



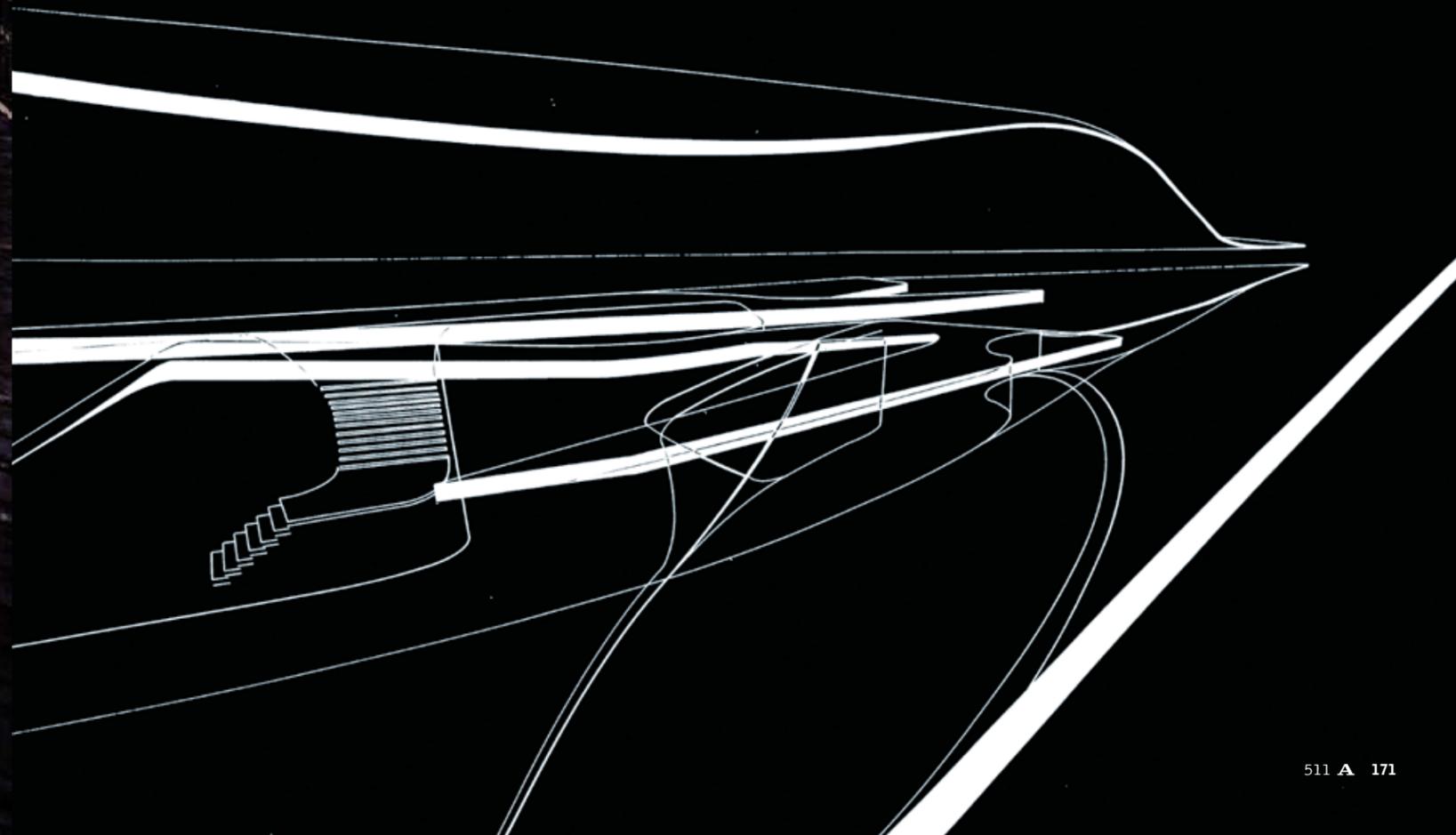
L'EDIFICIO A DUE PIANI È UN TERMINAL PER I TRAGHETTI LOCALI A LIVELLO INFERIORE E UNA STAZIONE DI TESTA PER LE CROCIERE A LIVELLO SUPERIORE.

THE TWO-STORY BUILDING IS A TERMINAL FOR LOCAL FERRIES ON THE BOTTOM LEVEL AND A CRUISE TERMINAL ON THE UPPER LEVEL.

Salerno | Stazione Marittima / Maritime Terminal 15.07.2010 The Architect

Nel porto di Salerno

In the harbour of Salerno





“La prima volta che venimmo a Salerno con Zaha notammo subito il viadotto dell’autostrada. Qualunque salernitano vorrebbe demolirlo, eppure per noi fu un’occasione di riflessione, un’eredità. Pur criticabile dal punto di vista del linguaggio, questo elemento simile a un’enorme passerella che attraversa le colline ci sembrava in stretta relazione con la nostra concezione architettonica”.

Paola Cattarin – project architect della Stazione Marittima – ogni venerdì raggiunge il cantiere da Roma per verificare lo stato di avanzamento dei lavori e risolvere eventuali problemi. Questo progetto è risultato vincitore del concorso del 2000, anno in cui a distanza di pochissime settimane Zaha vinse anche i concorsi per il Phæno Science Center di Wolfsburg e il Bergisel Ski Jump di Innsbruck. Il centro scientifico è stato inaugurato nel 2006 e il trampolino nel 2002, ma la stazione è ancora in cantiere. “Probabilmente”, come sottolinea la stessa Cattarin, che oggi è associate e dirige il site office di Hadid Architects a Roma, “questo progetto è anche l’ultimo ad aver avuto una genesi e uno sviluppo tipici degli inizi di Zaha, con strumenti di lavoro come gli schizzi e i plastici fatti a mano”. Il progetto esecutivo risale al 2003 e l’inizio dei lavori al 2004. La prima impresa, che si aggiudicò l’appalto con un ribasso scandaloso, risultò tecnicamente incapace. Si limitò a costruire le fondazioni e il seminterrato. Solo nel 2008 un nuovo appalto assegnò i lavori a un’azienda che si è dimostrata capace di rispettare il cronoprogramma e di “formare i suoi operai, affinché affinasero capacità utili a mantenere gli standard di progetto”. Anche se le casseforme curve necessitano solo di tecniche a bassa tecnologia, “non sempre si può contare sulla

collaborazione dell’impresa, che invece in questo caso è riuscita a realizzare gli elementi di curvatura singola direttamente in cantiere. Mentre per quelli a doppia curva abbiamo richiesto l’intervento di un fornitore esterno”.

La geometria del progetto, che inizia a essere visibile da più angoli della città, definisce gli spazi della stazione attraverso una struttura di cemento a vista. L’immagine a cui si ricorre per descrivere l’edificio è quella dell’ostrica, probabilmente per l’immediata percezione di due gusci contrapposti. Quello inferiore, quasi ultimato, “è stato progettato con dei pieni ricordati nelle due direzioni d’accesso alla stazione da passerelle curvilinee. Quello superiore invece ha una concezione molto diversa, è una superficie continua più ‘distesa’, dal momento che il raggio di curvatura è molto ampio: questo grande ‘lenzuolo’ poggia su setti di cemento armato che sono veri e propri tiranti strutturali della copertura”.

La stazione è pensata per svolgere due funzioni principali: quella di stazione di testa per crociere al piano superiore – il che implica la gestione dei bagagli oltre alle ordinarie operazioni di rifornimento – e quella di terminal dei traghetti per le isole alla quota del molo. Seppur piccola, l’architettura è agile e ha l’obiettivo di diventare una prima alternativa al porto di Napoli oramai ingolfato.

Ancora oggi, a quasi dieci anni dall’apertura del cantiere, da parte della città c’è molta attesa per il progetto, un’opera pubblica cofinanziata da Regione e Comune attraverso fondi europei. Tutte le speranze di un riscontro economico che l’indotto turistico porterà con sé passano principalmente per questa architettura.

“The first time we came to Salerno with Zaha we immediately noticed the motorway viaduct. All Salernitans would like to see it demolished, but to us it was a part of the area’s heritage, it made us stop and think. Though open to criticism on stylistic grounds, this structure, similar to an enormous footbridge spanning the hills, seemed somehow closely related to our conception of architecture.”

Paola Cattarin, the Maritime Terminal’s project architect, travels up from Rome every Friday to visit the site, to see how work is progressing and sort out any problems. The Maritime Terminal project won the competition in the 2000 and then, within the space of a few weeks, Hadid also won competitions for the Phæno Science Center in Wolfsburg and Bergisel Ski Jump in Innsbruck. The science centre opened in 2006 and the ski jump in 2002, but the terminal is still being built. Cattarin, now an associate who heads up the site office of Hadid Architects in Rome, commented as follows: “This is probably because this project was the last to be conceived and developed in the way Zaha did with most of her early projects, using such tools as sketches and hand-made models.”

The final project was drawn up in 2003 and work began in 2004. The first contractor, who won the tender by reducing its price to an almost scandalous level, wasn’t up to the job technically and built just the foundations and basement level. It was only in 2008 that a new tender awarded the job to a contractor who was able to keep to the timetable and “train its workers in the skills needed to meet the project’s technical standards.”

Although the curved formwork requires only low-tech skills, and “you can’t always rely on a contractor’s collaboration, they did manage to make the single-curve components right here on site. But we brought in an outside contractor to do the double-curve components.”

The geometry of the raw concrete frame, which can now be seen from various parts of the town, defines the interior spaces of the building. From the outside it looks like an oyster, probably because its two opposed shells can be viewed simultaneously. The one below, which is almost finished, “was designed with its solids interlinked by curved footways in the two directions of arrival at the terminal. The one above is very different, a more spacious, unbroken surface given that the radius of curvature is very shallow. This sheet-like structure rests on reinforced concrete partitions that in reality function as roof tie-rods.”

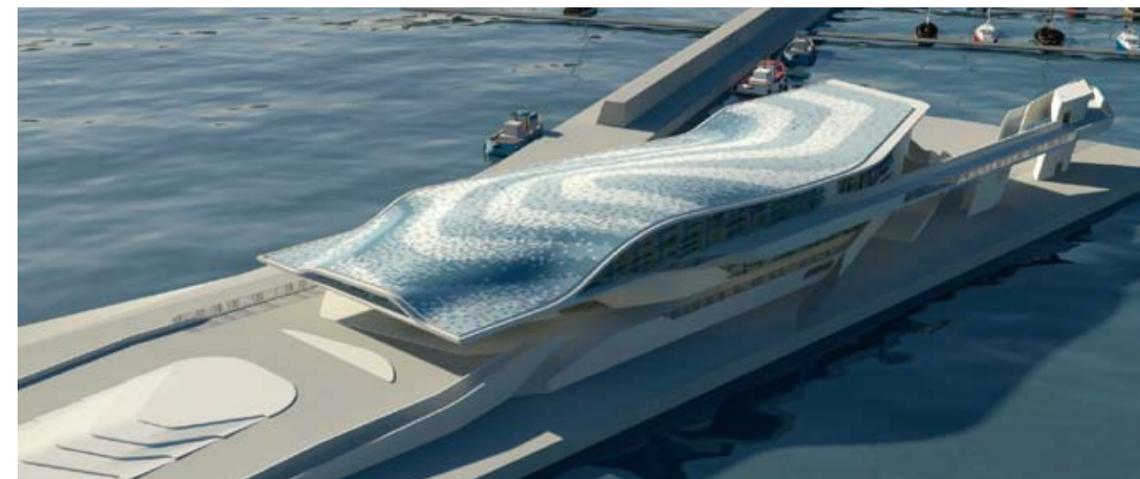
The terminal is designed to perform two main functions: with cruise embarkation above (entailing baggage handling as well as routine provisioning) and, at pier level, ferry embarkation to the islands.

Though small, the building is certainly flexible enough to become, as intended, an alternative to the overcrowded harbour of Naples.

Even now, almost ten years after work began, Salernitans eagerly await the completion of this public works project which has been co-financed by Regional government and their own Town Council, with the aid of European funding. All hopes of economic spin-off from increased tourist traffic rest mainly on this new architecture.

Il cantiere si è aperto nel 2004 e dopo alterne vicende un secondo appalto nel 2008 ha assegnato i lavori a un’impresa edile capace sia di formare gli operai sia di rispettare i tempi. L’inaugurazione è prevista per la fine del 2012.

The construction site opened in 2004 and after a chequered history a second contract in 2008 awarded the work to a company that was able to organise a team of workers and respect the deadlines. Opening is scheduled for late 2012.





Progetto / Project
Stazione marittima di Salerno /
Salerno Maritime Terminal

Programma / Program
Terminal per traghetti e navi da crociera
con caffetteria e negozi / Ferry
and cruise-line terminal, café, shops

Luogo / Site
Salerno, Italia / Italy

Anno / Date
2000-

Committente / Client
Comune di Salerno / Salerno Municipality

Project architect
Paola Cattarin

Team di progetto / Design team
Andrea Parenti, Giovanna Sylos Labini,
Cedric Libert, Filippo Innocenti,
Paolo Zilli, Eric Tong

Architetto locale / Local firm
Interplan Seconda - Alessandro Gubitosi

Consulenti / Consultants
Ingeco - Francesco Sylos Labini;
Ove Arup and Partners - Sophie Le Bourva,
Greg Heigh; Macchiaroli and Partners -
Roberto Macchiaroli;
Itaca srl - Felice Marotta;
Equation Lighting Design -
Mark Hensmann, Paolo Giovane;
Building Consulting - Pasquale Miele

Superficie / Area
4500 mq / sqm

