

TERMINAL CROCIERE A MIAMI

La capitale del traffico croceristico internazionale presenta numerose strutture per l'imbarco e lo sbarco che subiscono però il peso degli anni e del massiccio afflusso di persone, richiedendo così estesi interventi di ampliamento e ristrutturazione che ridanno forma ed efficienza all'insieme senza però stravolgerne l'assetto

Per il traffico croceristico del porto di Miami, sede delle più importanti compagnie armatoriali del settore (dalla Carnival alla Royal Carriben, dalla Norwegian alla Dolphin), è senza dubbio il più importante nel mondo, con quasi 3 milioni di passeggeri nel 1994 e la previsione di raggiungere i 4 milioni nel 1999. Il tutto grazie anche alla posizione baricentrica rispetto alle principali rotte delle crociere, centrate soprattutto sui Caraibi, le Bahamas, la Florida, la penisola dello Yuacatan e le isole messicane.

Ovviamente, una massa di traffico simile non è facilmente gestibile anche per questa capitale delle crociere, attrezzata con ben 12 terminal moderni. La pressione di un numero elevato di passeggeri da gestire contemporaneamente su più navi e più terminal, e la tendenza a mettere in servizio navi sempre più grandi, da oltre 2 mila passeggeri ciascuna, rischiano infatti di mettere in crisi la capacità ricettiva del porto, che quindi si sta preparando a ulteriori interventi di ampliamento.

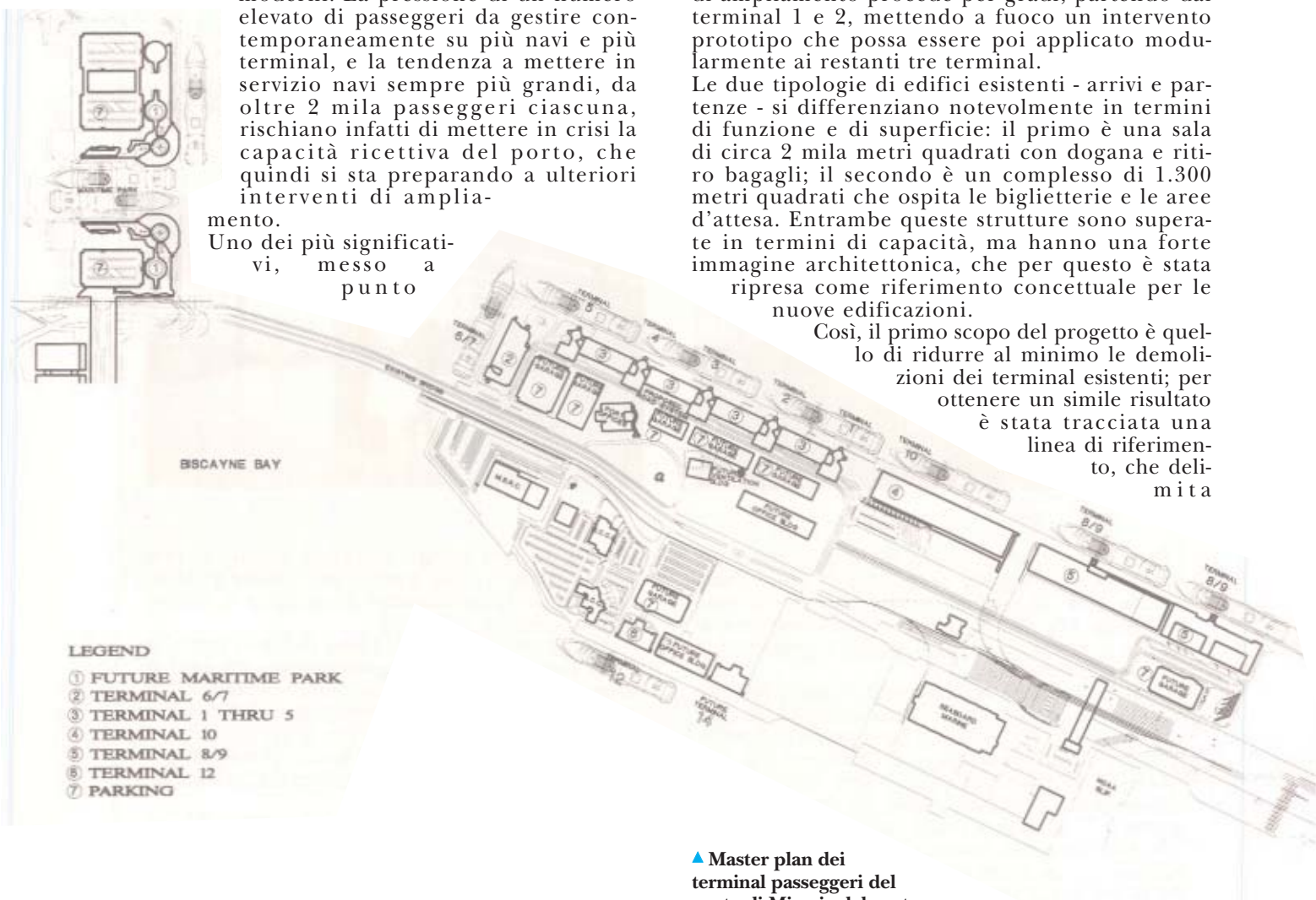
Uno dei più significativi, messo a punto

dallo studio Bermello, Ajamil & Partners, riguarda il riassetto dei primi cinque terminal crociere del porto, il nucleo originario, con lo scopo di facilitare le accoglienze e di imbarco e sbarco, creando in particolare nuove strutture di supporto che consentano, nell'insieme, di dotare i terminal di banchi di registrazione come quelli degli aeroporti, oltre a spazi coperti per autobus e taxi e collegamenti pedonali diretti verso i nuovi parcheggi in progetto.

Il complesso presenta due tipologie architettoniche integrate fra loro e comprende quattro edifici per gli arrivi intercalati da cinque terminal partenze. Su questa maglia modulare il progetto di ampliamento procede per gradi, partendo dai terminal 1 e 2, mettendo a fuoco un intervento prototipo che possa essere poi applicato modularmente ai restanti tre terminal.

Le due tipologie di edifici esistenti - arrivi e partenze - si differenziano notevolmente in termini di funzione e di superficie: il primo è una sala di circa 2 mila metri quadrati con dogana e ritiro bagagli; il secondo è un complesso di 1.300 metri quadrati che ospita le biglietterie e le aree d'attesa. Entrambe queste strutture sono superate in termini di capacità, ma hanno una forte immagine architettonica, che per questo è stata ripresa come riferimento concettuale per le nuove edificazioni.

Così, il primo scopo del progetto è quello di ridurre al minimo le demolizioni dei terminal esistenti; per ottenere un simile risultato è stata tracciata una linea di riferimento, che delimita



▲ Master plan dei terminal passeggeri del porto di Miami, elaborato dallo studio Bermello, Ajamil and Partners.

PORT OF MIAMI



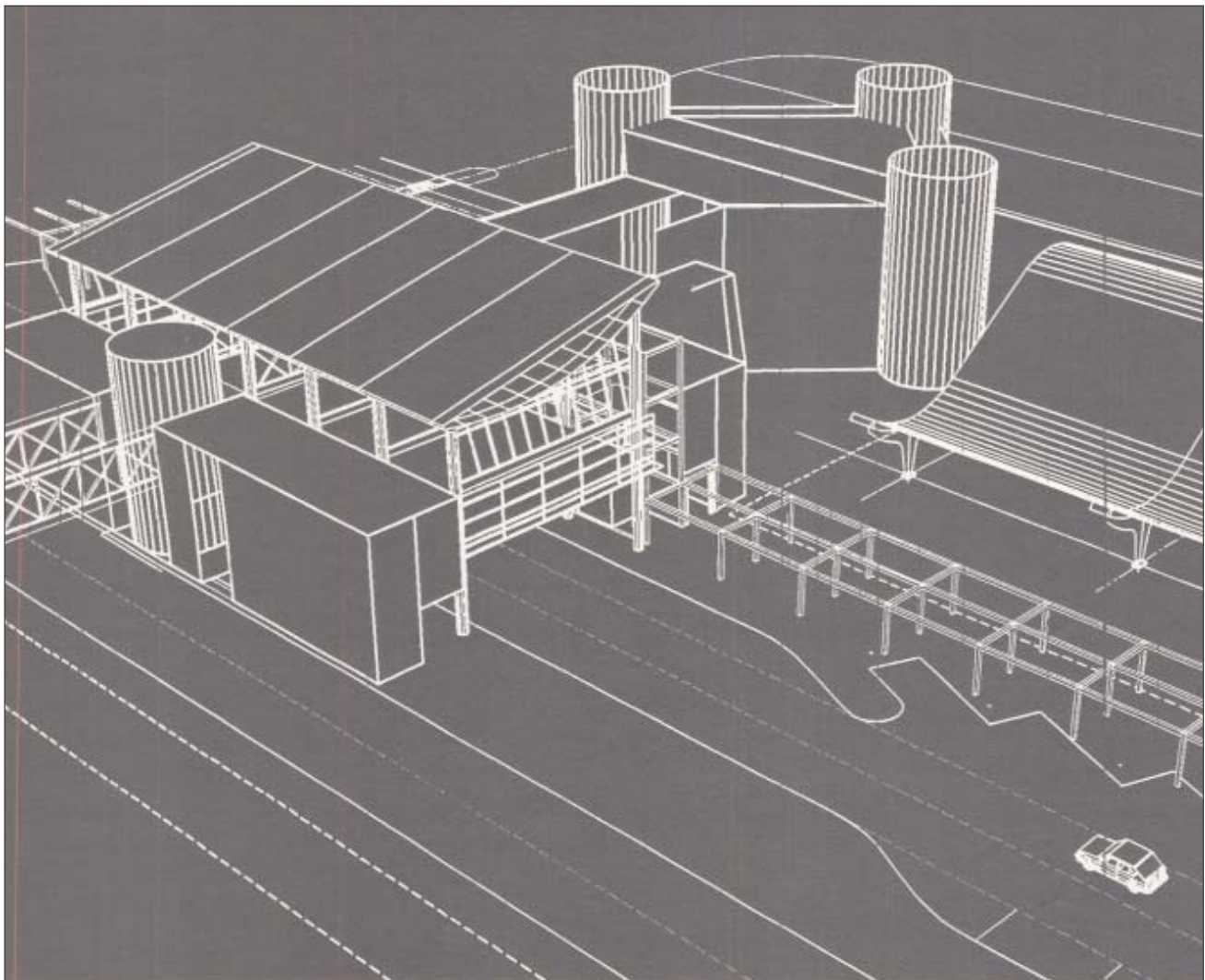
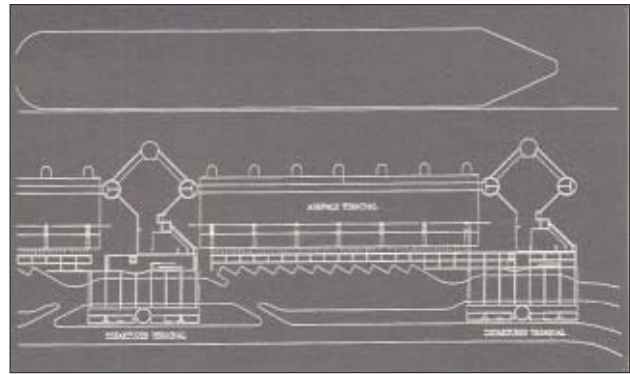
PORT OF MIAMI



il lato sud dei terminal e prende corpo in un graticcio in acciaio, un percorso porticato che corre longitudinalmente dietro i cinque terminal. Le nuove aree partenze sono collocate a sud di questa linea, mentre l'ampliamento degli edifici arrivi si estende a sud, raccordandosi con il percorso porticato. Questo si pone di fatto come l'elemento di mediazione fra il nuovo e l'esistente, e al tempo stesso

come filo conduttore unificante, oltre che parte integrante dei diversi interventi di ampliamento: nell'area arrivi è a forma di tettoia aperta e raccordata con l'esistente punto di sosta per gli autobus; nel nuovo edificio partenze è inglobato in un involucro vetrato e ospita gli ingressi e le scale mobili che portano alla nuova area d'imbarco. Quest'ultima si trova a cinque metri sopra la strada, al livello

▲ Veduta dell'isola dei terminal passeggeri e, in alto, scorcio del complesso dei terminal crociere da 1 a 5.



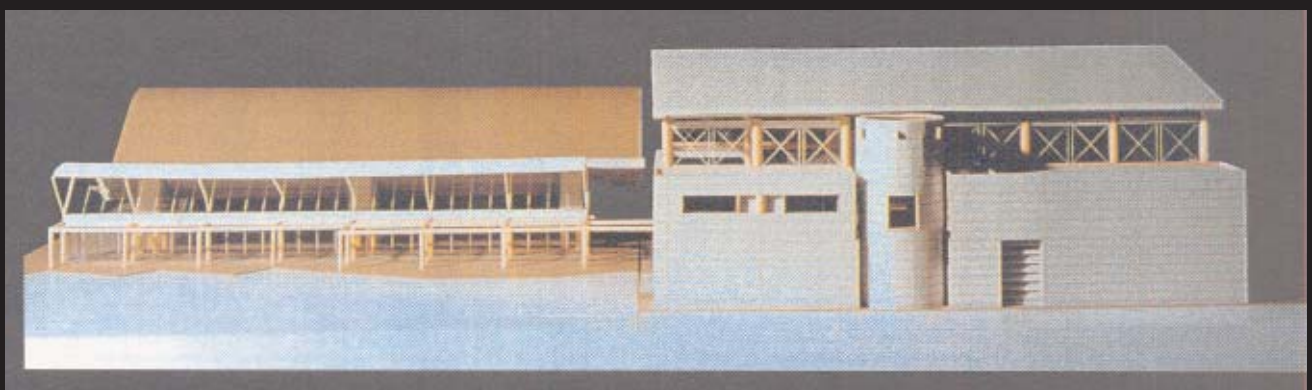
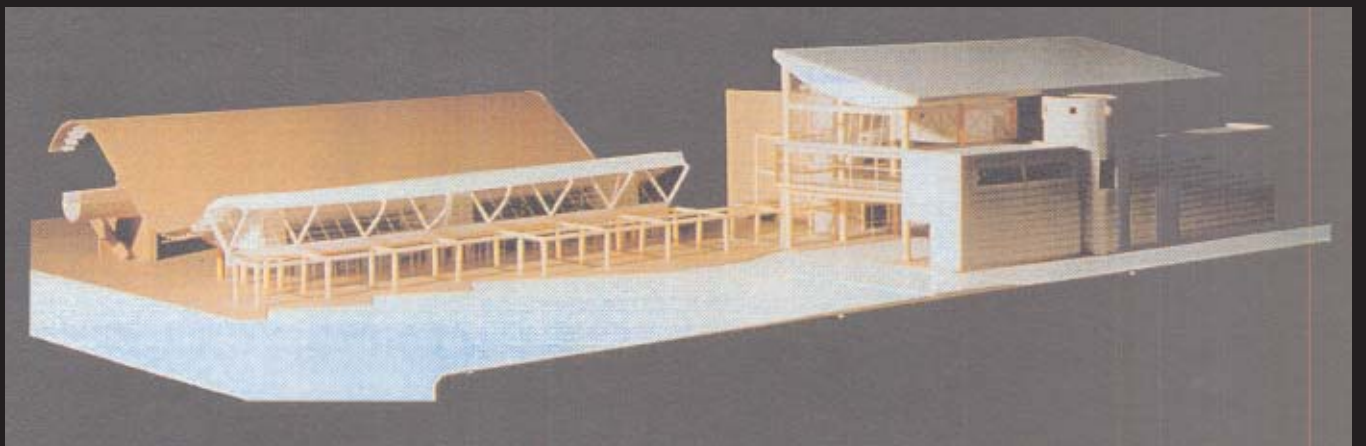
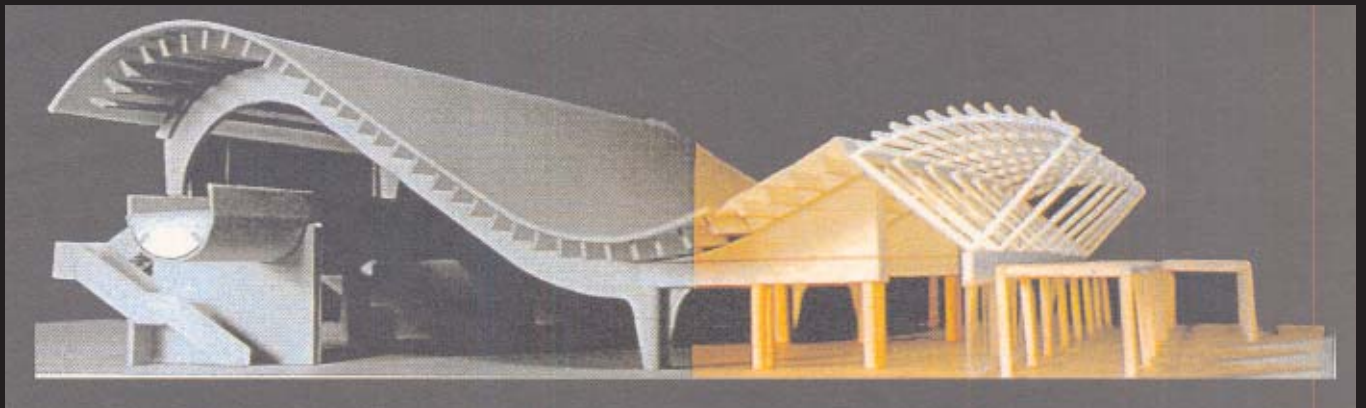
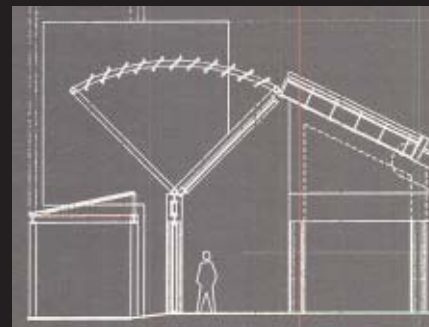
del passaggio che porta direttamente sulle navi, consentendo così ai passeggeri di compiere tutte le operazioni progressivamente e senza spostamenti da un piano all'altro del terminal. Una linearità ulteriormente rafforzata dal fatto che dallo stesso livello partono le nuove passerelle pedonali verso i parcheggi.

L'ampliamento de complesso degli arrivi e del ritiro

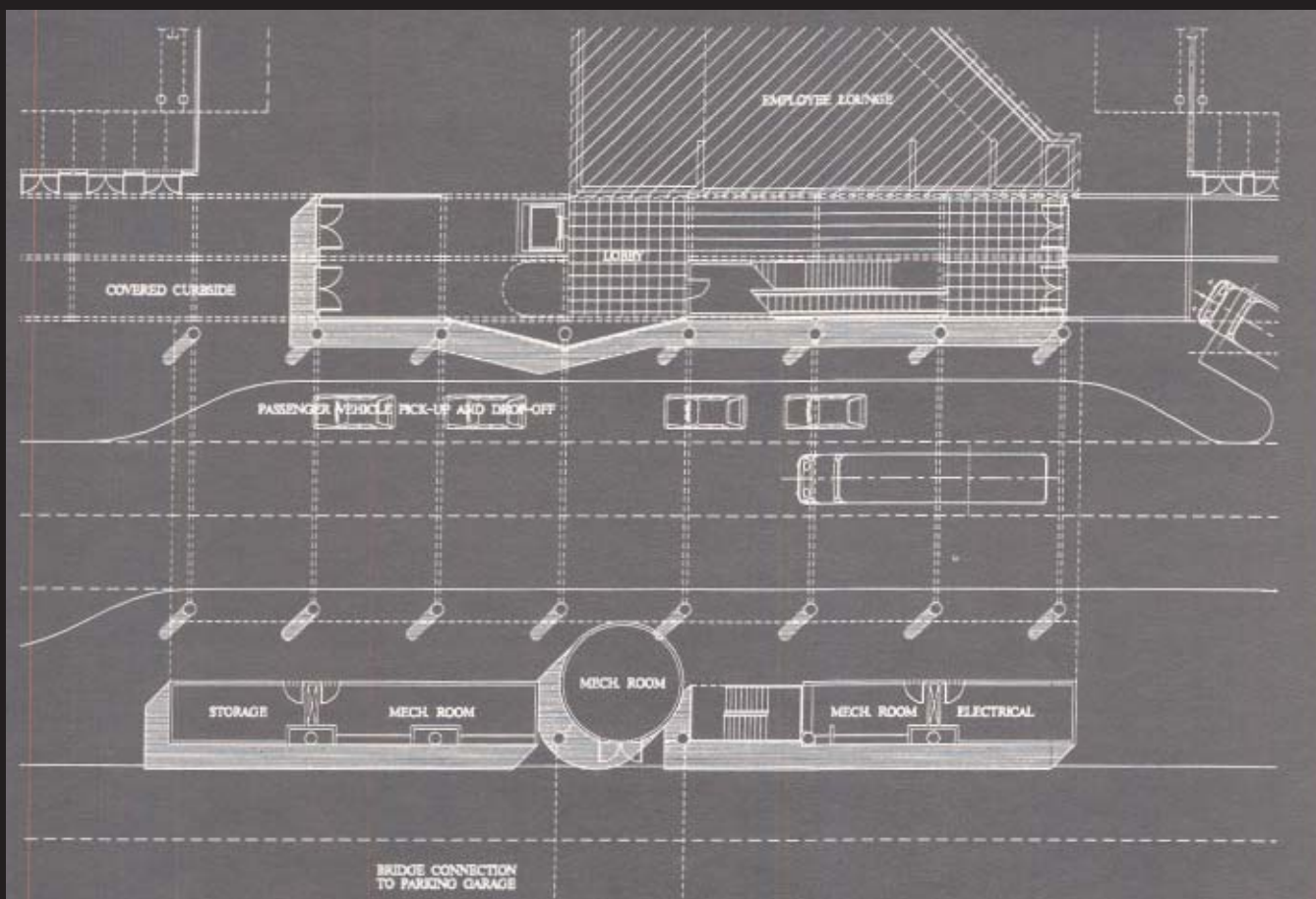
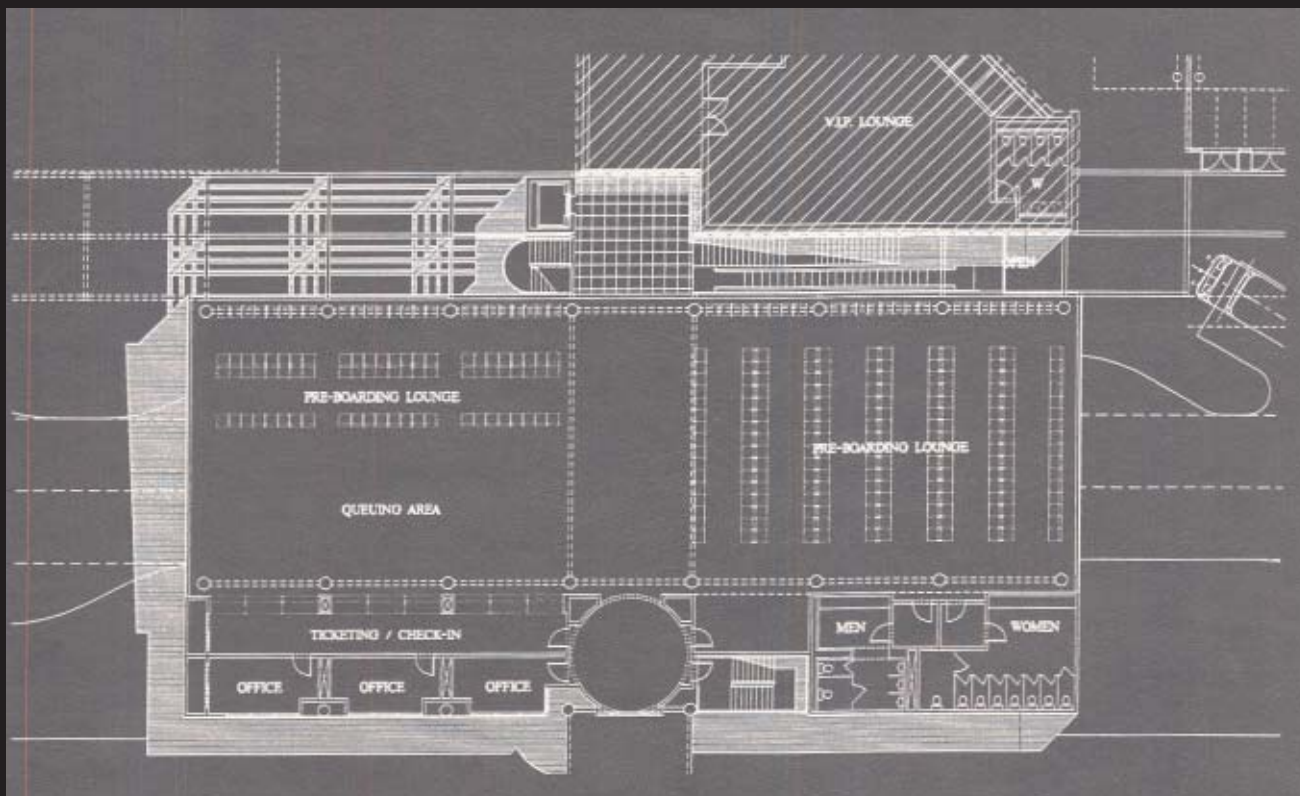
bagagli presenta un'unica linea di sviluppo, data dalla significativa immagine dell'esistente e condizionata dalla sezione curva, a onda, della sua copertura. La scelta di ridurre al minimo ogni modifica strutturale ha portato quindi a creare la tettoia già segnalata e un'estensione della copertura esistente che nell'insieme creano una continuazione armonica del profilo curvo e vi si integrano perfettamente.

▲ Vista prospettica e, sopra, planimetria del progetto-prototipo di ampliamento dei primi cinque terminal,

articolato su un percorso longitudinale al quale fanno capo i nuovi edifici per le partenze e l'estensione dell'area arrivi.

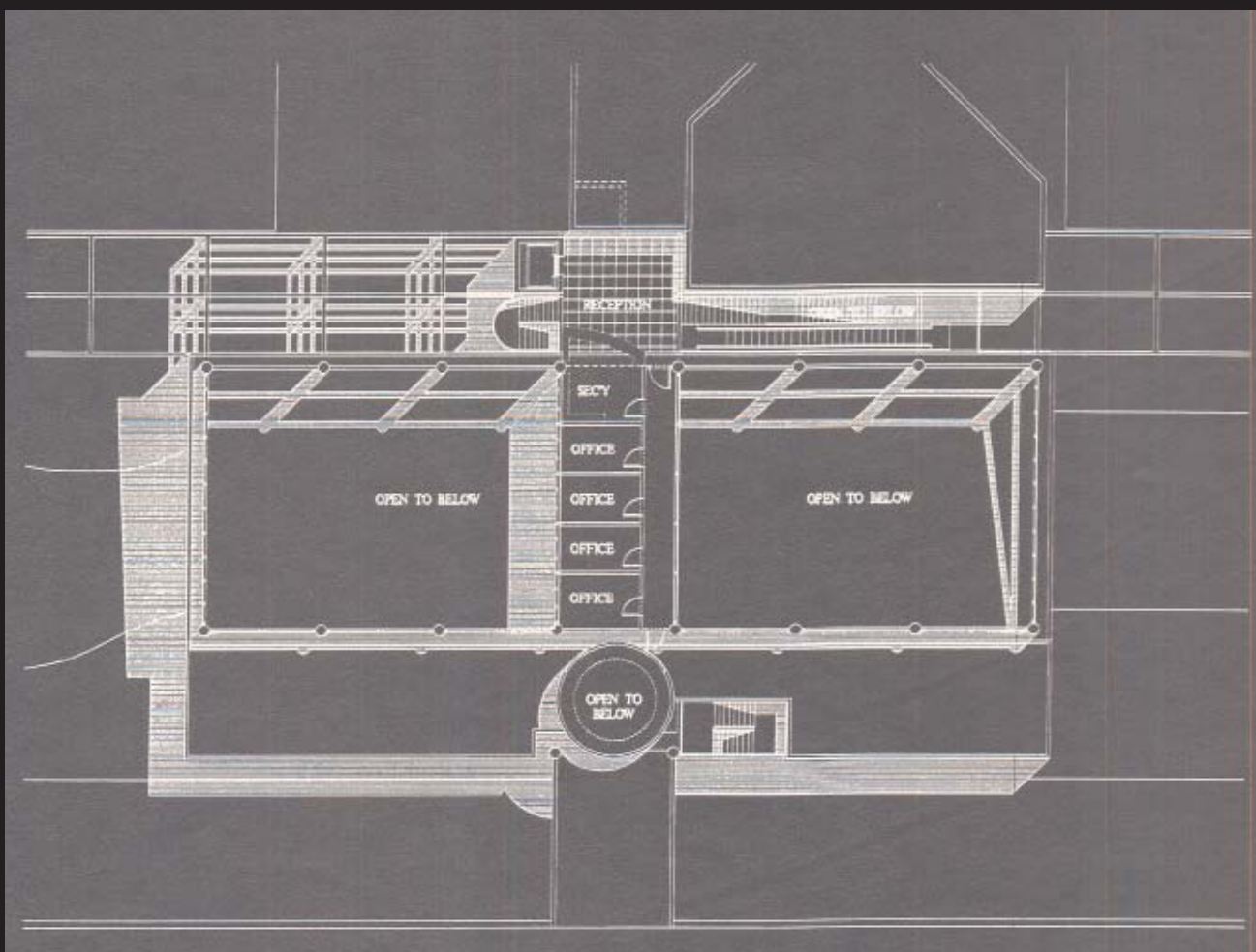
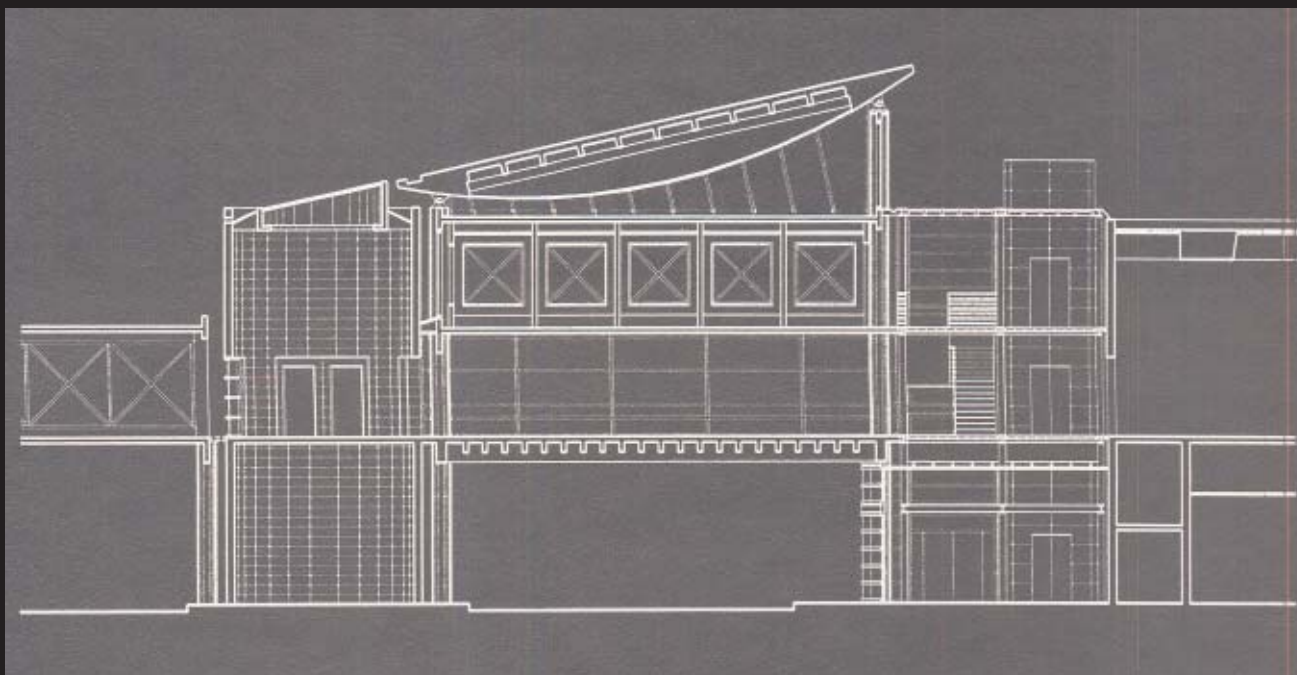


▲ Vedute del modello con i tre elementi del progetto-prototipo di ampliamento e, in alto, sezione dell'area arrivi.



▲ Pianta del piano terreno del nuovo edificio partenze, dove si trovano gli ingressi e le scale che portano all'area

d'imbarco soprastante. In alto, pianta del mezzanino, che ospita la reception e gli uffici.



▲ Pianta e sezione trasversale dell'area partenze, posta a 5 metri dal piano stradale per consentire il

collegamento diretto con i ponti d'imbarco alle navi e, sul lato opposto, con i nuovi parcheggi multipiano.