

Rimasti allo stadio di concept molti progetti di sviluppo legati ai porti

La città sul mare cresce soltanto con i privati

Ravenna, Reggio Calabria e Salerno tra i casi di successo. Flop per molte idee frutto di concorso

DI PAOLA PIEROTTI

Dieci anni di progetti sul waterfront e pochissimi cantieri. Salvo rare eccezioni la rigenerazione della costa italiana soffre per mancanza di strategia, per carenza di fondi e mancato consenso sulle possibili trasformazioni. Progetti ce ne sono a centinaia: in città come Trieste o come il waterfront di Ostia a Roma si sono alternate infinite soluzioni possibili, ma tutto è rimasto com'è.

Si avviano verso una trasformazione urbana vera – e non più solo sulla carta – alcune operazioni dove i privati sono protagonisti: dal lido di Venezia al waterfront di Reggio Calabria, dal porto di Ravenna alla trasformazione dell'area di Bagnoli a Napoli. Progetti che combinano strategie pubbliche con il business degli investitori privati. In questi casi sul fronte progettuale si giocano la sfida architetti italiani e internazionali, come **Alberto Cecchetti** a Venezia, **Francesco Cellini** a Bagnoli, **Santiago Calatrava** a Salerno o **Zaha Hadid Architects** in Calabria. In Italia gli ottomila chi-

lometri di costa contano centinaia di progetti, alcuni molto ambiziosi come nei casi di Imperia, La Spezia, Palermo e poi ancora Bari, Brindisi, Ravenna fino a Venezia e Jesolo, solo per citare alcuni esempi. Da una decina d'anni i waterfront sono aree di grande interesse per Comuni e privati, ma la qualità della progettazione e il passaggio dalle idee al cantiere non sono così scontati. «Fatta eccezione per Genova che è stata la città-pilota – dice **Michelangelo Savino**, curatore del libro dedicato ai waterfront in via di pubblicazione per **Franco Angeli** –, in Italia tutto è iniziato a partire dal 2001 grazie ai finanziamenti del ministero delle Infrastrutture per l'operazione "Porti e città", un programma così complesso però in termini tecnici, ma anche per il mix di operatori coinvolti e per la penuria di risorse, che non si è tradotto in operazioni concrete». Il tema ha attirato moltissime amministrazioni e spesso gli enti locali hanno riacquisito il nome di un architetto internazionale come **Oriol Bohigas** (in campo da Salerno a Messina), o **Zaha Hadid** (chiamata a Salerno, Cagliari, progetto morto però, e Reggio Calabria).

Quattro-cinque anni fa è scattata la moda dei grandi concorsi di architettura, dal porto monumentale di Napoli (**Michel Euvé**) alla piazza del Mediterraneo di Genova (**UN Studio**), o per aree più estese come i frontemare di Latina e La Spezia, ma anche Vado Ligure, Rapallo, Bari, Siracusa e Cagliari. Studi di

architettura e ingegneria si sono buttati a capofitto in questo business: dai romani **T studio** in partnership con **Rossario Pavia** ai gruppi guidati dallo **studio Cevini** di Milano con **Paolo Viola**, dal barese **Mauro Saito** a **Ugo Camerino** che dopo aver firmato la stazione marittima di Venezia sta ridisegnando quella di Trieste. Ma di quei concorsi pochi hanno avuto un seguito: va avanti La Spezia (vinto dalla cordata **Llavadador-Schiattarella-Mazzanobile**). I tre vincitori di Latina (**Saito**, **Insula** e **Salvatore Dierna**) si sono consociati in un unico raggruppamento ma per ora non c'è stato un seguito. Nessuno sviluppo nemmeno a Rapallo e Vado Ligure, vinti entrambi da gruppi guidati da Paolo Cevini: il primo è «morto» in conseguenza di un cambio di amministrazione; a Vado invece i progettisti sono stati richiamati da una cordata di privati guidati anche da **Grandi Lavori Fincosit** e **Technital** per un project financing. Quello di Vado resta un progetto-simbolo in stand-by a causa di uno scontro tra le diverse istituzioni coinvolte: l'Autorità di Savona pensa di poter partire con i lavori per la piattaforma entro fine anno (il waterfront è un intervento annesso), ma il neosindaco è stato eletto grazie alla sua ferma opposizione a questa nuova infrastruttura e ha già presentato due volte ricorso al Tar. A Napoli lentamente va avanti il porto monumentale: a cinque anni dal concorso, si cerca ora un accordo con la Sovrintenden-

za e si lavora per tentare una connessione con il progetto di Alvaro Siza.

Ormai qualche anno fa città come Palermo e Brindisi avevano puntato sul waterfront con slogan tipo «Brindisi città d'acqua» o con la costituzione di un team di lavoro dedicato «Officina del Porto» (nel capoluogo siciliano); ma dopo una prima definizione di strategie i progetti restano nel limbo. A Palermo Italo Rota, dopo il parco del Foro Italico sta ristrutturando la stazione marittima. Per il concorso che prevede la riqualificazione delle due gru sul fronte mare si sono candidati 8 gruppi ed è attesa a breve l'aggiudicazione. «Altre città pugliesi come Bari e Bisceglie – racconta Mauro Saito che è uno dei progettisti coinvolti nella definizione del Pug accanto a Gianluigi Nigro – stanno facendo del waterfront una priorità per lo sviluppo urbano futuro». Bari dovrà risolvere il conflitto Comune-Autorità portuale per sviluppare il progetto frutto del concorso per l'area di San Girolamo.

«In Italia ci sono tanti progetti ambiziosi e costosi. Soluzioni interessanti dal punto di vista architettonico ma di difficile fattibilità – dice Savino – in cantiere ma anche quando si tratta di gestire questi immensi spazi pubblici». In termini di mix di usi, nel nostro Paese si punta su negozi, uffici e alberghi, diversamente dal resto del mondo raramente si contempla la funzione residenziale, fatta eccezione per alcune case "di lusso".

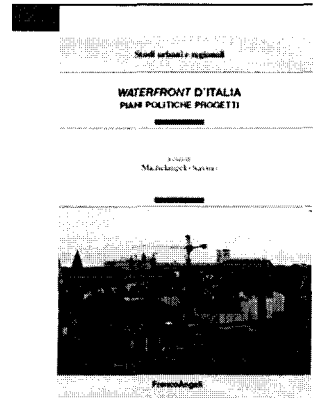
Per la mancanza di finanziamenti, i privati sono la via d'uscita: «la città si è fatta con i privati – aggiunge l'architetto siciliano – ma il problema resta la regia pubblica che raccoglie il consenso e lo favorisce». Un esempio viene da Savona, dove dopo anni di discussione e proteste da parte dei cittadini il progetto di una torre firmata da Massimiliano Fuksas è stato rimesso in un cassetto. «Il concorso di architettura – ribadisce **Rosario Pavia**, ordinario di Urbanistica presso la facoltà di Architettura di Pescara ed esperto del settore – è uno strumento importante da proporre con più forza. Fino a oggi però il limite dei concorsi sui waterfront si è riscontrato nella carenza di programmi a monte dei bandi». Insomma, prima di pensare ai concept architettonici, dicono i progettisti, forse sarebbe meglio chiarirsi bene le idee sullo sviluppo delle aree, mettendo anche nero su bianco strumenti di carattere operativo e attuativo. «Altrimenti – dice sempre Pavia – il progetto diventa l'avvio di un processo e non la conclusione. Da parte dei privati, armatori e costruttori, c'è molto interesse – aggiunge – ma anche loro investono dove il contesto è idoneo». ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ACCADEMIA DELLA VELA A POZZUOLI



Nuovo progetto sul waterfront di Pozzuoli firmato da Camillo e Alessandro Gubitosi. Si tratta dell'Accademia internazionale della vela (Rycc Savoia) che si va a inserire nel masterplan sviluppato da Peter Eisenman per la società Waterfront Flegreo. La struttura è ubicata in corrispondenza di un porticciolo naturale, un edificio di 1.200 mq su un solo livello con strutture inerbate per farlo percepire come una collina verde abitata. Per iniziare la riconversione dell'area industriale si attende l'ok da parte del Comune, in modo tale da procedere alla demolizione del primo capannone Sofer e iniziare la costruzione (fine 2010-inizio 2011).



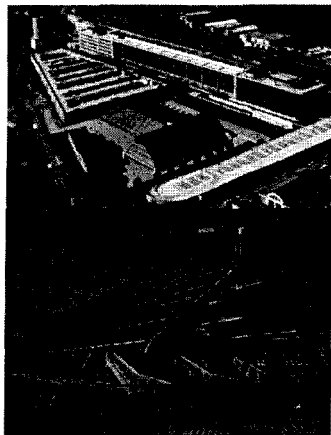
L'ITALIA DEI FRONTEMARE

È in stampa il volume «Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti» curato da Michelangelo Savino e pubblicato da **Franco Angeli**. Il volume, analizzando i waterfront italiani oggetto di progetti di intervento e ridefinizione, tenta di offrire un quadro dei recenti progetti e delle loro prospettive di attuazione, del processo di formazione delle politiche, degli esiti delle diverse alchimie amministrative, con l'obiettivo di rilevare limiti e potenzialità di questa nuova fase di riorganizzazione urbana



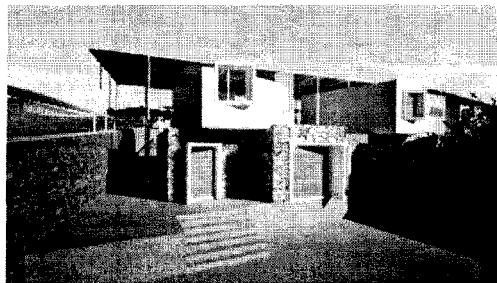
A FINE ANNO LA «PIAZZA» DI PORTO MARGHERA

Sarà pronta per la fine del 2010 la «nuova piazza» di Porto Marghera, un'operazione sviluppata dalla società Nova Marghera e firmata dall'architetto Armando Dal Fabbro. Si chiama «Venezia Urban lifestyle» questo progetto che ospita attività per diverse fasce orarie con ristoranti, negozi, spazi espositivi, uffici e fitness dedicati a chi vive la zona di Porto Marghera, tra Venezia e Mestre, che da area industriale abbandonata si sta convertendo in centro direzionale dove oggi lavorano tremila persone. L'ex magazzino fertilizzanti – con telaio in cemento della copertura a padiglione che assomiglia allo scheletro di un grande cetaceo – è stato ripensato integrando una nuova struttura in carpenteria metallica, completamente autonoma rispetto all'esistente, mentre le facciate vetrate ventilate rivestono come una pelle continua e leggera l'edificio. La sera l'involucro si illuminerà come una grande lanterna.



AVANZA AL RALENTI SANTA CESAREA TERME

Avanza a piccoli passi il nuovo complesso turistico «La Salentina» nel comune di Santa Cesarea Terme (Le). L'operazione promossa dal Gruppo Brioschi ha coinvolto tre firme dell'architettura italiana: Cherubino



Gambardella, Beniamino Servino e Roberto Collovà. I progettisti hanno concluso il loro lavoro e insieme hanno firmato il masterplan per un centro turistico che prevede di poter accogliere duemila turisti. Ora è iniziato l'iter per la conversione del masterplan in piano particolareggiato. I tre progettisti erano stati selezionati attraverso un concorso a inviti: da una prima selezione di 20 studi, erano stati scelti 10 e a 3 la committenza ha affidato l'incarico. Tre anni dal concorso a oggi sono serviti per avere un'idea strategica della conversione di quest'area. Il progetto è stato presentato ufficialmente alla comunità locale e la scorsa primavera era stato presentato a Venezia alla Fiera del Turismo: in attesa di sbloccare la procedura urbanistica, il committente lavora sul fronte della promozione.

TRIESTE CON LE IMPRESE ALLA FASE OPERATIVA

Dopo anni di lavoro e centinaia di progetti, Trieste ha imboccato una strada operativa. Due i cavalli di battaglia dell'Autorità portuale: il piano regolatore portuale e la concessione dell'area di Porto Vecchio a una cordata di operatori privati (guidati da Maltauro, Rizzani de Eccher e Banca Intesa). Il Prp è stato licenziato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e sono in corso le procedure di Via e Vas che potrebbero concludersi tra 9-12 mesi, poi dovrà essere approvato con decreto regionale. Per la concessione è in corso la trattativa finale. Archivate le grandi visioni, Trieste sta puntando sui singoli progetti di riconversione e recupero degli immobili esistenti.



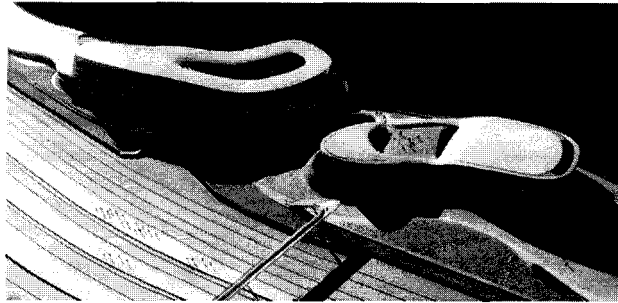
L'AUTORITÀ DI RAVENNA LEGA PORTO E CITTÀ

Ravenna guarda al suo futuro con maxi-progetti che tentano di ricucire la città con il suo porto e con una forte sinergia tra pubblico e privato. I due principali interventi in corso, con la copartecipazione di pubblico e privato, sono la Cittadella della nautica e dell'innovazione, che nascerà dalla riconversione produttiva dell'ex petrolchimico Agip, e il nuovo avamposto di Porto Corsini con il porto crociere e approdi per la piccola nautica. Ravenna punta anche sulla riqualificazione della Darsena, 300mila mq di superficie utile con 44 proprietari di aree, destinato a diventare polo di attrazione: un waterfront lungo 2 km con ristoranti, negozi, percorsi e spazi espositivi.



REGGIO CALABRIA: OK

«È in via di approvazione il progetto preliminare e verso la fine del 2010 sarà affidato allo studio Zaha Hadid Architects l'incarico per il definitivo del masterplan e del polo museale. Per ora la seconda architettura oggetto del maxi-concorso, un polo culturale, resterà alla fase preliminare». È questo lo stato dell'arte della maxi-operazione firmata dallo studio dell'anglo-irachena per il waterfront di Reggio Calabria, come racconta Pasquale Crucitti, dirigente

AL MUSEO, ASPETTA IL POLO MULTIFUNZIONALE

dell'ufficio programmazione e progettazione del Comune di Reggio Calabria, confermando che il cambio di Giunta non ha influito sull'operazione waterfront. «Se non ci saranno intoppi legati all'esproprio delle

aree – aggiunge il dirigente – si potranno iniziare i cantieri nel 2011». Sono già disponibili 65 milioni per il masterplan e per il museo, coperti in parte dai fondi del decreto Reggio e altri da fondi europei.