione, per tutto l'anno, per persone in cerca di benessere e relax».

L'amministrazione è al lavoro per ammodernare l'infrastruttura e punta su questi investimenti anche per attrarre operatori sul mercato. «Un anno fa siamo entrati in possesso della Novarese. Dopo il suo fallimento - spiega il sindaco - stiamo studiando un bando per assegnarla a chi non si dovrà occupare del solo restauro conservativo, ma soprattutto della rifunzionalizzazione partendo dalle sue caratteristiche». Opportunità su cui si accendono i riflettori del real estate: non è mancato l'interessamento da parte di fondi internazionali, arabi e inglesi. Ancora tutta da giocare la partita su altre due colonie, la Murri e la Bolognese, entrambe di proprietà privata. Per la seconda si è appena conclusa un'asta, andata deserta.

—P. Pic.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Spezia. Il progetto del nuovo terminal crociere nell'area di Calata Paita di Atelier(s) Alfonso Femia



Nuova passeggiata. Le linee di indirizzo del Parco del Mare sono state tracciate dallo studio Embt Miralles Tagliabue

