



Ritratti di città. Bastia metropoli del Mediterraneo

Il ruolo marittimo e le politiche di valorizzazione del patrimonio rafforzano l'attrattività della seconda città della Corsica

BASTIA (FRANCIA). La seconda città della Corsica è stata un nodo cruciale del commercio insulare sotto il dominio genovese (dal XIII al XVIII secolo), al quale deve anche il suo piano a scacchiera. Nel XIX secolo, edifici borghesi sono sorti lungo ampi viali e l'ampliamento della place Saint Nicolas l'ha resa una delle piazze più grandi d'Europa. Tra mare e montagna, la città si sviluppa lungo il suo fronte marittimo caratterizzato dall'importanza economica dell'attracco tra il golfo del vecchio porto, il porto turistico e il porto commerciale. Se l'identità e la funzione marittima e portuale di Bastia contribuiscono al suo impatto come metropoli in Corsica e nel Mediterraneo, la città oggi sviluppa una politica urbana e architettonica molto volontarista che rafforza la sua attrattività.

Patrimonio e riconquista dei quartieri

“Eletto nel 2014, il sindaco Gilles Simeoni è anche presidente della comunità della Corsica. Migliorare e modernizzare il suo patrimonio, densificare gli spazi esistenti e ricucire la Città sono

i principali assi della sua politica urbana. Oltre al restauro del centro storico e del vecchio porto a cui partecipano anche gli attori privati, il ripristino degli spazi pubblici e degli ingressi urbani attrae ora promotori e investitori. La riqualificazione del centro e lo sviluppo di modalità di trasporto dolci hanno un impatto reale sulla mobilità quotidiana e sul modo di vivere la città. Bastia si sta anche dotando d'importanti infrastrutture metropolitane, come testimonia in particolare l'operazione in corso per ristrutturare e ampliare il teatro comunale", afferma **Natacha Casalta**, direttore generale e delegata all'Urbanistica presso la Municipalità.

La città vecchia, gli allineamenti delle principali arterie, la piazza, i sobborghi e altre zone paesaggistiche o archeologiche sono etichettati come "**sito patrimoniale notevole**" (SPR). Attorno alla cittadella, al vecchio porto adiacente, alla piazza del mercato e al boulevard Paoli, il centro città beneficia del Programma nazionale di rivitalizzazione dei quartieri antichi degradati. Il **Piano regolatore urbanistico** (PLU) favorisce l'**accesso alla proprietà per una popolazione giovane** e il rispetto della legge sul clima e la resilienza, che prevede lo **stop al consumo di suolo entro il 2050**, incoraggia a preservare la natura in città e a sfruttare ciò che esiste già.

Mobilità dolce DOC

Per porre rimedio all'angustia dell'asse nord-sud, dove la barriera fisica della strada territoriale RT11 disturba la circolazione costiera, sono stati costruiti o programmati 19 km di piste ciclabili lungo il mare e nel cuore della città. Inaugurato nel 2018, lo **Spassimare** percorre così la costa lungo una **pista ciclabile** che si estende sinuosa per **10 km** tra il porto turistico e il vecchio porto per affrontare il problema dei collegamenti pedonali tra i quartieri nord e sud. Dal 2020, questo percorso di *loisir* è collegato al centro città attraverso il lungomare di **Aldilonda**, un **lungo balcone di 450 m sospeso sul mare** che costeggia il basamento roccioso della cittadella. Collegando l'uscita del tunnel della RT11 alla spiaggia dell'Arinella, questo lungomare ha cambiato la vita quotidiana degli abitanti. *"Percorrendo la nostra facciata marittima lungo questa via tra città e mare, lo Spassimare e l'Aldilonda hanno ripristinato un legame a lungo interrotto dalle infrastrutture, dalla costa e dalla cittadella",* aggiunge Casalta.

Co-finanziata dal FEDER (Fondo europeo di sviluppo regionale), l'Aldilonda è anche un'impresa geotecnica. Realizzata dall'architetto ingegnere **Dietmar Feichtinger** (mandante) e dai suoi collaboratori Buzzo-Spinelli, comprende diverse sequenze adattate al rilievo del sito vincolato

della cittadella con rampe di accesso, una galleria sotterranea sotto il bastione e passaggi sopra i suoi contrafforti. Un lavoro d'ingegneria civile su misura ancora l'infrastruttura nell'acqua, nella roccia, nei contrafforti scavati, nel percorso costiero e nella diga. La struttura è composta da lastre di cemento precompresso gettate in opera, 23 mensole prefabbricate fissate tramite tiranti nella massa rocciosa e 18 cassoni prefabbricati per la soletta. Una griglia in acciaio inossidabile parzialmente mobile in caso di tempesta riempie lo spazio tra la scogliera e la parte in cemento.

Per **Michèle Barbé**, presidente della Maison d'architecture di Corsica, questo insieme illustra in modo notevole il modo in cui un progetto contemporaneo può affrontare le questioni della mobilità dolce. *“Con lo Spassimare, l'Aldilonda e il Mantinum, che trasformano in modo decisivo l'immagine del lungomare, Bastia si è dotata di un trittico il cui impatto sulla notorietà della città è paragonabile a quello delle terme di Peter Zumthor a Vals”, afferma. “Molte persone vengono oggi a Bastia per scoprire queste nuove realizzazioni e gli abitanti hanno completamente adottato questo uso contemporaneo che mette in scena le vedute sul patrimonio e consente loro di riscoprire la cittadella che in passato generava una vera frattura nella città. Questo percorso segna un momento importante, e l'estensione di questa strategia di mobilità dolce a nord della città e nei quartieri periferici rafforzerà ulteriormente i punti di forza di Bastia”.*

Il Mantinum e il vecchio porto

Su un dislivello di oltre 35 m, il Mantinum è collegato all'Aldilonda, al giardino Romieu restaurato e alla **scalinata monumentale** adiacente. Questo potente **spazio pubblico** - firmato dallo studio **Buzzo Spinelli** (mandante) con Antoine Dufour, la Direzione regionale degli affari culturali e l'architetto dei Monumenti storici - si adatta al livello dei muri esistenti, continuando il bastione e il percorso pedonale. Per unire un teatro verde e la torre di un ascensore urbano tra il vecchio porto e la cittadella nella città alta, il progetto attinge dal *genius loci* la materialità di un cemento locale gettato in strati orizzontali di 16 cm, che si armonizza con le mura e la roccia della scogliera. In cima al sito, il teatro verde fa eco al camminamento di ronda delle mura.

*“Uno dei punti chiave della politica urbana di Bastia risiede davvero nella nostra fortuna di aver preservato il patrimonio storico”, sottolinea **Vincent Circo**, direttore generale dei servizi*

tecnici. Dopo il Mantinum, la **riqualificazione del vecchio porto** prosegue per valorizzare questo gioiello e collegarlo allo Spassimare, all'Aldilonga e alla piazza Galetta. Sotto la guida degli studi **In Situ** (mandante), ADP e Artelia, sono anche in cantiere il restauro degli edifici che ne include uno di Fernand Pouillon, così come una riqualificazione sobria e di qualità dello spazio pubblico. Si tratta di favorire l'interfaccia tra i negozi e il porto, ripristinare il molo romano, armonizzare i percorsi pedonali e l'illuminazione e contenere intelligentemente le terrazze dei ristoranti.

La riabilitazione e l'ampliamento del teatro municipale

Con il suo convento e il teatro municipale, il **quartiere Saint-François** non sfugge a questo valore patrimoniale. *“Costruito su un promontorio roccioso nel 1879 dall'architetto Andrea Scala, questo teatro bombardato nel 1913 è stato trasformato in tribunale negli anni settanta, prima di tornare a essere un teatro nel 1981. Riunisce tre corpi di edifici: il colonnato d'ingresso, la sala all'italiana e il palcoscenico”*, precisa Circo. Il restauro, affidato allo studio **Huit et demi** (mandatario) e all'architetto dei Monumenti storici Pierre-Antoine Gatier, è un progetto territoriale destinato a creare un grande polo culturale che associa al teatro un conservatorio di musica, danza e arte drammatica. Saranno possibili una pluralità di utilizzi ed eventi, in connessione con altre strutture dedicate all'arte e alla cultura, come l'Alb oru aperto nel 2015 nei quartieri sud. *“Liberato dai suoi detriti, il teatro riacquisterà la sua maestosità, le sue gallerie e i negozi della sua facciata laterale sulla strada. La sala, adeguata alle normative, manterrà la sua configurazione originale e l'ex foyer ospiterà un auditorium condiviso tra il conservatorio e il Comune. Aggiungiamo agli 8.000 mq esistenti la sopraelevazione di tre piani in metallo e vetro destinata al conservatorio. Quest'ultimo avrebbe potuto essere situato nell'ex convento di Saint-François, di proprietà dello Stato, ma il suo cattivo stato che richiede investimenti costosi ha portato a uno studio di programmazione in corso. Questa ristrutturazione pesante rimodellerà i percorsi pedonali del centro città. Di fronte al colonnato, libererà l'area alberata dal parcheggio che la deturpa”*, conclude Circo.

[LEGGI L'ARTICOLO IN LINGUA ORIGINALE](#)

About Author



[Christine Desmoulin](#)

Giornalista e critica d'architettura francese, Christine Desmoulin collabora con numerose riviste di settore ed è autrice di svariate opere tematiche e monografiche per diverse case editrici. La sua attività si estende alla curatela di importanti mostre, tra le quali spiccano: "Scénographies d'architectes" presso il Pavillon de l'Arsenal a Parigi; "Bernard Zehrfuss, la poétique de la structure" alla Cité de l'Architecture di Parigi; "Bernard Zehrfuss, la spirale du temps" al Musée Gallo-Romain di Lione; e «Versailles, Patrimoine et Création" nell'ambito della Biennale dell'architettura e del paesaggio. Tra le sue pubblicazioni più recenti si segnalano i volumi: "Un cap moderne: Eileen Gray, Le Corbusier, architectes en bord de mer" e "La Maison Louis Carré d'Alvar Aalto", quest'ultimo realizzato con François Delebecque (editi da Les Grandes Personnes et Éditions du Patrimoine, 2022 e 2025).

[See author's posts](#)

[+](#) Condividi