





ALMA MATER STUDIORUM UNIVERSITA' DI BOLOGNA  
CAMPUS DI CESENA  
SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

CORSO DI LAUREA SPECIALISTICA A CICLO UNICO IN  
ARCHITETTURA

TESSUTI URBANI  
PROGETTO PER LA STAZIONE DI RIMINI

Tesi in  
Laboratorio di Sintesi Finale di Spazi Urbani

Relatore

Francesco Gulinello

Correlatore

Anna Maria Manferdini

Presentata da

Marco Vicini

Sessione I  
Anno Accademico 2014/15



La Prima Parte del volume, *Manualistica e Rimini, città e territorio*, raccoglie una serie di capitoli dedicati alla lettura ed all'analisi del territorio di Rimini. I materiali sono stati elaborati all'interno del Laboratorio di Laurea "Figure di spazi urbani", coordinato del prof. Francesco Gulinello nell'Anno Accademico 2014/15.

La seconda parte del volume, *Tessuti Urbani*, raccoglie i materiali dedicati all'approfondimento tematico ed alle proposte progettuali sviluppati dal candidato.



## INDICE

### MANUALISTICA

Pesaggi della Mobilità- Mobilità e città diffuse PAG. 9  
Luca Baldini, Giorgio Lambertini, Alberto Larovere

La stazione. Temi progettuali PAG. 35  
Maura Pandolfi, Michela Tiddia

Passato e Presente Delle Stazioni Italiane PAG. 57  
Marco Vicini

L'architettura della stazione nella manualistica PAG. 69  
Marcella Peticca

RIMINI, CITTA' E TERRITORIO PAG. 99

Modificazione e riuso PAG. 101  
Maura Pandolfi, Michela Tiddia

Nascita ed evoluzione di una città PAG. 125  
Emanuele Pasini, Elisabetta Santonocito

Trasformazioni urbane e modelli PAG. 143  
Marcella Peticca, Marco Vicini

TESSUTI URBANI. PROGETTO PER LA STAZIONE DI RIMINI PAG. 197  
Marco Vicini









## INDICE

La città densa

Crisi della città storica

I modelli urbani della scuola di Chicago

Delocalizzazione dei poli produttivi e di eccellenza nella città diffusa

Alta mobilità e facile accessibilità

Costante tendenza alla metropolizzazione

Isotropie e gerarchie urbane

Tubi, spugne, e placche - mappe e modelli della rete della mobilità

Bibliografia



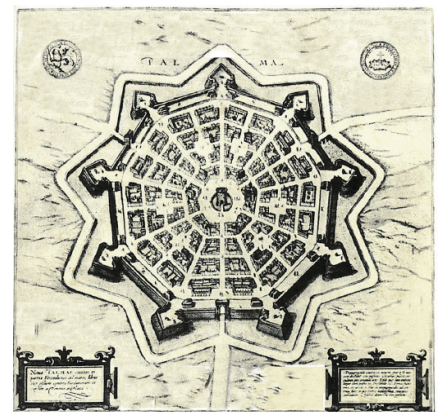
[Fig. 1]

## LA CITTA' DENSA

Nel celebre saggio *La città nella storia*, Lewis Mumford <sup>1</sup> definisce la città densa e concentrata, quella che tutti hanno in mente all'evocazione del nome città, come il prodotto dell'agglomerazione. Le concentrazioni di popolazione in determinati periodi storici ed aree geografiche hanno origini molto diverse, a seconda delle finalità insediative: la cittadella, sede e simbolo del potere temporale, ed il tempio, simbolo culturale ed edificio consacrato al culto delle divinità, ne influenzano la forma, il principio insediativo, e le modalità di interazione della collettività che vive entro le sue mura. [Fig. 2]

Gli effetti dell'agglomerazione riguardano la sfera produttiva e quella sociale e sono legati al raggiungimento di livelli superiori di produttività e di efficienza determinati dalla suddivisione del lavoro, dalla specializzazione, dalla possibilità di confrontare esperienze ed idee, ma soprattutto dalla presenza di un organismo "superiore" di gestione e controllo. L'esercizio del potere centrale, regale o ecclesiastico, ha sempre attinto al potenziale umano dell'urbe, realizzando obiettivi inimmaginabili per la cultura precedente. Le popolazioni hanno storicamente accettato questo compromesso: abitare un luogo urbano per godere dei servizi e delle opportunità che solo la città è in grado di offrire, a discapito di riduzioni di libertà, condizioni igieniche deficitarie, differenziazioni sociali sempre più accentuate, ed emarginazione.

Dal secondo dopoguerra ad oggi, i fattori che hanno determinato in modo diretto ed indiretto le principali trasformazioni nell'uso del territorio esterno alla città sono stati di natura economica e sociale. L'abbandono di quote rilevanti di terreni destinati ad attività agricole e la progressiva decentralizzazione dei processi produttivi (e centralizzazione progressiva delle attività commerciali) hanno portato ad una nuova distribuzione della popolazione nei tre principali settori economici. L'influenza ulteriore di nuovi modelli di riferimento per quanto riguarda la mobilità personale e l'indebolimento generale della capacità di aggregazione della città hanno contribuito alla nascita dell'urbanizzazione diffusa. Il successivo sviluppo delle grandi attrezzature per il tempo libero ed il divertimento (all'aperto ed al chiuso), collocate ai margini dell'area urbana, ed un progressivo aumento dei costi della città compatta, hanno favorito questa tendenza.



[Fig. 2]

Nota 1

Mumford L., 2002, *La città nella storia*, Milano: Bompiani

Figura 1, Pagina 2

Pianta prospettica della città di Rimini tratta da "Civitates Orbis Terrarum" pubblicata a Colonia tra il 1572 e il 1617. Opera voluta da G. Braun a continuazione del "Theatrum" di Ortelius. Parteciparono alla stesura dell'opera i migliori calcografi del tempo come F. Hogenberg e S. Neuvelt e artisti come G. Hoefnagel, proponendo nuove rappresentazioni diventate prototipi per molte pubblicazioni successive. Gobbi G., Sica P., *Le città nella storia d'Italia. Rimini*, 1988, Bari: Laterza, Pag. 13

Figura 2, Pagina 3

Pianta storica di Palmanova, città fortezza che rappresenta l'immagine per eccellenza di città tradizionale: densa e concentrata. Pavan G., *Palmanova fortezza d'Europa (1593-1993)*, 1993, Bari: Marsilio, Pag. 7



[Fig. 3]

## CRISI DELLA CITTA' STORICA

Nel testo *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Francesco Indovina <sup>2</sup> sostiene che la diffusione urbana, contrapponendosi alla concentrazione, non costituisce un preordinato attacco alla città, ma l'esito di una variazione della struttura sociale che si ripercuote in nuove necessità spaziali. Nuovi modelli economici e sociali, molteplici occasioni di lavoro, uniti all'avvento dei nuovi servizi di telecomunicazione e dei più moderni sistemi di trasporto di massa, hanno reso superflua l'aggregazione, consentendo alla società dell'urbanizzazione diffusa di avvalersi ugualmente dei vantaggi che in precedenza erano appannaggio della città storica, pur rinunciando alla concentrazione. Léon Kier, in un celebre saggio sull'armonia degli insediamenti, critica certi aspetti della città diffusa, sottolineandone le eccessive diluizioni orizzontali e congestioni verticali, le quali non si prestano alla sintonizzazione estetica tipica della città tradizionale [Fig. 3], e sottolinea come la nuova architettura ed urbanistica tendano spesso a travalicare i limiti fisici dell'uomo [Figg. 4-5].

Un'ulteriore tendenza migratoria, riscontrata dal celebre urbanista come peculiare dell'intero nord Italia, opposta alla precedente per costituzione ma simile per gli effetti che comporta, ha origine nel progressivo miglioramento economico degli strati sociali occupati nell'attività agricola, e nel conseguente abbandono del settore primario a favore del secondario, e del terziario. Forma visibile di tale emancipazione culturale è la casa, generalmente mono-familiare, auto-promossa (spesso auto-costruita) da insediare in aree di proprietà o in aree agricole di minor prezzo, a ridosso del centro urbano e delle aree produttive.

L'urbanizzazione che ne risulta appare sparsa, e priva di un disegno coerente. La struttura urbana si dirama dai centri abitati preesistenti, più o meno antichi, più o meno grandi, e per effetto delle sue caratteristiche funzionali si costituisce ad isole, insensibile alle direttrici principali ed ai tessuti preesistenti. Le interconnessioni tra i singoli insediamenti risultano poco rilevanti; vengono a formarsi delle enclaves, spesso con connotazione parentale, che si rapportano al territorio circostante in modo ridotto, sia socialmente che economicamente, per la frequente produzione agricola di



[Fig. 4]



[Fig. 5]

Nota 2

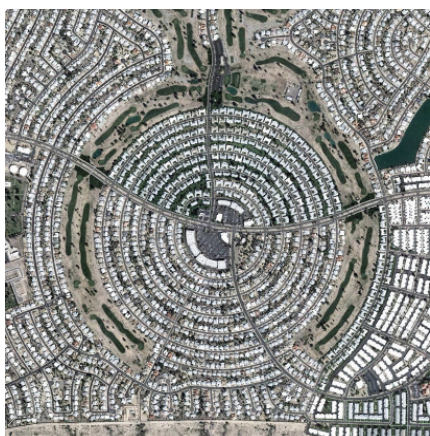
Indovina F., 2009, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano: Franco Angeli

Figura 3, pagina 4

Le modalità qualitative di espansione delle città contemporanee, orizzontale e verticale. Krier L., 2008, *L'armonia architettonica degli insediamenti*, Firenze: Libreria Editrice Fiorentina, Pag. 9

Figure 4-5, pagina 5

I disegni di Léon Krier, manifestano una critica alla città diffusa, Krier L., *L'armonia architettonica degli insediamenti*, 2008, Firenze: Libreria Editrice Fiorentina, Pag. 9



[Fig. 6]

## Nota 3

Duany A., 2010, *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, New York: North Point

## Nota 4

Christaller W., 1980, *Le località centrali nella Germania meridionale*, Milano: Franco Angeli

## Figura 6, Pagina 6

Esempio di sprawl urbano. Osservando la morfologia dell'impianto, la destinazione d'uso residenziale, e la ripetitività del modello edilizio applicato, si evince che si tratta di nuovi aggregati al tessuto della città

## Figura 7, Pagina 7

Rappresentazione di Rimini e della delocalizzazione dei servizi pubblici tipici della città tradizionale all'interno dell'urbanizzazione diffusa; il loro utilizzo, da parte dei cittadini, come se si trovassero all'interno della città storica, fa dell'urbanizzazione diffusa una città diffusa.

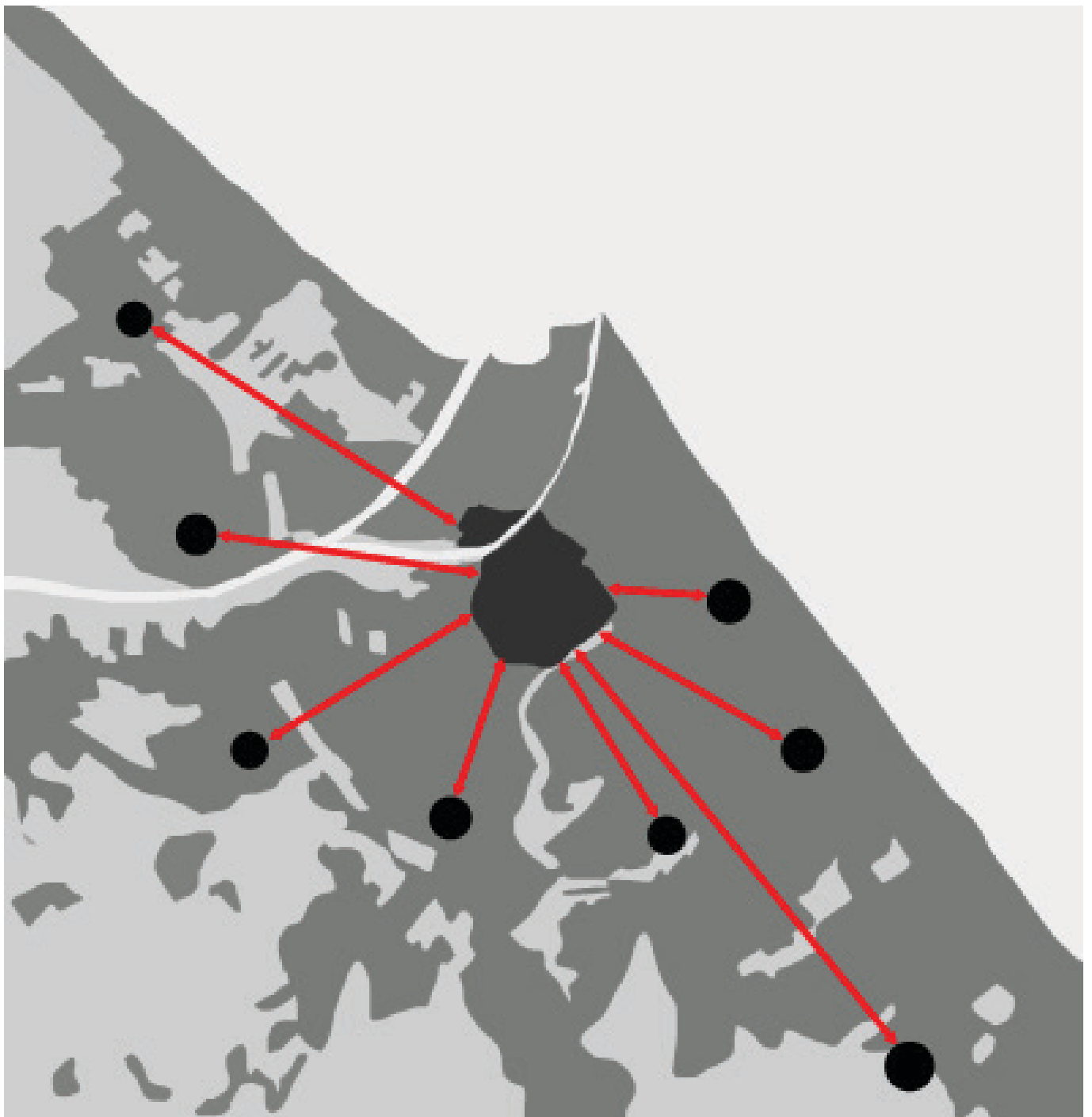
auto-consumo. Questa neo-diffusione non è accompagnata dalla realizzazione di un'adeguata rete di infrastrutture e di servizi, a causa della sua matrice culturale prettamente contadina, che privilegia forme di aiuto reciproco con una prima caratterizzazione di basso livello; sono infatti assenti i servizi di base, le infrastrutture viarie sono spesso carenti, e gli standard urbanistici non sono rispettati.

Il momento di passaggio qualitativo si ha quando il territorio si arricchisce dei servizi tipici della città compatta, e quando la popolazione ivi insediata ne fa uso come se si trovasse all'interno della città storica. "Dotazione e uso fanno di un'urbanizzazione diffusa una città diffusa"<sup>1</sup> dotata delle peculiarità funzionali e sociali proprie della città tradizionale ma priva delle sue caratteristiche fisiche e morfologiche, esercitando i suoi effetti come una città compatta senza tuttavia averne le caratteristiche di concentrazione e densità: una nuova forma di città.

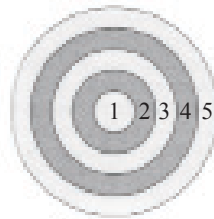
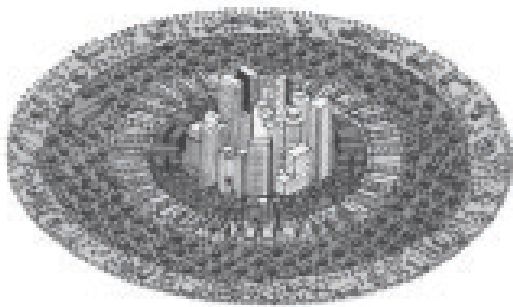
Sovente si fa riferimento alla città diffusa come un fenomeno di sprawl di tipo nord-americano. Esistono due fondamentali differenze, come sottolinea Andres Duany in *Suburban Nation: the rise of sprawl and the decline of the american dream*<sup>3</sup> tralasciando le quali non si può avere comprensione dei fenomeni in corso: lo sprawl costituisce una procedura di intervento nel territorio per rilevanti aggregati [Fig. 6], mentre la diffusione è un fenomeno che in larghissima parte si presenta come singolare. Lo sprawl è un modo di costruire la città, mentre la diffusione è una modalità di modificazione della situazione urbana consolidata. Gli esiti sono differenti poiché quest'ultima ingloba centri ed insediamenti storici, ricostruendo un tessuto urbano differente dal precedente, e non la costruzione di un paesaggio nuovo.

Ulteriore elemento di modificazione della città è rappresentato dal ruolo che assume a livello territoriale. Il geografo tedesco Walter Christaller, con La teoria dei luoghi centrali, enunciata all'interno de *Le località centrali nella Germania meridionale*<sup>4</sup> cerca di spiegare perché le città siano situate in un luogo specifico e non distribuite disordinatamente sul territorio, ed in seguito come le città più grandi abbiano caratteristiche e potenzialità che mancano ai luoghi gerarchicamente inferiori (funzioni del traffico, ecc.). Lo sviluppo del territorio mediante la realizzazione ed il potenziamento di autostrade, aeroporti, ed ulteriori infrastrutture, influenza direttamente ed indirettamente la forma della città, e le funzioni produttive che vi sorgeranno.



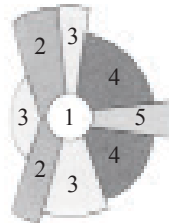
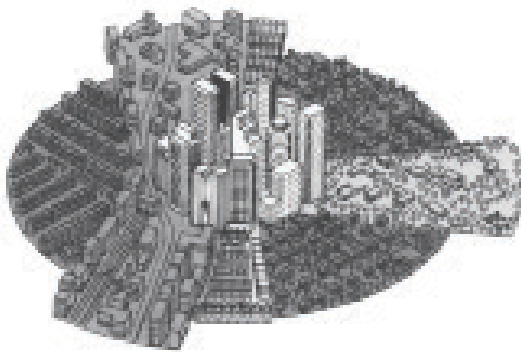


[Fig. 7]



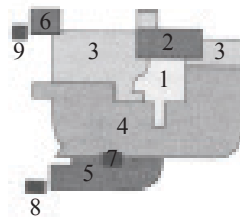
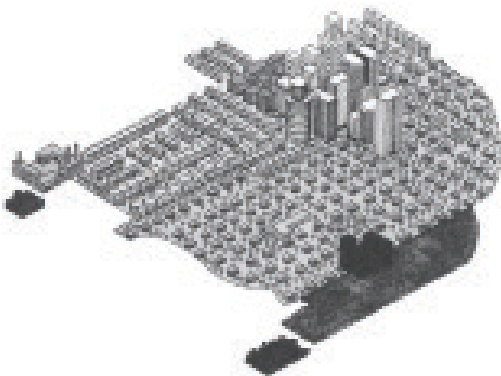
### Il modello di città concentrico-radiale

1. Nucleo centrale dei servizi e del commercio
2. Zona di transizione
3. Zona residenziale operaia
4. Zona residenziale del ceto medio
5. Zona di pendolarismo dei ceti agiati



### Il modello di città per settori

1. Nucleo centrale dei servizi e del commercio
2. Corridoio di traffico a carattere industriale
3. Zona residenziale operaia
4. Zona residenziale del ceto medio
5. Zona residenziale dei ceti agiati



### Il modello di città polinucleare

1. Nucleo centrale dei servizi e del commercio
2. Zona commerciale e dell'industria leggera
3. Zona residenziale del ceto basso
4. Zona residenziale del ceto medio
5. Zona residenziale dei ceti agiati
6. Industria pesante
7. Area periferica dei servizi e del commercio
8. Sobborgo residenziale
9. Sobborgo industriale

## I MODELLI URBANI SECONDO LA SCUOLA DI CHICAGO

Le città sono strutture molto complesse, a seguito della compresenza di molteplici attività produttive e di servizi, e perché manifesto della stratificazione sociale. Per rappresentarle in maniera semplificata e per schematizzare le principali correlazioni, spesso vengono impiegati i cosiddetti modelli urbani o i modelli dello sviluppo urbano, descritti da Thomas Reichart in *Bausteine der Wirtschaftsgeographie*<sup>5</sup> Essi aiutano a comprendere e spiegare la crescita in superficie delle città e delle strutture che ne risultano. I tre modelli classici: derivano dalle riflessioni sviluppate nell'ambito della Scuola di Chicago e riassumono le diverse strutture di una città in funzione della distribuzione dei ceti sociali, delle attività economiche e dei flussi.[Fig. 8].

« Burgess (1929) partì dall'idea che una città si espande dall'interno verso l'esterno, tendenzialmente in modo uniforme in tutte le direzioni. Presuppose inoltre che lo sfruttamento del territorio e la distribuzione dei gruppi di popolazione nelle città non avviene in modo uniforme. Per questo motivo in ogni zona della città dominano determinate utilizzazioni territoriali oppure gruppi di popolazione. Secondo Burgess, lo sviluppo più rapido lo vive la City, grazie alla sua attività economica. »

« Hoyt (1939) partì invece dall'idea che lo sviluppo delle città porta alla costituzione di quartieri relativamente omogenei. Un esempio evidente è dato dalla disposizione delle zone industriali e di quelle residenziali dei lavoratori, che si trovano lungo importanti vie di traffico. I ceti benestanti evitano per lo più queste zone e si insediano generalmente nelle aree intermedie, con una preferenza per la periferia. »

« Harris & Ullmann (1945), per il loro modello polinucleare, partirono dal presupposto che alcune funzioni che in una città si svolgono all'interno dello stesso spazio si respingono, altre invece si attraggono. Esistono nuclei specifici (centro città, Shopping-Center, parco cittadino o quartiere industriale) in cui si concentrano queste funzioni ed attività. Le zone utilizzate a scopi industriali si trovano spesso vicino alle zone residenziali per lavoratori. Le zone residenziali del ceto medio-superiore sono per contro lontane dalle industrie.

Oggi la superficie maggiore di una città non è data dal centro ma dalla



[Fig. 9]

Figura 8, Pagina 8

Rappresentazione dei tre modelli di città secondo Burgess, Hoyt e Harri-Ullmann.

«Ogni città ha una propria struttura spaziale specifica, che dipende anche dalla morfologia del terreno e che si rispecchia nella sua pianta. Quest'ultima mostra con quali criteri si dispongono e si organizzano i suoi principali elementi (la rete delle vie di comunicazione, l'organizzazione dell'approvvigionamento, le zone libere più grandi, le aree industriali e quelle residenziali). Spesso città di dimensioni simili possiedono gli stessi elementi urbani, anche se in forma e quantità diverse. Ciò determina in buona parte lo stile e il carattere delle città. Si ottiene così un'immagine della cui impronta è data essenzialmente dalla disposizione, dalla forma e dalla scala degli assi principali di traffico, dalla densità delle costruzioni, dalla dimensione delle superfici verdi, dall'allineamento di singoli edifici e dei palazzi, dai modi di costruzione, ecc..»

Reichart T., *Bausteine der Wirtschaftsgeographie*, 1996, Stuttgart: UTB, Pag. 116

periferia. Questi sobborghi ci mostrano un tipo di città modificato. La struttura dell'abitato, così come si è formata negli ultimi decenni, è caratterizzata da una bassa densità di costruzioni, da una stretta compenetrazione di superfici libere e superfici insediate, come pure da un ordine e una centralità deboli. Diversamente dalle strutture urbane "classiche", predominano oggi grandi sistemi di spazi isolati e a sé stanti, come le "città dormitorio", le zone artigianali o quelle commerciali. »<sup>5</sup>

Il modello di Harris & Ullmann riportate in *Bausteine der Wirtschaftsgeographie* di Reichart<sup>5</sup> mostra le funzioni principali di una città (l'abitare, il lavoro, l'approvvigionamento e lo svago) si svolgono secondo uno schema spaziale definito. Le aree industriali sono situate nei pressi dei principali assi viari di traffico (ferrovia, autostrada, idrovie) perché qui ci si aspetta di poter contare su trasporti più veloci e vantaggiosi. Lo svago preferisce le zone verdi. Le abitazioni si trovano generalmente in quartieri tranquilli, lontane dal rumore e dall'inquinamento generato dal traffico veicolare. Infine i negozi non vengono costruiti in luoghi isolati, bensì nelle vicinanze di altri negozi o di infrastrutture molto frequentate (vantaggi legati all'ubicazione ed all'accessibilità). Ciononostante, le singole funzioni fondamentali non possono essere completamente disgiunte tra loro, in particolar modo nelle città storiche: si nota quindi una loro mescolanza. A seconda di come queste funzioni si sovrappongono o si intersecano, si possono generare dei conflitti di uso del suolo. Vivere nei pressi di rumorose vie di comunicazione o lo svolgimento di un'attività artigianale in quartieri residenziali comportano situazioni potenzialmente conflittuali. I conflitti derivati dall'uso del suolo emergono principalmente nel momento in cui due interessi divergenti si scontrano. Questo capita soprattutto se le diverse utilizzazioni presentano aspetti critici (rumore, gas di scarico, aspetti legati alla sicurezza, ecc.).

Osservando una vista aerea della città di Rimini, e consultandone le tavole del PRG, è possibile notare come vi sia una compresenza di ampie aree omogenee, in particolar modo quella turistico-balneare, e al tempo stesso, frutto della mancata pianificazione urbanistica successiva agli anni della ricostruzione, elementi importanti di edilizia produttiva all'interno del tessuto residenziale. Il rapporto conflittuale fra le aree a differente destinazione di uso qui evidenziate ribadisce ulteriormente l'importanza della distinzione espressa in ultimo luogo da Harris & Ullmann, e come gli strumenti urbanistici siano essenziali in quanto garanti della qualità urbana e limitatori delle criticità.

#### Nota 5

Gilgen K., 2001, *Kommunale Richt- und Nutzungsplanung*. Zürich

Heineberg H., 1989, *Stadtgeographie*.

Paderborn

Reichart T., 1999, *Bausteine der Wirtschaftsgeographie Bern*, Stuttgart, Wien

Reinborn D., 1996, *Städtebau*. Stuttgart, Berlin, Köln

Zweibrücken K., 2002, *Verkehrsplanung*.

*Unterrichtsskript* HSR Studiengang R Verkehrsplanung

#### Nota 6

Reichart T., *Bausteine der Wirtschaftsgeographie*, 1996, Stuttgart: UTB

## DELOCALIZZAZIONE DEI POLI PRODUTTIVI E DI ECCELLENZA NELLA CITTA' DIFFUSA

Fin dalla prima metà del XIX secolo, come evidenzia Leonardo Benevolo ne *Le origini dell'urbanistica moderna*<sup>7</sup>, la rivoluzione industriale ha influenzato nel tempo la struttura stessa delle città. L'espansione incontrollata dei sobborghi operai di periferia e la successiva strategia degli sventramenti [Figg. 9-10], operata nei poli principali di Europa, innescarono una serie di modificazioni morfologiche e sociali che portarono, nel XX secolo, al fenomeno della delocalizzazione dei centri produttivi e dello spostamento del ceto medio borghese dal centro città alla prima periferia urbana.

Parte dei centri di controllo e dei poli di eccellenza hanno seguito il flusso della diffusione e si sono rilocalizzati, o hanno localizzato loro porzioni nella città diffusa; questa tendenza può esser stata determinata da particolari situazioni di mercato, da opportunità tecnologiche, o sociali. Mentre i servizi come centri commerciali, aree sportive e multisala, proprio in ragione della dislocazione della popolazione-cliente, avevano come peculiarità essenziale l'accessibilità; i centri di governo e di eccellenza hanno privilegiato una collocazione urbana, anche in città minori. Il territorio via via si de-gerarchizza. Andrea De Santi, in *Rimini nel secondo dopoguerra*, propone una serie di approfondimenti inerenti alla fase della ricostruzione post bellica di Rimini, sottolineando altresì come i PRG, i PEEP, e gli altri strumenti urbanistici, proponessero una linea di sviluppo della città sensibile alla delocalizzazione nelle aree di espansione di molti dei servizi collocati originariamente nel centro storico.

Questa nuova struttura territoriale è stata denominata "arcipelago metropolitano", termine che tende a sottolineare la funzionalità e la socialità urbana piuttosto che la struttura fisica del territorio antropizzato; arcipelago perché costituito da entità separate ma fortemente integrate fra loro, metropolitano perché esprime tutti i livelli e le funzionalità di una città tradizionale estesi alla metropoli. Questa realtà è attraversata da una popolazione in grande movimento, che gode di uno spazio dilatato attrezzato dei servizi propri della città storica, senza l'oppressione della concentrazione; una condizione metropolitana che prima costituiva privilegio solo di alcuni oggi è un'opportunità per quote crescenti di popolazione.



[Fig. 10]



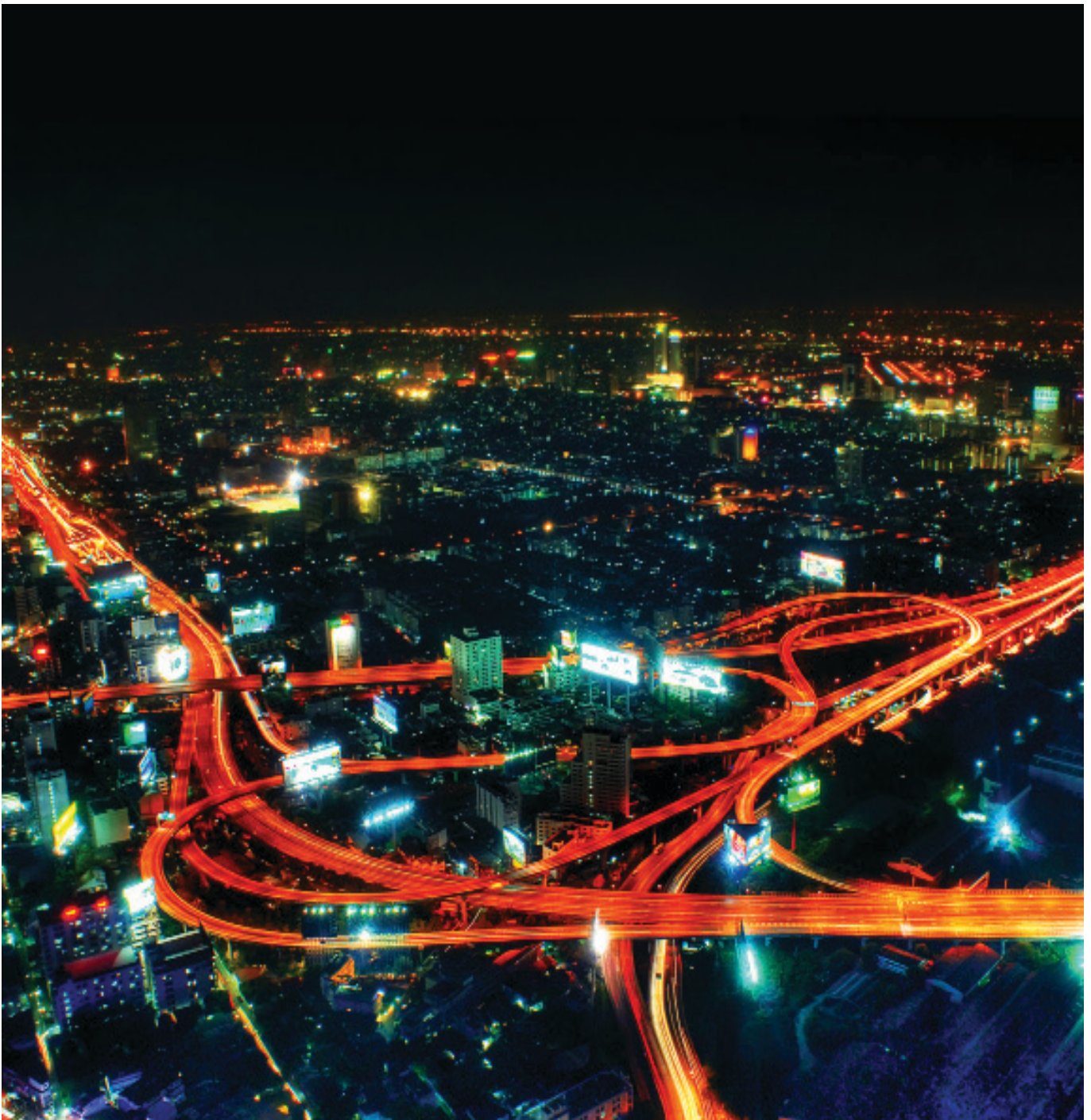
[Fig. 11]

Nota 7

Benevolo L., 2010, *Le origini dell'urbanistica moderna*, 1991, Bari: Laterza

Figure 10-11, Pagina 11

Due fotografie degli sventramenti voluti da Napoleone III a Parigi. Le modificazioni urbanistiche all'assetto urbano della capitale francese, coordinate da Haussmann, sono fra le più note, per aver contribuito a modificare il volto di una città, che nel XIX sec. d.C. conservava ancora la struttura medioevale. La "modernizzazione" della città passò attraverso la realizzazione di imponenti assi viari, grandi piazze di connessione, ecc. Londei E. F. T., *La Parigi di Haussmann. La trasformazione urbanistica di Parigi durante il secondo Impero*, 1982, Bologna: Kappa, Pag. 33-38



[Fig. 12]

## ALTA MOBILITA' E FACILE ACCESSIBILITA'

L'alta densità e l'intensità tipiche delle città storiche rappresentano la facoltà, da parte della cittadinanza, di raggiungere agevolmente ogni sua parte; grande accessibilità a livello generale, e ancor di più a livello di quartiere sono una peculiarità specifica della grande città. Sul tema dell'accessibilità Sergio Conti, in *Capitale e territorio. Processo capitalistico e utilizzazione del territorio in Italia*<sup>8</sup>, avanza una serie di puntualizzazioni al fine di meglio comprenderne l'importanza, stabilendo che si tratta di fatto di un'accessibilità molto differenziata, sul piano tecnologico, amministrativo, ed economico-sociale. Il punto di vista che prevale nelle considerazioni relativamente alla città (compatta) è l'accessibilità misurata in termini di molteplicità di occasioni e di vicinanza; da quest'ultimo punto di vista la differenza tra la città tradizionale e quella diffusa risulta massima: nella seconda, la popolazione si presenta fortemente penalizzata in termini di accessibilità fisica ad ogni punto. La differenza tra queste due forme di città può ridursi in presenza di una maggiore propensione al movimento e di una maggiore accessibilità se misurata in termini di tempo. Alta mobilità e facile accessibilità annullano gli effetti dell'assenza di densità e di intensità.

Il punto di vista evoluzionista, come sottolineato da Lewis Mumford all'interno del saggio *La Città nella storia*<sup>9</sup>, sostiene la tesi della città come "nicchia ecologica" della specie. Secondo questa tesi l'insediamento umano tende a materializzarsi in una forma che rimanda costantemente alla città storica [Fig. 12] e quest'ultima tende a prevalere sulle altre forme di organizzazione del territorio: qualsiasi sia la struttura che l'insediamento assume evolverà verso una forma riconducibile alla città. Questo concetto indica che la trasformazione è fortemente influenzata dalla cultura urbana; non si tratta di un'evoluzione casuale, ma causale. L'esito di questi fenomeni manifesta una modificazione nell'uso generale del territorio, più accentuato rispetto al passato; dal punto di vista dell'urbanizzazione si riscontra un uso più estensivo del territorio e più intensivo della città. In questa nuova situazione si viene a costituire una continua città diffusa, all'interno della quale si collocano più città concentrate, connotate da una tendenziale specializzazione sociale e di servizi; la conseguenza diretta di questa realtà è un incremento significativo della mobilità delle persone [Fig. 13].



[Fig. 13]

Nota 8

Conti S., 1981, *Capitale e territorio. Processo capitalistico e utilizzazione del territorio in Italia*, Milano: Franco Angeli

Nota 9

Mumford L., 2002, *La città nella storia*, Milano: Bompiani

Figura 12, Pagina 12

La foto rappresenta uno snodo della città di Chicago. Le arterie del traffico veicolare delle grandi città metropolitane sono costantemente invase dai mezzi di locomozione, pubblici e privati, manifesto dei continui spostamenti delle persone nella città diffusa. Smith J., *A Photo Tour of Chicago*, 2007, Stuttgart: UTB, Pag. 116

Figura 13, Pagina 13

Canaletto. *Piazza San Marco verso la Basilica*. Le origini di Venezia sono manifesto della costante tendenza alla metropolizzazione: Benvenuti G., *Le Repubbliche Marinare. Amalfi, Pisa, Genova, Venezia*, 1989, Roma: Newton & Compton



[Fig. 14]



## COSTANTE TENDENZA ALLA METROPOLIZZAZIONE

Il territorio e la città sono in continua trasformazione, come evidenzia Francesco Indovina in *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*<sup>10</sup>; la tendenza alla dispersione si sposa con un processo che possiamo chiamare di metropolizzazione del territorio. Si può constatare che la dispersione e la metropolizzazione pur appartenendo talvolta ad “ere” diverse sono strettamente correlate, ovvero la dispersione genera la metropolizzazione del territorio e quest'ultima evita che la dispersione impoverisca la vita della comunità, generando crescita economica e sviluppo sociale [Fig. 14].

Un ulteriore fattore che incentivò lo sviluppo di servizi pubblici distribuiti nelle nuove periferie urbane fu l'evento bellico che colpì l'Europa a metà del XX secolo. La ricostruzione delle città distrutte dalla guerra e la richiesta di nuove abitazioni per gli immigrati dalle campagne e dalle zone più depresse di Italia, produssero nel giro di vent'anni un aumento di 31 milioni di vani in fabbricati residenziali<sup>11</sup>. Andrea De Santi, in *Rimini nel secondo dopoguerra*, evidenzia come l'emergenza investì in particolar modo il capoluogo romagnolo, con il 75% degli edifici distrutti o inagibili, le principali infrastrutture quali strade, ferrovie ed ospedali inutilizzabili, e le utenze come acqua, gas, corrente elettrica, interrotte. L'amministrazione comunale, stilando la prima relazione sulla condizione della città la definì «la vera grande mutilata di Italia»<sup>2</sup>. In questo momento critico si lasciò ampio spazio all'autocostruzione, ed alle lottizzazioni “spontanee”, le quali occuparono con edifici residenziali vaste aree di suolo tra la città ed il mare, senza lasciare spazio ai servizi pubblici. Nell'arco di 10 anni il volto della città e dei suoi dintorni era profondamente mutato, spingendo la città a varare un piano che aveva come obiettivi l'aumento della dotazione di servizi pubblici, l'ampliamento del sistema di aree verdi attrezzate, ed il decongestionamento del centro cittadino attraverso la delocalizzazione.

Con il termine “metropolizzazione” si indica la tendenza all'integrazione complessiva di diversi aggregati urbani, e dei territori ad urbanizzazione diffusa, che riguarda attività economiche, relazioni sociali, culturali, ecc.. I territori, caratterizzati da diverse modalità di antropizzazione, si funzionalizzano per realizzare obiettivi di efficienza, strategie di sviluppo, e

Nota 10

Indovina F., 2009, Indovina F. (a cura di), *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano: Franco Angeli  
Figura 14, Pagina 14

Espansione della città di Rimini dal 1888 al 1988. E' possibile notare la come l'espansione urbana avvenga principalmente dal 1948 al 1988, successivamente alla seconda guerra mondiale. La dispersione è avuto luogo negli anni del boom economico ed edilizio, mentre la metropolizzazione del territorio successivamente. De Santi A., *Rimini nel secondo dopoguerra*, 2008, Cesena: Il Ponte Vecchio  
Carta Rimini 1888., *Carta topografica Foglio 07*, 1888, Rimini: Catasto provinciale  
Carta Rimini 1948., *Carta d'Italia Foglio 101*, 1948, Rimini: Catasto provinciale  
Carta Rimini 1988., *Carta topografica Foglio 256-Sez. II*, 1888, Rimini: Catasto provinciale

Nota 11

Salzano E., *Fondamenti di urbanistica*, 1998, Bari: Laterza, pag. 111

Nota 12

Comune di Rimini-Segreteria Generale, Situazione di Rimini, 27 novembre 1944, ASCMRn, presso ASRn, Busta 070288

Nota 13

ACR-ACC, seduta del 27.07.1964  
Oggetto: “Proposta di affidamento di incaricoper l'elaborazione del PRG del comune di Rimini. Determinazioni. Proposta di dichiarazione programmatica

per garantire migliori condizioni di vita alle popolazioni insediate. I processi di diffusione e dispersione territoriale non costituiscono né la premessa, né la ricerca di un'autonomia degli stessi territori o aggregati, ma una modalità diversa e più allargata di costruire interrelazioni ed interdipendenze. Una diversa modalità di produzione di "città", di una nuova forma di città.

Nelle aree metropolitane tradizionali i legami tra il centro storico ed il resto del territorio tendono a modificarsi: i movimenti di persone non sono monodirezionali, ma pluridirezionali, compresi quelli dal centro alla periferia, come esito della diffusione non solo di popolazione ma anche di attività, di funzioni commerciali, di servizi, ecc. La tendenza dunque, non è più quella storicamente giustificata da fini di controllo e sicurezza, di concentrare in un unico punto tutte le funzioni principali, quelle economiche e dei servizi superiori, ma piuttosto di distribuire nel territorio ampio punti di specializzazione diversificati e integrati tra loro. La città così costituita verrà a formare un'estensione urbanizzata rappresentata dalla città regione.

«La prima ipotesi considera che la città-regione [Fig. 15] sia una città di smisurata crescita che si espande e dilaga nel territorio sotto forma di continuo urbano: si tratta a mio parere di una ipotesi errata e che confonde le idee [...]. La seconda ipotesi considera che la città regione sia un'agglomerazione di centri che pur essendo coinvolta da un comune processo di sviluppo conservano una loro autonoma esistenza. Persistono le originarie distinzioni tra città e città, tra città e campagna, tra periferie e centro, tra suburbi e nuclei urbani. Si tratta, in definitiva, di un intorno territoriale nel quale continuano ad agire i fattori di eterogeneità tradizionali, e dove quindi non esistono le condizioni di integrazione che sono tipiche della città regione. La terza ipotesi [...] considera la città regione come un artificio di forma atto a risolvere i problemi della congestione. [...] Infine, c'è una quarta ipotesi (con la quale personalmente concordo) che considera la città regione come una relazione dinamica che si sostituisce alla condizione statica della città tradizionale. In questa relazione la città si configura come il luogo di situazioni omogenee in continua mutazione, dove ogni parte si integra con le altre secondo un rapporto che si modifica ad ogni fase dello sviluppo: l'interpretazione dei fenomeni e le azioni di intervento devono essere necessariamente globali e, allo stesso tempo, elastiche. In conseguenza [...] la città regione [...] è caratterizzata da una molteplicità di interessi che si diffondono sull'intero territorio ponendolo in uno stato di permanente dinamismo, dall'alternanza del peso di ciascuna delle sue parti in relazione al ruolo che esse esercitano nel momento in cui le si considera, dalla presenza di strutture aperte, dalla tendenza ad esprimersi in configurazioni formali a-stilistiche e in continuo rinnovamento, vincolate alla dinamica delle situazioni»<sup>14</sup>.

Figura 15, Pagina 17

Rappresentazione della crescita di Rimini dal 1880 al 2013, da città a città-regione.

Fonte: Catasto di Rimini, *Carta topografica foglio numero 7*, anno di riferimento 1888

Nota 14

De Carlo G., *Questioni di architettura e urbanistica*, 2009, Rimini: Maggioli, pag. 85



[Fig. 15]



[Fig. 16]

## ISOTROPIE E GERARCHIE URBANE

«In un corpo isotropo, ad esempio in una rete isotropa [Fig. 16], non vi sono direzioni prevalenti; ogni nodo è egualmente connesso ad ogni altro, qualsiasi piano lo intersechi lo separa in due parti speculari. Un corpo od una rete isotropa infiniti non hanno né centro né periferia. All'isotropia si oppone la gerarchia che, contrariamente all'isotropia, già nella sua derivazione etimologica dal greco ecclesiastico, evoca sia l'idea di comando, di separazione, subordinazione e specializzazione, sia un'idea di sacralità. In una rete gerarchicamente organizzata i diversi nodi non godono di identica connettività ad ogni altro; un nodo, il centro, gode del massimo di connettività e solo alcuni piani possono separare la rete in parti speculari; ad uno o pochi centri principali corrispondono molti centri subordinati eventualmente organizzati in diversi ordini e diversamente specializzati»<sup>14</sup>.

E' interessante come Bernardo Secchi e Paola Viganò in *Acqua e Asfalto* osservino le recenti trasformazioni del territorio, partendo dai concetti di isotropia e gerarchia e le modalità secondo le quali esse stabiliscono sempre nuove relazioni alle diverse scale. Negli ultimi stadi di sviluppo l'isotropia è regressiva, la causa è determinata dai nuovi progetti di gerarchizzazione della rete e degli insediamenti nelle forme di *clusters* appesi alla rete veloce. Osservati a una scala territoriale più ampia si nota come essi si inseriscano perfettamente nella strutturazione della fitta maglia autostradale nazionale.

Il rapporto osmotico tra la rete delle strade e gli insediamenti, la spugna del territorio diffuso e la sua porosità, indica forme e caratteri specifici capaci di assorbire solo quelle mutazioni per le quali la rete è predisposta, oltre le quali sarà necessario introdurre delle discontinuità, spaziali e formali. Ad oggi il processo sembra muoversi in un'unica direzione, quella della progressiva gerarchizzazione, ma alcuni nuovi stimoli potrebbero introdurre approcci diversi. La critica ad uno dei fondamenti dell'urbanistica moderna, ovvero separare e isolare che porta a suddividere i diversi tipi di traffico e destinare loro specifiche infrastrutture, pone nuovamente il tema della coesistenza di mobilità non solo automobilistiche ma anche ciclabili e pedonali, che esulano dalla scala prettamente urbana e che tendono a frammentare ed interrompere il territorio.

Nota 14

Fabian L. (a cura di), 2012, *Tubi e spugne 2*, in «On mobility 2», Venezia: Marsilio  
Figura 16, Pagina 18

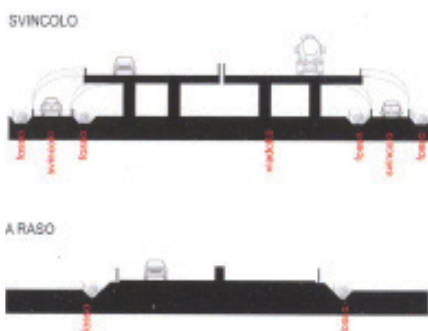
Indovina F. (a cura di), *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, 2009, Milano: Franco Angeli

Nota 15

Salzano E., *Fondamenti di urbanistica*, 1998, Bari: Laterza, pag. 111

Nota 16 Comune di Rimini-Segreteria Generale, Situazione di Rimini, 27 novembre 1944, ASCMRn, presso ASRn, Busta 070288

Nota 16 ACR-ACC, seduta del 27.07.1964  
Oggetto: "Proposta di affidamento di incarico per l'elaborazione del PRG del comune di Rimini. Determinazioni. Proposta di dichiarazione programmatica



[Fig. 17]

### TUBI, SPUGNE E PLACCHE – MAPPE E MODELLI DELLA RETE DELLA MOBILITA'

Lo scenario zero, che Paola Pellegrini introduce in *Tubi e Spugne 1*, viene definito come il simbolo di un fenomeno di evoluzione urbana ed infrastrutturale in atto a differenti scale, studiandone la razionalità che lo determina, i diversi attori, le domande che li esprimono e le loro conseguenze, mostrando come il territorio potrebbe essere in futuro, se le tendenze attuali continuassero. Tubi e spugne sono adottati come due differenti modelli analogico-matematici, base teorica per la costruzione di scenari evolutivi dell'ambiente attraverso i quali le infrastrutture e le reti di acqua e asfalto possano essere rappresentate e ripensate, anche in chiave sostenibile.

I tubi sono le strade - e le opere ad esse collegate e di raccordo con il contesto in progetto, in corso di esecuzione e realizzate - riservate alla circolazione veloce e dotate di poche uscite nel territorio attraversato. Un modello che trova nella figura della gerarchia e nella cultura moderna del progetto la principale chiave interpretativa. A domande crescenti di mobilità bisogna rispondere con infrastrutture di maggiori dimensioni; l'intento è di assorbire la mobilità sovra-locale e garantire al traffico velocità attraverso la capacità del tubo e la diminuzione della connettività, costruendo o rinforzando a questo scopo una gerarchia nei percorsi esistenti [Fig. 17]. Le linee guida del rapporto Buchanan per il traffico in town sembrano essere ancora il modello di riferimento. Una critica mossa nei confronti dei "tubi" la troviamo in *Nonluoghi* di Marc Augé in cui pone l'attenzione nei confronti della velocità di percorrenza delle arterie principali a discapito del rapporto col contesto riportata qui di seguito.

Figura 17, Pagina 20

Sezioni tubi: sono le strade che stabiliscono un rapporto di programmatico distacco con il contesto.

Fabian L., *On Mobility 2*, 2012, Venezia: Marsilio, pagg. 55

Nota 17

Augé M., 2009, *Nonluoghi*, Milano: Elèuthera, pag. 70

«La profondità storica è rivendicata tanto quanto l'apertura all'esterno, come se l'una equilibrasse l'altra. Ogni città, ogni villaggio di creazione non recente rivendica la sua storia, la presenta all'automobilista di passaggio in una serie di pannelli che costituiscono una specie di biglietto da visita. Di fatto, questa applicazione del contesto storico è assai recente e coincide con una riorganizzazione dello spazio – creazione di deviazioni periurbane, di grandi assi autostradali al di fuori degli agglomerati – che tende, inversamente, a cortocircuitare questo contesto evitando i monumenti che ne sono una precisa testimonianza »<sup>17</sup>.

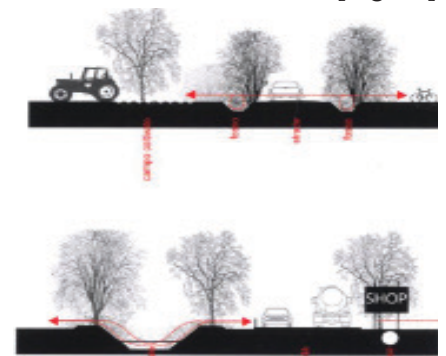
«The problems of traffic are crowding in upon us with desperate urgency. Unless steps are taken, the motor vehicle will defeat its own utility and bring about a disastrous degradation of the surroundings for living. Either the utility of vehicles in town will decline rapidly, or the pleasantness and safety of surroundings will deteriorate catastrophically [Fig. 18] – in all probability both will happen. Indeed it can be said in advance that the measures required to deal with the full potential amount of motor traffic in big cities are so formidable that society will have to ask itself seriously how far it is prepared to go with the motor vehicle».

Come sostiene Buchanan già nel 1963, «Il problema del traffico grava su di noi con drammatica urgenza. Se non si interviene rapidamente, il veicolo a motore perderà la propria utilità, peggiorando inesorabilmente la qualità dell'ambiente urbano. Se non rinunceremo all'utilità dei veicoli in città, sarà la qualità e la salubrità dell'ambiente a deteriorarsi irrimediabilmente – con ogni probabilità accadranno entrambe. Anzi si può dire anticipatamente che le misure necessarie per affrontare i volumi potenziali di traffico nelle grandi città saranno tanto imponenti da spingere la società a domandare a se stessa fino a che punto vorrà utilizzare il veicolo a motore nell'area urbana».<sup>18</sup>

La spugna è la rappresentazione di un sistema stradale capillare; il pensiero che ne è alla base suggerisce di agire pur senza un disegno complessivo per rendere il traffico più fluido e sicuro, evitando fattori di congestione oppure ostacoli e aumentando la specializzazione del nastro stradale, separando i flussi di traffico e ridisegnandone la sezione (marciapiedi, piste ciclabili, attraversamenti). Il modello della spugna si basa su un'analogia che consente di assumere lo spostamento del traffico come fosse il moto di un fluido dentro un materiale poroso, utilizzando un approccio simile ai sistemi usati in fluidodinamica per descrivere i fenomeni di percolazione. Questi paradigmi sono stati impiegati per descrivere il moto veicolare all'interno della rete minore, di una struttura la cui trama è talmente minuta da non poter essere efficacemente concettualizzata come semplice sovrapposizione e moltiplicazione di un sistema di tubi. Al tempo stesso le strade, che costituiscono il materiale fondamentale di cui si compone la spugna, sono oggetti complessi che non possono essere semplicemente ricondotti al solo sedime stradale. Le circonvallazioni attorno alle *placche* confermano la lettura del territorio come composto da molte centralità [Fig. 19].



[Fig. 18]



[Fig. 19]

Figura 18 Pagina 21 - Foto in alto  
Traffic in town: un'eccessiva "ospitalità" nei confronti dei veicoli a motore può far crollare l'intero sistema della mobilità.  
Buchanan C., *Traffic in Towns*, 1963, London: HMSO, pag 21

Figura 19, Pagina 21 - Foto in basso  
Fabian L., *On Mobility 2*, 2012, Venezia: Marsilio Editore, pagg. 57

Nota 18

Buchanan C., *Traffic in town*, 1963, Londra: HMSO Edition



[Fig. 20]

La spia più evidente è l'ampliamento residenziale attraverso "placche" urbane, cioè isole introverse frutto di un progetto unitario, localizzate prevalentemente ai margini dei borghi principali ed in continuità con questi, per convenienza di allacciamento alle reti, e perché i piani regolatori tendono a concedere più difficilmente consistenti espansioni in discontinuità con l'area urbanizzata. Questa localizzazione mostra un nuovo indirizzo dell'espansione, perché sembra (ri)confermare la gerarchia dei centri (dell'arcipelago metropolitano). In un contesto dalla conformazione insediativa apparentemente casuale, le placche risaltano per disegno e struttura (banali o semplificate che siano); esse sembrano trovare ispirazione in quella razionalità che promuove la costruzione delle Siedlungen tedesche, autonome e complete, dove l'idea di prossimità che si costruisce (abitanti simili e tutti i servizi necessari in uno spazio circoscritto) richiama l'unità di vicinato e il cellular concept del progetto Buchanan [Fig. 20].

E' opportuno osservare tuttavia che la spugna e i tubi non devono essere intesi come opzioni alternative della rete della mobilità che collega il sistema delle placche urbane: in qualsiasi rete i due sistemi possono convivere in modo più o meno efficace. Il passaggio dai tubi alla spugna è reso possibile grazie all'uso di alcuni precisi dispositivi ( gli svincoli, i caselli autostradali, le rampe di accelerazione e decelerazione) che per questo assumono, come già detto, un'importanza fondamentale: da un punto di vista matematico in essi avviene la conversione fra un sistema monodimensionale ad uno di tipo bidimensionale, collaborando in un sistema integrato.

Il progetto delle infrastrutture segue spesso un percorso top-down che dalle strade a maggiore capacità come autostrade, superstrade e tangenziali, interessa le strade dette secondarie come le provinciali e le comunali per infine informare il progetto delle strade di ordine minore. I problemi di congestione delle reti non possono risolversi esclusivamente nella possibilità di congiungere efficacemente due recapiti. L'integrazione dei due modelli suggerisce che l'efficienza di una rete si misuri anche nella capacità di assorbire la pressione che su di essa si esercita, reagendo in modo flessibile e dinamico ai carichi eccezionali. I dispositivi che costituiscono l'infrastruttura non possono essere progettati in modo isolato. La spugna intesa come grande massa filtrante che irrorra il territorio introduce l'idea che il progetto infrastrutturale, anche se piccolo, deve tenere conto del sistema e della corretta scala territoriale entro la quale esso stesso si situa.

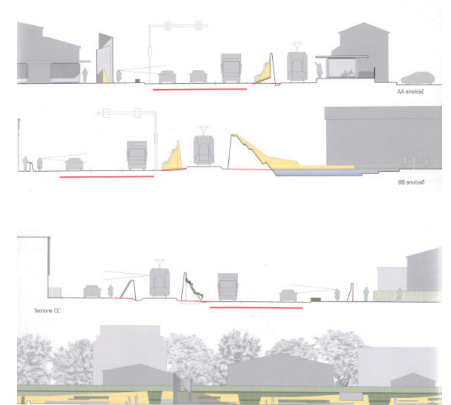


Il trasporto pubblico, similmente al trasporto privato, è ideato da un lato per rendere più veloce e fluido lo spostamento, dall'altro per definire alcuni chiari punti di accesso al sistema; questo permette il miglioramento dell'accessibilità, ma comporta la definizione o la riaffermazione di una chiara gerarchia. Da sistema flessibile che accoglie nello stesso luogo mobilità di natura differente (auto, bici, pedoni) la spugna diventa, anche grazie alle rotonde, uno spazio sempre più specializzato [Fig.21].

L'infrastruttura stessa deve evitare il rapporto gerarchico tra i sistemi, tubi e spugne devono quindi collaborare per il corretto funzionamento di tutta la rete. La rete minore delle strade è una spugna e instaura con il contesto relazioni di scambio continuo. Questo aspetto implica che il progetto dell'infrastruttura non possa essere più confinato entro specifici domini e concepito entro logiche di tipo settoriale e tecnico. Se la rete è una spugna le opere di compensazione ambientale non possono essere intese come un materiale aggiunto, ma sono parte integrante del progetto.

Una politica dei trasporti fortemente gerarchizzata ,come sostiene Bernardo Secchi in *New Urban question* <sup>19</sup>, ha implicato una concentrazione degli investimenti nella costruzione di grandi infrastrutture costose, ed ha portato a trascurare l' "irrigazione" del territorio da parte della rete minore, con conseguenze di esclusione, marginalizzazione e segregazione evidenti.

Lo stesso si può dire per la gestione delle acque: la costruzione di grandi infrastrutture e l'illusione tecnologica di poter controllare i flussi delle acque con opere di arginatura ed evacuazione rapida, ha spesso portato a restringerne lo spazio dedicato. Il conseguente aggravarsi dei problemi e i danni ingenti provocati hanno implicato una diversione di risorse verso interventi di emergenza piuttosto che verso altri scopi connessi, ad esempio, alla costruzione di un sistema ecologico più correttamente funzionante. Il che ha avuto ripercussioni anche sul piano delle emissioni di CO<sub>2</sub> e sul piano energetico. In questa situazione le risorse disponibili sono state sempre più utilizzate per riparare errori strategici del passato, con ovvio razionamento di quelle destinate al futuro in tutte le sue dimensioni.



[Fig. 21]

Nota 19 Secchi B. (a cura di),2014, *New Urban question* , Venezia: Marsilio

Figura 21, Pagina 23

Sezione che rappresenta come tutte le reti per la movimentazione "convivono" sullo stesso piano stradale.

Fabian L., *On mobility 2*, 2012, Venezia: Marsilio Editore

## BIBLIOGRAFIA.

Augé M., 2009, *Nonluoghi*, Milano: Elèuthera

Benevolo L., 1991, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Bari: Laterza

Buchanan C., 1963, *Traffic in Towns - A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, Londra: HMSO

Christaller W., 1980, *Le località centrali della Germania meridionale*, Milano Franco Angeli

Cappelli A., 2013, *Mobilità e territorio*, in «New urban question», Roma: ARACNE

De Carlo G., 2009, *Questioni di architettura e urbanistica*, Rimini: Maggioli

Duany A., 2010, *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, New York: North Point

Fabian L. (a cura di), 2012, *Tubi e spugne 2*, in «On mobility 2», Venezia: Marsilio

Fabian L. (a cura di), 2012, *Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*, in «On mobility 2» Venezia: Marsilio

Indovina F. (a cura di), 2009, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano: Franco Angeli

Indovina F. (a cura di), 1981, *Capitale e territorio. Processo capitalistico e utilizzazione del territorio in Italia*, Milano: Franco Angeli

Kier L., 2008, *L'armonia architettonica degli insediamenti*, Firenze, Libreria Editrice Fiorentina

Mumford L., 2002, *La città nella storia*, Milano: Bompiani

Pellegrini P., 2012, *Tubi e spugne 1*, in «On mobility 2», Venezia: Marsilio

Secchi B., 2011, *Isotropia vs. gerarchia*, in «Landscape of urbanism», Roma: Q5 Officina

Viganò P., 2012, *Tubi e spugne 3* in «On mobility 2», Venezia: Marsilio

# Rimini città e territorio

*prof. Matteo Cassani Simonetti*

STORIA DELL'ARCHITETTURA



## INDICE

### La stazione nella storia

Immaginario e letteratura

Stazione di posta: un padiglione e una tettoia

Nuova porta della città: valenze simboliche monumentali

Il palazzo: la stazione come edificio pubblico

La stazione principale: la precisazione tipologica

Studi razionalisti e riduzione funzionalista nel dopoguerra

La stazione contemporanea: un'occasione per la città.

### I modelli per posizione del fabbricato

La stazione di testa

La stazione ad isola

La stazione passante

La stazione ponte

La stazione piazza

La stazione sotterranea

### La classificazione per dimensione

Le stazioni principali

Le stazioni suburbane

Le stazioni rurali

### Bibliografia

## LA STAZIONE



Fig.1 C. Monet, *Gare Saint Lazare*, 1870

Il presente capitolo fa riferimento all'analisi svolta da Cristiana Mazzoli *Stazioni, architetture 1990-2010*, Federico Motti Editore S.p.A. Milano 2001. In particolare il paragrafo "Immaginario e letteratura" è tratto dalla prefazione a cura di Aldo Poli.

1. Mazzoli, C. 2001 *Stazioni*, Milano: Federico Motti editore pp.11.

2. Ronnberg, A. 2010, *Il libro dei simboli, riflessioni sulle immagini archetipe*, Colonia: Ed. Taschen, pp 444

### La stazione nella storia

#### IMMAGINARIO E LETTERATURA

Un'indagine mirata a ricostruire la storia della stazione non può non tenere conto della sua complessità e della sua valenza: la stazione è un luogo urbano, uno spazio pubblico, una macchina per i trasporti, un raccogliatore di aspettative legate al viaggio.

Nel corso dell'evoluzione da «semplice luogo di sosta e attesa al riparo a vero e proprio tipo edilizio»<sup>1</sup>, la stazione ferroviaria mostra infatti uno stretto legame con l'immaginario collettivo influenzando la cultura del tempo sia per quanto riguarda arte e letteratura, sia il mondo popolare, gli scambi e il commercio.

La nascita delle prime stazioni ferroviarie avviene agli inizi dell'800, in seguito all'invenzione del treno a vapore e alla costruzione della rete ferroviaria. «Basati sull'invenzione del motore a vapore di James Watt, i primi treni furono la forza motrice delle Rivoluzione industriale, divennero disponibili per il pubblico a partire dal 1825 in Inghilterra col primo tratto Stockton- Darlington ed unirono nel 1859 la costa orientale e occidentale degli Stati Uniti nella corsa alla conquista del West »<sup>2</sup>.

Le immagini letterarie del tempo «colgono essenzialmente l'impatto della ferrovia sul passaggio delle campagne e delle zone industriali limitrofe alla città»<sup>1</sup>. e gli scrittori si schierano: i romantici sono ostili, nostalgici «per i viaggi a piedi o in carrozza trainata da cavalli, delle percezioni individuali del paesaggio diluite nel tempo e nello spazio»<sup>1</sup>, i progressisti sono entusiasti «delle nuove abitudini di vita e di scambio, dell'accelerazione dei ritmi di lavoro e di spostamento, dell'esperienza di conoscenza di sé e degli altri»<sup>1</sup>. La letteratura esalta la contrapposizione tra l'impeto del treno, il suo rapido avanzare e la quiete serena delle campagne.

Il treno ha dato l'impressione di racchiudere in sé qualcosa di

animalesco, un toro che sbruffa, un serpente che sibila, un drago che sputa fuoco, «un mostro marino dal raffreddore di testa che getta fuori acqua da sfiatatoi ostruiti o gli ansiti e sbuffi di un serpente di mare che abbia inghiottito un vascello di traverso»<sup>3</sup>.

Nella stazione si contrappongono movimento e stasi, la rapidità tumultuosa dei treni e della tecnologia ed i lenti tempi umani dell'attesa.

Nella metà del XIX secolo viene posta l'attenzione sull'idea di luogo dell'attesa, la stazione, una piazza coperta da ampie volte in ferro e vetro, diviene sia soggetto che sfondo di vicende letterarie. L'eterogeneità dell'umanità che la popola è fatta anche di squallore, angoscia e miseria, che autori come Ruskin e Daudet, hanno tratteggiato con crudo realismo.

Agli inizi del XX secolo la base degli utenti della rete ferroviaria si allarga; la classe borghese, viaggiare in treno diviene appannaggio anche gente comune. La stazione diventa approdo sicuro, luogo in cui si ritrova l'essenza della propria città, emblema della propria terra e delle proprie tradizioni.

Le descrizioni e le interpretazioni del ruolo esercitato dalle stazioni nella vita dei viaggiatori e dei cittadini esercita ulteriore fascino nella letteratura del tempo dedica al tema del viaggio

A tal proposito Marcel Proust in una famosa pagina delle *Recherche* descrive le stazioni come «luoghi speciali [...] i quali non fanno parte per così dire della città ma che contengono l'essenza della sua personalità, allo stesso modo che ne portano un nome su un cartello segnaletico»<sup>4</sup> o quando distingue il viaggio in treno da tutti gli altri in quanto capace di rendere come la più profonda possibile, la differenza tra la partenza e l'arrivo, facendola percepire come una totalità simile ad un volo dell'immaginazione in grado di unire un punto all'altro, rendendo assimilabili due luoghi, due pensieri, due entità.

L'arte mostra a sua volta una duplice lettura del luogo della stazione, se infatti da una parte De Chirico sottolinea nella sua metafisica il carattere di solitudine, di silenzio, di un tempo umano che sembra



Fig 2. J. Turner, *Pioggia, vapore e velocità*, 1844

3. La descrizione è riportata in un articolo apparso in *La Chartre de 1930* di Théophile Gauthier, cit. in R. Cesarani, *Treni di carta*, pp. 33

4. Proust, M. 1918, *A l'ombre des jeunes filles en fleurs*, in *La recherche du temps perdu*, tomo II, Parigi Gallimard trad. it. Caproni, G. 1967 *All'ombra delle fanciulle in fiore*, Torino: Einaudi, pp. 633

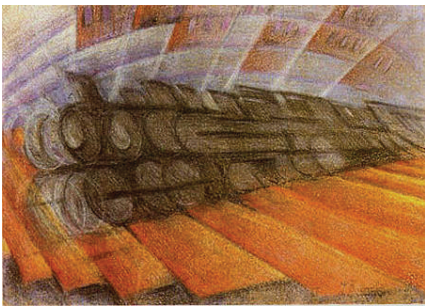


Fig.3 P.Rizzo, *Treno in corsa*, 1929

5. Filippo Tommaso Marinetti scrive: «Noi canteremo le grandi folle agitate dal lavoro, dal piacere o dalla sommosa; canteremo [...] le stazioni ingorde, divoratrici di serpi che fumano; le officine appese alle nuvole pei contorti fili dei loro fumi; [...] le locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi».

*Manifesto di fondazione del futurismo*, punto n. 11, 1908 pubblicato in Marinetti, F. 1914 «Manifesti del futurismo», Lacerba Firenze.

fermarsi se messo di fronte al tempo infinito di una manifestazione più elevata, d'altra parte Marinetti esalta la velocità<sup>5</sup>, la potenza del treno come simboli di un tempo frenetico, che si fa sviluppo a tutto tondo, senza un momento di esitazione, inglobato nell'inarrestabile progresso che egli celebra nelle sue creazioni. I treni diventano dei cavalli d'acciaio che con i loro enormi petti scivolano tra le rotaie, in grado di trasportare masse di persone nei luoghi a loro destinati, con la potenza di motori sempre più rombanti, con la forza e il vigore di tempi nuovi, alla ricerca di traguardi sempre più estremi.

Allo scoppio della Seconda Guerra la stazione diventa invece il luogo dove si salutano, spesso per l'ultima volta, i propri cari destinati alla battaglia, il treno e progressivamente la stazione assumono una posizione meno centrale nel sistema dei trasporti venendo soppiantati dall'aeroporto e dalle autostrade, il primo per la fruibilità finalmente conquistata da parte di tutti o quasi, la seconda per la comodità che lo sviluppo industriale ha donato al cittadino, che in tal modo comincia ad organizzarsi seguendo i propri tempi e non quelli di un treno che parte o arriva.

Così la stazione diventa a partire dagli anni Sessanta un posto anonimo, abbandonato a se stessa come una cattedrale comunque frequentata ma senza fedeli, un ripiego, un luogo di esclusivo passaggio anche se arricchito di negozi, locali, attività, divenendo un tramite di cui si può ammirare la struttura superficialmente, senza interrogarsi sulla sua vera natura.

Bisogna però sottolineare che negli ultimi tempi, anche grazie ad un interesse economico, la stazione sta tornando ad essere un luogo di primaria importanza. I fattori che stanno facendo tornare la stazione in auge sono: sviluppo dell'alta velocità, l'esigenza di decongestionare le strade, il prezzo conveniente degli spostamenti, un'opera di riqualificazione urbana attenta ad utilizzare aree già esistenti. Testimonianza di questo sono alcuni edifici recentemente ristrutturati o costruiti per dare la possibilità agli utenti di usufruire delle nuove tecnologie.



## STAZIONE DI POSTA: UN PADIGLIONE E UNA TETTOIA

Le prime stazioni sono datate tra il 1830 ed il 1840, spesso sorgono in zone periferiche della città, vicino alle prime zone industriali, e non hanno un aspetto che si possa definire autonomo, specifico, ma assumono le loro caratteristiche da edifici preesistenti come la stazione della posta o un imbarcadero, luoghi cioè legati ad una tradizione preindustriale e che divengono esempi pratici da seguire.

Il nome stesso della stazione nelle diverse lingue paga un tributo agli antefatti storici, infatti in Germania il termine *Bahnhof* deriva da *Posthof* che designa gli alberghi della postale e in Italia stazione viene dal latino *statio* che era il termine per indicare le tappe del servizio di posta nelle principali vie dell'Impero<sup>6</sup>.

Gli edifici erano spesso semplici strutture rurali e domestiche alle quali veniva aggiunta una tettoia, e le componenti principali erano due: la sala d'attesa per i viaggiatori e la galleria dei treni, elementi che del resto rimarranno i cardini del futuro sviluppo delle stazioni.

Questi due elementi sono la base che permette alla stazione di cominciare ad assumere un suo carattere specifico, la sala d'attesa come luogo coperto e facente parte di una struttura legata al contesto urbano e allo spazio che la circonda.

Un celebre esempio di questo nuovo edificio è la stazione di Crown Street di Liverpool, costruita nel 1830 essa è composta da un solo edificio parallelo ai binari disposto su due piani, nel primo dei quali è presente la sala d'attesa e nel secondo l'abitazione del capostazione, con una tettoia a completare il tutto. La stazione di Versailles, come quella di Toulon, Civitavecchia e numero altri centri, ha uno schema diverso: il fabbricato viaggiatori è sdoppiato in due corpi, uno per le partenze e uno per gli arrivi. Un terzo tipo è costituito dalla prima stazione costruita a Milano nel 1840, dotata di un carattere più complesso e ricercato; la sala d'attesa è separata dalla galleria dei treni e l'edificio costruito a qualche metro dai binari è in stile classico, non assimilabile agli altri spazi comunemente diffusi nelle nascenti stazioni.



Fig.4 Crown Street Station, Liverpool, 1830.  
Veduta prospettica.

6. Per la definizione generale del termine stazione, vedi in particolare Quaroni L.; ad vocem *Stazione*, in *Enciclopedia italiana*, Roma 1938; e G. Consoni, ad vocem *Stazione*, in *Dizionario enciclopedico di Architettura e Urbanistica*, Roma 1968

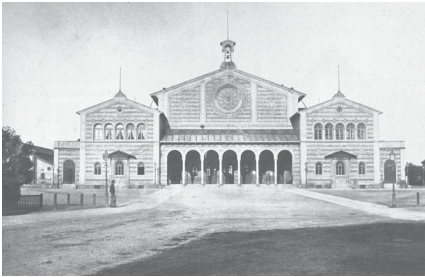


Fig.5 Friedrich Bürklein, *Bahnhof*, Monaco di Baviera, 1847- 49

7. Ferrarini, A. 2004 *Stazioni, dalla Gare de l'Est alla Penn Station*, Venezia: Mondadori Electa S.p.A., pp. 6

### NUOVA PORTA DELLA CITTA': VALENZE SIMBOLICHE MONUMENTALI

La stazione assume un aspetto ed un carattere differente: in primo luogo la collocazione cambia completamente, dalla periferia si arriva al centro della città, da un edificio isolato dal contesto urbano a fulcro del rinnovamento dell'edilizia cittadina, da struttura posta ai margini, isolata, a luogo perfettamente integrato, facente parte del tessuto della città divenendo in un qualche modo alternativo al centro storico.

Diviene porta della città, e per questo motivo si registra una crescente attenzione da parte degli architetti, «il tramite fisico tra città e stazione è stabilito dalla facciata e dal corpo dell'edificio viaggiatori, rivolto verso la città e trattato con canoni estetici e architettonici riferibili, per dimensione e struttura, a quelli tradizionali urbani. L'edificio-stazione si pone quindi dunque come limite tra lo spazio ferroviario e l'ambito tradizionale della città: il primo sconfinato e aperto il secondo circoscritto e definito»<sup>7</sup>. Nella stazione come copia di un edificio accreditato nella storia si trova da un lato lo spazio dedicato ai viaggiatori che diventa un luogo ispirato alla tradizione dove elementi del passato si mescolano aspirando ad un carattere monumentale e aulico, dall'altro la volta, dove confluiscono i treni, è realizzata con le migliori tecnologie costruttive dell'epoca.

Si assiste ad un fenomeno che unisce l'ispirazione della tradizione e la modernità degli ultimi ritrovati dell'ingegneria, la stazione assume una valenza per lo studio architettonico, sia dal punto di vista formale che della scelta dei materiali e delle tecniche di costruzione.

Dal punto di vista formale gli edifici noti su cui si basano i progettisti sono il municipio delle città nordiche, la villa privata, l'arco di trionfo, le terme romane e la basilica.

Il tema della basilica si basa su una navata centrale molto alta e dei corpi laterali minori, al centro è collocato lo spazio per i treni a vapore, e ai lati le sale d'attesa e servizi dedicati al funzionamento della

stazione. Alcuni esempi di edifici ad impianto basilicale sono: la stazione di Monaco di Baviera nella sua forma più classica e King's Cross Station di Londra di Lewis Cubitt più originale.

Nella stazione di Monaco di Baviera risalente al 1849 la tripartizione è presente sia in pianta che in alzato, in quella di King's Cross si opta per una bipartizione con due spazi con copertura voltata riservati uno per le partenze, l'altro per gli arrivi.

Un elemento che diventa un simbolo cogente della stazione come porta d'accesso è quello dell'arco di trionfo, esso è presente sia nella stazione londinese di Euston del 1839, che nel progetto non realizzato della stazione delle ferrovie del Belgio di Parigi del 1838. Nella prima un enorme portale dorico ai cui lati sono posti quattro padiglioni, fa da ingresso al piazzale dei treni, nel secondo l'ingresso al vasto piazzale recintato dei treni è caratterizzato da un monumentale arco, posto come nuova porta sullo sfondo di una piazza, costruita proprio per dare una collocazione urbana adeguata alla stazione.

Nei temi progettuali di riferimento, ovvero il municipio nordico e la villa privata, arrivano a soluzioni intermedie, spesso senza risolvere il rapporto tra la galleria dei treni e il fabbricato viaggiatori, ne sono esempi la stazione di London Bridge in cui viene preso ad esempio il municipio dotato di torre civica e la Sachsen-Bayerischer Bahnhof di Lipsia che ha come modello la villa privata.

## IL PALAZZO: LA STAZIONE COME EDIFICIO PUBBLICOI

Negli anni tra il 1850 e il 1880 la stazione diviene un vero e proprio edificio pubblico fulcro dell'intera vita cittadina, assecondando il frenetico sviluppo che si verifica nella seconda metà dell'800.

Di pari passo l'architettura si dedica con sempre maggiore interesse a questi edifici, i trattati dell'epoca presentano la pianta dell'edificio come «la somma di piccoli episodi spaziali – l'atrio degli arrivi e delle partenze o sales des pas perdus, la biglietteria, il deposito dei bagagli che viaggiano sempre in vagoni separati da quelli dei passeggeri, le



Fig.6 Lewis Cubitt, *King's Cross station*, Londra, 1851- 52



Fig.7 Sir George Gilbert Scott's, *Midland Grand Hotel at St Pancras, Londra, 1860-68*

8.Mazzoli C. *Stazioni*, pp. 24.

sale d'attesa di prima, seconda e terza classe, gli uffici ecc. - che si susseguono secondo i principi compositivi dell'«Ecole des Beux Arts»<sup>8</sup> mentre in alzato si nota l'ampio ricorso alle decorazioni in facciata con riferimenti neoclassici e neogotici.

In questa tradizione si possono trovare variazioni a seconda del luogo di appartenenza, i paesi presi in esame per la loro soluzione tipologica sono: Inghilterra, Germania, Italia e Francia.

Il modello inglese del ventennio tra il 1850 e 1970 è caratterizzato dalla presenza di un grande albergo che sovrasta il fabbricato viaggiatori. Un'altra peculiarità caratterizzante l'evoluzione delle stazioni risiede nel massiccio uso del ferro nella realizzazione della grande tettoia di copertura dei treni e l'edificio di rappresentanza di testata che nasconde la galleria in ferro dietro di sé.

Rimangono celebri in questo senso la Paddington Station, nata dal connubio tra l'ingegner Isambard Kingdom Brunel e l'architetto Matthew Digby Wyatt, in cui un'immensa galleria di ferro sostenuta da eleganti e slanciate colonne è nascosta dal lussuoso Great Western Hotel concepito da Philip Charles Hardwick, caratterizzato da un avancorpo che separa lo spazio della sosta dei treni dal resto della città, e la Pancras Station di Sir George Gilbert Scott, in cui la modernità del disegno e dei materiali adottati per l'area riservata alla sosta dei treni si scontra con lo stile fastoso adottato per il Midland Terminal Grand Hotel, che con le sue numerose guglie, bifore, trifore, torrette, è uno dei maggiori esempi di architettura neogotica dell'intera epoca vittoriana,.

Caratteristica comune alle stazioni londinesi di quell'epoca è comunque la felice sintesi tra tradizione e innovazione, nella quale si riscontra una notevole armonia tra il lavoro degli architetti e quello degli ingegneri.

Per quanto riguarda gli esempi tedeschi, si riscontra una complessità notevole sia in pianta che nell'insieme dei volumi. Gli spazi sono assemblati senza alcun principio gerarchico, eccezion fatta per gli atri delle partenze e degli arrivi spesso posti in asse con la facciata,

l'esterno non è definito da un fronte principale su una piazza con un relativo retro ma da una serie di facciate, ognuna delle quali concepita in modo da essere il fulcro di diversi ambiti pubblici.

Tale indirizzo è un chiaro riferimento alla villa e al portale classico, dove ogni fronte è definito come quello principale, grazie alla separazione degli atri d'accesso e di quelli di entrata.

Nelle otto stazioni realizzate in quel periodo nella capitale tedesca, costruite a corona attorno al vecchio centro storico, si nota che la galleria dei treni è pensata come una sala, le cui pareti in legno e pietra, abbellite da motivi neoclassici, fungono come sostegno della navata di ferro.

Per quanto riguarda l'Italia, come negli esempi inglesi e tedeschi, emerge la volontà di creare relazioni con la città, tramite un fronte unitario e riferimenti tipologici al palazzo o al mercato coperto, ne sono esempi le stazioni centrali di Napoli e di Palermo. La stazione Termini di Roma del 1874 di Salvatore Bianchi si affaccia su piazza di Cinquecento e attraverso un ampio viale si relaziona con piazza Esedra, il suo prospetto è tripartito con un avancorpo centrale porticato, ai lati, come negli esempi tedeschi, la stazione è chiusa da due corpi di fabbrica, in cui trovano spazio atri di partenza e arrivi, depositi, biglietteria e altri servizi.

In Francia la progettazione delle stazioni è la più innovativa, vengono messe a punto classificazioni e programmi funzionali a seconda dell'importanza degli scali ferroviaria e della posizione del fabbricato viaggiatori: con un unico edificio di testata, con due edifici laterali paralleli ai binari, con un corpo in linea posto internamente o lateralmente ai binari. Nelle stazioni di Gare de l'Est e Gare du Nord l'edificio è formato da un corpo centrale di testata e da due corpi laterali, la facciata ospita una grande finestra termale o un grande arco, giudicato dai progettisti come un espediente che anticipa ai viaggiatori la natura dello spazio interno con la sua grande volta. Le stazioni francesi riescono a raggiungere in anticipo un efficace rapporto col contesto urbano e una sintesi tra funzione ed espressione architettonica.



Fig.8 Jacob-Ignaz Hittorf, *Gare du Nord*, Parigi, 1861- 65

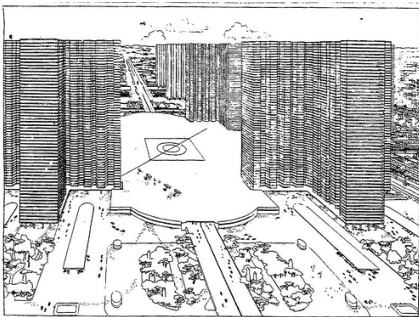


Fig.9 Le Corbusier, *Progetto per una stazione centrale*, Ville Contemporaine de trois millions d'habitants, 1922. Veduta prospettica

## LA STAZIONE PRINCIPALE: LA PRECISAZIONE TIPOLOGICA

Negli anni 80 dell'Ottocento l'utilizzo crescente della ferrovia e la sua crescita comportano la necessità di ampliare e mettere a punto le stazioni principali delle medie e grandi città, vengono sintetizzate tutte le sperimentazioni precedenti, i ricorsi formali e le ricerche funzionali in quello che storicamente si può rintracciare come primo modello definito di stazione. Gli spazi interni sono specializzati e chiariti nella loro disposizione, quest'ultima determina la classificazione in quattro tipologie: la stazione di testa, la stazione-ponte, la stazione ad isola e la stazione passante.

La stazione in questa stagione, che durerà fino agli anni 30, si configura come vero e proprio quartiere, a Milano, l'edificio disegnato da Ulisse Stacchini, terminato nel 1931 si espande per undici isolati e vi trovano impiego oltre duemila persone.

## STUDI RAZIONALISTI E RIDUZIONE FUNZIONALISTA NEL DOPOGUERRA

Il movimento moderno e le teorie sviluppate al suo interno diedero una svolta alla concezione della stazione e al suo ruolo all'interno delle città, definendo l'edificio in base a forme e leggi proprie. Le Corbusier immagina una stazione prevalentemente sotterranea, nodo di interscambio di metropolitane, ferrovie provinciali e trasporto su strada, la cui copertura sia adibita al servizio di aereotaxi, e ai cui angoli si trovano quattro alte torri amministrative. Hilberseimer pensa analogamente ad una stazione che unifichi le diverse forme di trasporto, dove si incrociano diversi percorsi in una sovrapposizione verticale di spazi, ne è un esempio il progetto per la stazione centrale di Berlino. Altri esempi sono la stazione per Rush City Reformed di Richard Neutra o la stazione internazionale di Bruxelles di Victor Bourgeois, dove prevale un principio compositivo di sovrapposizione di piani, legato a ragioni funzionali e geometriche, a discapito del

rapporto con il quartiere e la piazza, in alcuni casi la stazione assume rilievo a scala territoriale e diventa come polo lontano dalla città.

Il movimento razionalista approccia il tema della stazione in maniera simile al movimento moderno, ma con atteggiamento meno astratto; Tony Garnier nella sua *Cité Industrielle* immagina una stazione in cui le coperture voltate vengono abbandonate a favore di pensiline più lineari, una stazione dagli spazi ben definiti, in cui il cemento è il materiale predominante e in cui ampie vetrate mettono in comunicazione visiva il fabbricato viaggiatori con lo spazio della piazza antistante.

Le stazioni di Siena, di Montecatini Terme e di Foggia (quest'ultima non realizzata), progettate da Angiolo Mazzoni negli anni Trenta sono una sintesi tra l'eredità ottocentesca e le idee del movimento moderno, realizzate con una chiara articolazione di volumi e forme pure, di pieni e di trasparenze.

La stazione di Firenze di Santa Maria Novella del gruppo toscano guidato da Giovanni Michelucci esprime un equilibrio tra classico e moderno, il fabbricato viaggiatori è composto da più ambiti funzionali, aperti l'uno sull'altro, la galleria dei treni è coperta da leggere pensiline, il vetro viene usato nell'atrio per mettere in comunicazione interno ed esterno.

Intorno agli anni Cinquanta l'interesse si sposta ulteriormente sugli aspetti funzionali e la stazione viene descritta nei manuali attraverso diagrammi e schemi distributivi, la ricostruzione post bellica ha privilegiato l'aspetto di macchina e la necessità di risolvere con urgenza la questione dei trasporti, svuotando così la stazione delle sue valenze di luogo pubblico e di significati simbolici. Questo avviene per la stazione centrale di Napoli del 1960, dove una lunga e aerea pensilina accompagna il viaggiatore dalla sua automobile fino al treno, riducendo la stazione ad un passaggio il più funzionale possibile. Questa logica è la stessa per cui stazioni come quella di Gare Montparnasse a Parigi, la Euston e la Cannon Street a Londra, e molti altri edifici europei dell'epoca assumono l'aspetto di un'anonima palazzina sulla piazza, a fronte di una complessa e perfetta articolazione



Fig.10 Gruppo di Giovanni Michelucci, *Stazione di Santa Maria Novella*, Firenze, 1932.



Fig.11 Gruppo Foster, *Nuova copertura della King's Cross Station*, 1988

di spazi e collegamenti interni.

### LA STAZIONE CONTEMPORANEA: UN'OCCASIONE PER LA CITTA'

Dopo questo breve excursus sulla storia della stazione e sul suo valore urbano, simbolico e funzionale pare naturale porsi l'interrogativo sull'attualità e sullo sviluppo di questo edificio, risulta utile a delineare un quadro d'insieme a partire da esempi ed episodi risalenti agli anni Ottanta, come la stazione di Bologna, quella di Lucerna ed il terminal internazionale di King's Cross e St. Pancreas a Londra. In quegli anni si inverte la riduttiva tendenza funzionalista, cercando di rilanciare la stazione e la sua immagine. Architetti anglosassoni di primo piano partecipano al concorso per l'area delle stazioni di King's Cross e St. Pancreas, in Italia la stazione di Bologna riaccende il fermento intorno al tema risvegliando anche nelle Università un dialogo e riflessioni sul tema, molti concorsi di progettazione di stazioni sono indetti in Germania, una ristrutturazione di vecchie stazioni e costruzione di nuove si avvia in Francia, avvalendosi dell'ausilio dell'Agence des Gares, una società nata proprio per controllare un così importante processo di rinnovamento. Le stazioni di questo periodo nella loro eterogeneità, rivelano la poetica propria dei progettisti, i quali spostano ora l'accento sull'aspetto espressivo ed artistico, ora su quello tecnologico, offrendo un vasto campionario di soluzioni e di idee diversificate, in cui la stazione diventa occasione per disegnare un nuovo pezzo di città e per riqualificare aree dismesse.

Il concorso per la stazione di Bologna chiede espressamente un parco urbano e la ricucitura di due parti di città divise dai binari, il programma mira a realizzare una cerniera urbana, in cui l'edificio stazione e le funzioni ad esso collegate riconnettano il centro storico e i quartieri a nord, ricomponendo un reticolo compromesso.

Le stazioni all'interno dei centri urbani non possono più sfuggire al confronto con l'edificato esistente, ma devono mirare a divenire fulcri rifondativi di nuovi rapporti urbani, sia che esse siano pensate come



sequenza di edifici, sia che si presentino come un unico volume, il caso della proposta del gruppo Foster per il terminal delle stazioni di King's Cross e St. Pancras, che prevede l'inserimento di un nuovo edificio tra le stazioni esistenti, la cui copertura richiama l'immagine ottocentesca delle gallerie in ferro e vetro.

A Bologna il gruppo di Adolfo Natalini presenta nel 1983 un progetto di stazione articolato in più spazi distinti per funzione, linguaggio e materiali, ma accumulati in un sistema chiaro ed ordinato, organizzato a livello urbano per sottoambiti. La stazione di Zurigo di Stadelhofen di Santiago Calatrava ha diversi elementi: una passeggiata pedonale, coperta dal pergolato, una galleria commerciale sotterranea e lo spazio dei marciapiedi dei binari, il tutto è unificato dalla forte espressività delle forme architettoniche della struttura in cemento.

A Lucerna in seguito ad un incendio che ha distrutto il fabbricato viaggiatori nel 1971 si è indetto un concorso a cui hanno partecipato gli architetti Hans Peter Amman e Peter Baumann, il gruppo di Marie Claude Béatrix, Eraldo Consolascio, Bruno Reichlin e Fabio Reinhart, i cui risultati hanno in comune il recupero dell'impianto delle stazioni di testa, con una grande galleria che fa da atrio e da partenza dei percorsi interni, in questo spazio l'uso del vetro garantisce luce naturale anche ai piani inferiori. La ricerca tipologica procede in due direzioni, una che cerca di sommare più parti, l'altra che aspira ad un edificio unitario.

In questo panorama di approcci isolati e peculiari il dato comune è l'interesse per l'urbano e la potenzialità della stazione di diventare occasione di riqualificazione del quartiere e dello spazio pubblico, riconquistando così il ruolo di porta della città.

## LA CLASSIFICAZIONE IN BASE ALLA POSIZIONE

La varietà delle tipologie introdotte da architetti e ingegneri in Francia attorno agli anni Quaranta dell'Ottocento<sup>10</sup>, è tuttora valida per differenziare gli edifici ferroviari in base alla localizzazione del



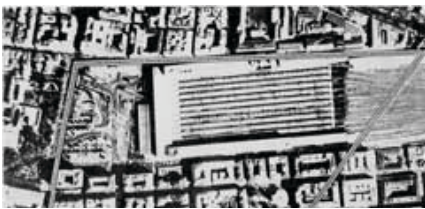
Fig.12 Intestazione di *Revue Generale de L'Architecture et des Travaux Publics* del 1840

10. La seguente classificazione tipologica riprende gli studi Bois e Polonceau in *Revue Generale de L'Architecture et des Travaux Publics* del 1840. e li amplia tramite il contributo del libro Edwards B. 1996, *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*, Londra: Taylor & Francis Ltd.



fabbricato viaggiatori rispetto alla rete ferroviaria, come descritto da Bois e Polonceau in *Revue Generale de L'Architecture et des Travaux Publics* del 1840.

#### LA STAZIONE DI TESTA



Nel modello della stazione di testa è presente un edificio principale in testata situato in corrispondenza dell'origine di una o più linee ferroviarie.

Questo tipo è particolarmente indicato per stazioni principali di grandi dimensioni, quando la maggior parte del traffico che vi gravita ha origine o destinazione nella stazione stessa, in quanto le tempistiche di transito non sono influenzate dall'inversione di marcia, mentre questa disposizione allunga considerevolmente i tempi di percorrenza del traffico passante, imponendo l'onerosa manovra del cambio trazione, ora ridotta grazie alla progressiva espansione dei treni bidimensionali che evitano l'attesa connessa all'inversione del senso di marcia.

Il servizio dedicato ai viaggiatori si svolge su uno o più fasci di binari tronchi, interamente dotati di marciapiede, mentre operazioni di ricovero, composizione dei treni, deposito e pulizia delle carrozze sono organizzate lungo un insieme di fasci sussidiari.

Quando la stazione di testa diviene stazione centrale di una grande città, deve fare i conti con la specializzazione degli spazi interni, destinati al pubblico e alla sosta dei treni, e alla loro standardizzazione per quanto riguarda dimensioni, caratteristiche tipologiche e reciproca disposizione.

Un esempio eccellente dell'applicazione di questo modello è rappresentato in particolare dal progetto attuale della Stazione Termini a Roma risultato del concorso indetto nel secondo dopo guerra per la progettazione della nuova facciata, vinto ex aequo dagli architetti Calini e Montuori e dal gruppo capeggiato da Vitellozzi.

Fig.13-14 A.Vitellozzi, L.Calini e E.Montuori, *Stazione Termini*, Roma 1950

Tra gli obiettivi del bando vi era da un lato la necessità di separare le funzioni della stazione, in particolare i servizi dedicati ai viaggiatori che dovevano trovarsi nel nuovo fabbricato e una ricollocazione dei nuovi uffici compartimentali delle F.S., dall'altro la richiesta di ampliare i marciapiedi, con l'obiettivo di avere più spazio per una maggiore agevolazione nella preparazione dei treni.

Il progetto riprende e semplifica l'idea secondo cui la stazione si configura come «puro punto di scambio intermodale e spazio definito dalla sovrapposizione di più percorsi»<sup>11</sup> sviluppata dagli architetti del movimento moderno. Risolve monumentalizzando e mantenendo autonome le tre entità funzionali: l'area dedicata agli uffici; un frontone "diga", che enfatizza il proprio ruolo di limite ed interruzione fisica sia della città, sia dei flussi su rotaia che da questa vengono così arginati; l'atrio viaggiatori, ovvero una sproporzionata pensilina d'ingresso trasparente che si protrae, con uno sbalzo di circa 20 metri realizzato con struttura di travi sagomate in C.A. e tamponamenti vetrati, ad accogliere i flussi pedonali e il portico automobilistico.

## LA STAZIONE A ISOLA

La stazione è definita ad isola quando il transito dei treni avviene lungo entrambi i lati del fabbricato viaggiatori. Questo modello è principalmente adottato per le stazioni suburbane dove la necessità di parcheggi e altri spazi periferici a supporto dello scalo separano ulteriormente l'edificio dal contesto cittadino ragion per cui è spesso progettata per divenire un landmark nel territorio. Infatti questo isolamento permette un'immediata riconoscibilità dell'edificio ferroviario. Una caratteristica di questo modello è quella di presentare l'ingresso lato città ad un piano inferiore o superiore rispetto a quello del transito dei treni. Un ottimo esempio è quello della stazione di Slepndon in Norvegia, disegnato da Arne Henriksen lungo una linea che collega la città Oslo. La piccola stazione è dotata di un ponte pedonale che serve i due binari e contemporaneamente funge da collegamento pubblico tra le due aree della città. Il ponte pedonale è raggiungibile tramite una rampa circolare contenuta all'interno di un

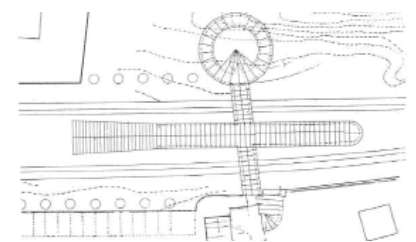


Fig.15-16 Arne Henriksen, *Stazione Slependon*, Slependon

11. Dalla relazione del concorso citata in L. De Licio, *L'area di Termini a Roma: progetti e trasformazioni*. In: Casabella, dicembre 2001, n. 695, pp. 88-92.



Fig 17-18 S. Calatrava, *Stazione Bahnhof Stadelhofen*, Zurigo 1983-90 Foto e pianta

12. Ferrarini A. *Stazioni*, pp. 57

cilindro in calcestruzzo, questo si caratterizza come “landmark” della stazione data la sua ampiezza e l’illuminazione notturna.

### LA STAZIONE PASSANTE

Si parla di stazioni passanti quando la posizione dei fabbricati è parallela rispetto al transito dei treni, possono essere presenti due edifici ai lati della linea ferroviaria o uno soltanto. I fasci passanti delle linee possono essere indipendenti o collegati mediante una coppia di radici poste alle due estremità le quali permettono di scambiare direzione, conferendo un’ottima elasticità all’esercizio dell’impianto

I binari provvisti di marciapiede sono dedicati anche in questo caso alla fruizione dei viaggiatori, mentre quelli privi possono essere riservati ai movimenti di servizio, il ricovero dei veicoli e operazioni di approntamento dei treni.

Un valido esempio di stazione passante è la stazione di Stadelhofen a Zurigo, costruita nel 1884, struttura tardo classica sorge al centro di Zurigo, è stata ampliata dall’architetto Santiago Calatrava tra il 1983 e il 1990 per accogliere il trasporto regionale e metropolitano: «la conservazione e il recupero del piccolo edificio a due piani della vecchia stazione, il potenziamento della ferrovia e l’organizzazione di strutture commerciali»<sup>12</sup>senza quindi tradire l’impianto tradizionale parallelo rispetto ai flussi ferroviari.

### LA STAZIONE PONTE

La tipologia a ponte è fortemente debitrice della tecnologia moderna: l’edificio scavalca il fascio dei binari e diventa elemento di unione tra le due aree servite dalla ferrovia. In questo caso la stazione viene a configurarsi come una sorta di “boulevard” pubblico, un percorso pedonale arricchito da dotazioni commerciali e servizi, in cui

passaggiano non solo i viaggiatori in attesa, ma anche gli abitanti della città, trovando qui un'occasione di svago e un espediente di attraversamento della strada ferrata.

Kevin Lynch nel libro *L'immagine della Città* inserisce i binari nell'elenco dei principali margini, in quanto vengono percepiti come riferimenti esterni che «possono costituire barriere, più o meno penetrabili, che dividono una zona dall'altra, o possono essere suture, linee secondo le quali due zone sono messe in relazione e unite l'una all'altra.»<sup>13</sup> Perciò trovandosi a unire i confini tra parti della città, le stazioni che assolvono il ruolo di ponte tra aree urbane devono assumere un atteggiamento che non privilegi un lato rispetto l'altro mettendo a sistema diverse scale e differenti velocità di spostamenti, quelli lenti pedonali e quelli veloci dei treni.

Un esempio contemporaneo di questa tipologia è la Croydon Station on Network SouthEast disegnata da Alan Brookes associates, descritta come un ponte che abbraccia sei binari ferroviari e al tempo stesso unisce due sezioni separate di Croydon.

Questo implica il passaggio all'interno della stazione sia da parte degli utilizzatori del servizio ferroviario sia da parte dei cittadini che desiderano raggiungere l'altro lato del quartiere protetti dal traffico cittadino. La struttura è progettata per accogliere entrambi i flussi, come descrive Edwards in *The modern station*, all'interno di un'ampia e luminosa copertura realizzata in vetro e metallo si trovano biglietterie, aree d'attesa e schermi con gli orari d'arrivo dei treni per i viaggiatori, per gli utilizzatori del ponte pedonale è realizzata una protezione dal traffico circostante<sup>14</sup>. Nella stazione ponte di Croydon sono rintracciabili tre differenti livelli verticali ognuno dei quali è progettato diversamente in modo da rafforzare la leggibilità dell'impianto: il piano dei binari è caratterizzato da elementi strutturali pesanti che prediligono la solidità espressa dal cemento armato, il livello pedonale del ponte è un padiglione che assume la qualità degli edifici del contesto urbano, al livello della copertura è legata la riconoscibilità dell'edificio nel paesaggio, sostenuto da tralicci d'acciaio che si estendono verso l'alto per dare un adeguato sostegno alla leggera copertura definita dalla luminosità e trasparenza delle

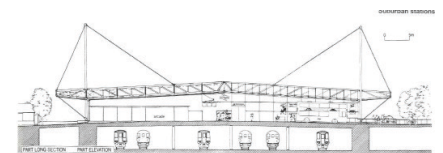


Fig. 21 S. Calatrava, *Spandau Station*, Berlino 1991

Fig. 19-20 Alan Brookes associates, *Croydon Station on Network SouthEast*, Croydon 1992

13. Lynch K. 2006, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1960; trad. it. P. Ceccarelli *L'immagine della Città* Venezia: Marsilio editori, pp. 79

14. B. Edwards, *The Modern Station*: «For the railway traveller there are booking offices, waiting areas and timetable information screens; for the footbridge user there is a shelter and protection from surrounding traffic» pp. 38

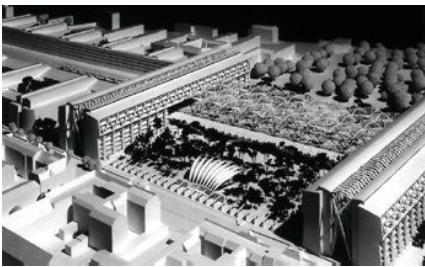


Fig. 21 S. Calatrava, *Spandau Station*, Berlino 1991

grandi vetrate.

### LA STAZIONE PIAZZA

La stazione-piazza deriva dalla tipologia della stazione passante in cui è presente solo un edificio principale che si apre su una piazza. Privilegia, quindi, un lato della città e creando uno squilibrio che comporta necessariamente una gerarchia nell'intorno. L'ingresso alla stazione ed il relativo piazzale principale si interfacciano con le principali strade, delineando un luogo pubblico di primaria importanza. Un esempio è la stazione di Sandvika in Norvegia, progettata da Arne Henriksen nel 1994, lo spazio pubblico è raccolto, circondato da negozi e servizi, che invece di essere interni alla stazione sono esterni e concorrono alla vitalità della piazza su cui trova centralità e rilievo l'ingresso alla stazione.

Un esempio più noto e ambizioso è il progetto della stazione di Spandau a Berlino di Santiago Calatrava, dove la piazza su cui si affaccia asimmetricamente la stazione è chiusa lateralmente da due blocchi contenenti uffici, gli elementi che compongono la stazione sono mantenuti distinti

### LA STAZIONE SOTTERRANEA

La stazione sotterranea è posizionata sotto il livello della città, si lega principalmente ad un nuovo metodo di trasporto, ovvero la ferrovia metropolitana, nata per ridurre il traffico delle grandi metropoli e spesso interrata per motivazioni pratiche. La stazione sotterranea è caratterizzata da una progettazione che studia l'estetica di ogni dettaglio: il disegno dei veicoli, l'ingegnerizzazione delle stazioni e la componente grafica.

A dare vita a questa consuetudine è Charles Holden che si occupò dell'estensione della linea metropolitana londinese nel 1930. Basandosi

sui principi dell'identità d'azienda, "corporate image", il progetto coinvolge ogni dettaglio, dagli orologi alle biglietterie automatiche, dalle sedute all'illuminazione, sviluppando un disegno pulito con prevalenza di linee orizzontali bilanciate dall'utilizzo di forme primarie, in particolare cubi e cilindri, che rispecchia la sua visione filosofica a partire dal concetto fino ad arrivare al dettaglio. Egli descriveva il design della stazione da lui ricercata: pura e vera come una fuga di Bach, un architettura che parla di gioia in pianta struttura e materiali, gioia anche in tutte le attività umane e meccaniche che costituiscono l'architettura del giorno d'oggi<sup>15</sup> A partire dalla volontà di portare all'interno delle stazioni sotterranee luce, semplicità e sensazione d'apertura, la sua azione rivoluziona anche l'utilizzo dei materiali, le modanature in legno sostituite da semplici listelli, le ceramiche decorative colorate da lisce piastrelle color crema, muratura a vista o lastre di marmo, listelli in legno negli ascensori rimpiazzate dalla gomma, corrimani in legno da nuovi metallici, strutture metalliche da semplice calcestruzzo.

L'approccio al progetto di Holden sviluppando il concetto d'identità aziendale sull'intera lunghezza della linea metropolitana dove ogni stazione riflette l'appartenenza a un piano di scala maggiore.

Questo insegnamento può essere utilizzato anche ai giorni d'oggi, in primo luogo è necessario valutare la migliore immagine d'azienda per la compagnia ferroviaria, deve poi essere selezionato un progettista che con la sua abilità sia in grado di guidare e influenzare l'intera area, ogni livello di progettazione, dalla grafica alla struttura, deve sottoscrivere i medesimi ideali estetici, ogni cambiamento successivo deve riprendere le indicazioni degli obiettivi originali. Questa tendenza rischia però «di appiattire, per una logica di mercato, il complesso tema della costruzione di spazi architettonici differenziati e ricchi di contenuti sociali»<sup>16</sup>

Nuovi progetti, come quello della linea d'estensione della rete metropolitana inglese in occasione del Giubileo, smentiscono l'atteggiamento di adesione estetica e sono invece segnati da una profonda differenziazione del progetto da stazione a stazione riflettendo in particolare le caratteristiche locali. Roland Paoletti,



Fig. 22 Una delle stazioni metropolitane disegnate da Charles Holden nel 1930 a Londra

15. Dalla redazione di progetto, riportata in Lawrence D. 1994 *Underground Architecture*, Londra: Capital transport, «As pure and as true as a Bach fugue; an architecture as telling of joy in plan, structure and material; joy, too, in all the human and mechanical activities which make up architecture today» pp. 78

16.C. Mazzoli, *Stazioni*, pp. 48

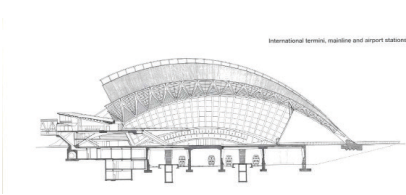


Fig. 23-24 S. Calatrava, Stazione di Lyon-Satolas, Lione 1989-94

ovvero il coordinatore a capo del progetto, ha assegnato ognuna delle undici stazioni della Jubilee Line ad altrettanti architetti a partire da tre linee guida comuni: l'espressione della costruzione e degli elementi strutturali; la manipolazione della luce, in particolare quella diurna, per fornire allo spazio pubblico una spirituale spinta ascensionale; e l'utilizzo di forme e dimensioni differenti dei volumi interni per dare chiarezza e leggibilità alla stazione. Adottando una filosofia di maggiore apertura, a partire da una cifra comune, si arriva quindi a traslare la differenziazione in ricchezza rispondendo al meglio anche alle caratteristiche del luogo su cui sorge la stazione che diventa punto di partenza per una razionale risistemazione del sistema dei trasporti.

## LA CLASSIFICAZIONE IN BASE ALLA DIMENSIONE

Un altro criterio utile per procedere in una classificazione delle stazioni ferroviarie è dato dall'importanza e dimensione delle stesse che dipende spesso dal contesto in cui l'edificio viene introdotto in una varietà che si estende dalla campagna alla metropoli.

## LE STAZIONI PRINCIPALI

Le stazioni internazionali e nazionali si distinguono nel tessuto urbano per le loro dimensioni importanti, hanno la peculiarità e il vantaggio, a differenza di quelle suburbane che sono localizzate ai margini, di connettere il cuore stesso delle città.

Negli ultimi anni hanno risposto ad una crescente pressione economica e strategica all'interno della città, sono state dotate di spazi commerciali e di attrazione turistica, assolvendo ad un ruolo più ampio di quello strettamente legato al viaggio e agli spostamenti. Sono quindi strettamente connesse alla città, a differenza degli aeroporti non sono isole circondate da enormi parcheggi, ma si relazionano visivamente e fisicamente con l'intorno, partecipando al disegno del fronte urbano insieme ad abitazioni, negozi, uffici, in una composizione dove la giustapposizione degli elementi urbani mostra contraddizioni e contrasti. Questa condizione comporta talvolta difficoltà nel mettere a



sistema i diversi tipi di mobilità ed i servizi ad essi connessi.

La grandezza delle stazioni, in particolare la dimensione degli atri, le altezze dei volumi, la differenziazione tra spazi principali e secondari ricordano le cattedrali maestose del Medioevo. I progettisti si avvalgono di strutture imponenti non solo per sorreggere l'edificio ma per dare qualità agli spazi interni, enfatizzando luci, ritmi e direzioni. Colonne e pilastri suggeriscono percorsi e indirizzano i movimenti degli utenti, così come nelle cattedrali le colonne direzionavano e davano unità alla navata. In maniera analoga la luce guida i passeggeri attraverso le stazioni, l'atmosfera ed il colore rendono gli spazi di più facile lettura. Quando luce e struttura vengono combinate si enfatizzano gli effetti positivi sulla percezione dello spazio, ne è un felice esempio la stazione di Lyon-Satolas di Santiago Calatrava. Questa ricerca di qualità architettonica e di chiarezza degli spazi è fondamentale nelle stazioni, gli architetti e gli ingegneri strutturali hanno il compito di rendere sicura e non alienante l'esperienza di chi attraversa le stazioni, edifici ampi, con passaggi e collegamenti molto complessi.

## LE STAZIONI SUBURBANE

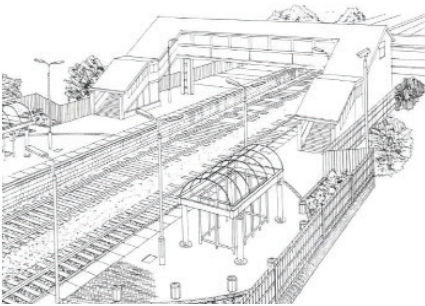
Le stazioni suburbane si pongono dimensione e funzione in una posizione intermedia tra le stazioni principali e quelle rurali, esse sono a servizio delle periferie, dove la strada ferrata spesso crea limiti e divisioni in parti di città poco qualificate, prive di architetture di qualità.

Le stazioni suburbane sono tuttavia fondamentali nel sistema degli spostamenti dei grandi centri, sono destinate al trasporto di un elevato numero di viaggiatori che si sposta all'interno della città, queste linee suburbane sono preposte alla connessione tra quartieri distanti tra loro o di centri che gravitano intorno al comprensorio urbano.

Le infrastrutture utilizzate dai servizi ferroviari suburbani possono essere utilizzate anche da altri tipi di traffici (treni merci, treni



Fig. 25 Stazione suburbana di Besana Brianza

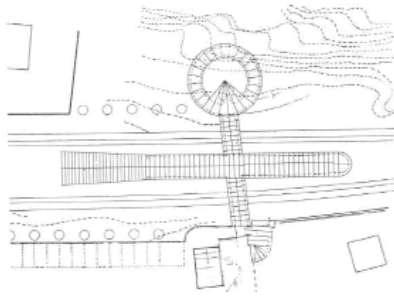


regionali, lunga percorrenza) al contrario delle infrastrutture utilizzate dalle metropolitane classiche le quali sono sempre isolate da qualsiasi altra rete ferroviaria.

### LE STAZIONI MEDIE

Le medie stazioni collegano centri urbani di media grandezza, in genere capoluoghi di provincia.

Le stazioni di questo livello svolgono il ruolo di origine e termine dei treni e pertanto, oltre ai servizi per i viaggiatori e le merci, devono possedere spazi coperti per il deposito del materiale rotabile in sosta e per la manutenzione dei mezzi di trazione.



### LE STAZIONI RURALI

All'interno delle aree rurali, le stazioni ferroviarie possono divenire l'occasione per sviluppare le attività economiche e sociali del luogo, specialmente quando esse accolgono al proprio interno servizi legati alla rete turistica e all'accesso ai centri urbani maggiori, divenendo quindi il fulcro di servizi per il commercio e per la comunità sociale locale, per la quale la stazione gioca anche un ruolo cruciale per rinforzarne l'identità e il senso d'appartenenza.

La stazione diviene un centro d'aggregazione che favorisce l'occupazione, aiutando a raggiungere impieghi lavorativi nel centro città. Nell'era dello sviluppo sostenibile le stazioni rurali sono viste come un'interessante occasione al punto da dare il via al progetto di nuove stazioni e alla possibilità di riabilitazione di quelle esistenti, aiutando lo sviluppo delle aree limitrofe.

Fig. 26-27 Disegno e pianta di una stazione rurale tratto da Edwards B. *The Modern Station*.



## BIBLIOGRAFIA.

Mazzoli C. 2001 *Stazioni, architetture 1990-2010*, Milano:Federico Motti Editore S.p.A.

Ferrarini A 2004, *Stazioni, dalla Gare de l'Est alla Penn Station*, Venezia:Mondadori Electa S.p.A.

*L'area di Termini a Roma: progetti e trasformazioni*. In: Casabella. dicembre 2001, n. 695

Edwards B. 1996, *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*, Londra: Taylor & Francis Ltd London

Lawrence D. 1994, *Underground Architecture*, Londra: Capital transport

*Revue Generale de L'Architecture et des Travaux Publics* del 1840

Ronnberg A. 2010 *Il libro dei simboli, riflessioni sulle immagini archetipe*, Colonia: Ed. Taschen

Proust M.1918, *A l'ombre des jeunes filles en fleurs*, in *La recherche du temps perdu*, tomo II, Parigi Gallimard, Parigi 1918;

F. T. Marinetti 1908, *Manifesto di fondazione del futurismo*, pubblicato in «Manifesti del futurismo», Firenze: Lacerba:

Lynch K. 1960 *The Image of the City*, Cambridge Massachussettes: MIT Press.





INDICE

Le prime stazioni

Napoli  
Milano

Le stazioni contemporanee

Roma. Stazione Tiburtina

## LE PRIME STAZIONI



Fig. 1 Salvatore Fergola, *Inaugurazione della Ferrovia Napoli-Portici* 1840. (Museo di San Martino).

1. La prima ferrovia pubblica fu il *Stockton & Darlington Railway*, inaugurata nel Regno Unito nel 1825, utilizzò per la prima volta una locomotiva a vapore.

### Napoli.

La storia evolutiva riferita delle ferrovie e delle prime stazioni Italiane basa le proprie origini sulle esperienze europee, in particolare quella dell'Inghilterra<sup>1</sup>, paese caratterizzato orograficamente favorito dall'omogeneità del territorio, in gran parte pianeggiante, e della superficie stradale che favoriscono l'introduzione delle prime vetture a vapore su rotaie.

L'interesse nei confronti del nuovo mezzo, in conseguenza dei tali risultati positivi ottenuti con il sistema di comunicazione meccanica, si diffonde rapidamente portando a progettare e proporre reti ferroviarie negli altri paesi europei.

In Italia la prima linea ferroviaria fu la Napoli-Portici, il primo tronco costruito Napoli-Nocera sul piano di progetto dell'ingegnere francese Armando Bayard de la Vintrie fu concesso dal re Ferdinando II di Borbone con decreto del 19 giugno 1839, i lavori iniziarono due mesi dopo e l'inaugurazione avvenne il 3 ottobre 1839.

La ferrovia raggiunse Castellammare nel 1844, l'obiettivo era collegare quello che era allora un centro industriale in fase di notevole sviluppo grazie alla presenza dei grandi cantieri navali.

Il territorio presentava molte irregolarità, l'area orientale di Napoli storicamente era caratterizzata dalla presenza di acque superficiali, paludi ed acquitrini in prossimità dei quali erano state spesso collocate attività commerciali ed industriali ritenute incompatibili con il centro storico.

La linea a doppio binario di circa 7 chilometri era servita da ben 33 ponti, di cui uno a due arcate che scavalcava la strada delle Calabrie, l'odierna statale 19. A causa della natura peculiare dei luoghi la quota stradale risultava sopraelevata rispetto al piano di posa dei binari, differenza altimetrica che si è mantenuta nel tempo fino ai giorni nostri, tanto che anche tra la nuova stazione della Circumvesuviana ed il piano dei binari è possibile riscontrare un notevole dislivello.

Per la realizzazione fu necessario rivolgersi all'industria straniera: la progettazione così come il capitale investito erano francesi, le locomotive giunsero dall'Inghilterra, mentre il resto dei materiali rotabili erano stati invece costruiti nel Regno delle Due Sicilie. Il ferro delle rotaie proveniva dalle miniere della Vallata dello Stilaro e fu



lavorato nel polo siderurgico in Calabria.

La stazione era situata nell'area orientale di Napoli, un'area ancora libera da edifici che si trovava oltre il limite delle mura aragonesi all'epoca ancora esistenti. L'area caratterizzata dalla vicinanza alla piazza del mercato, cuore pulsante di tutte le attività mercantili ed alimentari della capitale del Regno e anche il luogo dove convenivano tutte le diligence provenienti dalla vasta area provinciale e dalle varie regioni del regno.

Costituita da un corpo di fabbrica che conteneva all'interno uffici, sale per passeggeri, magazzini per merci ed officine meccaniche, di impianto regolare simmetrico e ispirata ad un sobrio linguaggio neoclassico, alta due piani con tre fornici e ingresso principale centrale, la stazione presentava ai lati due varchi con cancelli e due piccoli fabbricati a un piano.

All'interno della stazione trovavano posto al piano terra i locali riservati ai passeggeri e le sale d'attesa di prima e seconda classe, mentre al primo piano si trovavano locali adibiti ad uffici dell'amministrazione ed alloggi per il personale.

Lo schema adottato nella planimetria racchiudeva i concetti fondamentali di una stazione di testa e senz'altro si dimostrò funzionale, tanto da essere ripreso dall'ingegnere Clemente Fonseca nel 1842, e più tardi nel 1860 dall'architetto Errico Alvino, per la nuova stazione di Napoli-Piazza Garibaldi.

Nel 1843 fu inaugurata nei pressi la nuova stazione della linea Napoli-Caserta, di seguito la stazione di Napoli-Portici cominciò a decadere lentamente. Agli inizi del XX secolo e fino alla seconda guerra la stazione fece parte del complesso del dopolavoro ferroviario che ospitava al suo interno il famoso Teatro Italia.

L'edificio poi subì gravi danni nel corso della seconda guerra mondiale ed in particolare in seguito all'esplosione della nave da trasporto Caterina Costa, avvenuta nel porto di Napoli il 28 marzo 1943.

In seguito al terremoto del 1980 il fabbricato, ridotto ormai a glorioso rudere, è stato puntellato lasciando solo intravedere nei suoi resti la testimonianza della prima stazione ferroviaria costruita in Italia e nell'Europa continentale.

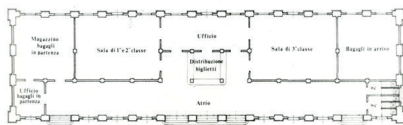
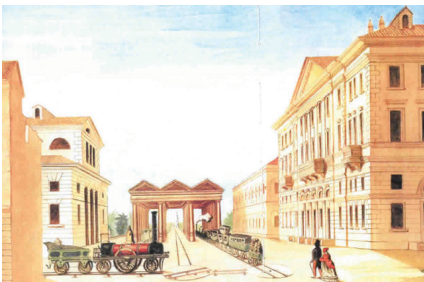


Fig. 2 Veduta prospettica della Stazione Milano-Monza.

Fig. 3 Pianta piano terra, Stazione Milano-Monza.

## Milano

La prima stazione ferroviaria milanese lungo la strada ferrata da Milano a Monza fu realizzata nel 1840, sorgeva fuori le mura, vicino a Porta Nuova, e rappresentava il punto di arrivo di una linea non più lunga di una dozzina di chilometri. La realizzazione della stazione costituì il primo passo della rivoluzione dei trasporti del nord Italia.

Si tratta della prima stazione di Milano, ancora esistente, conservata all'esterno così come appariva nel 1840. Fino alla fine degli anni 80, la stazione è stata sede dell'ufficio collaudi del servizio Materiale e Trazione delle ferrovie dello Stato e tuttora simbolo della nascita della ferrovia in Lombardia.

Il primo progetto fu presentato nel 1837 dall'ingegnere Giuseppe Bruschetti e da Giovanni Volta, ma nonostante il progetto fosse stato approvato dalle autorità austriache che governavano a Milano la linea non fu costruita.

Miglior sorte toccò al nobile Giovanni Putzer che ottenne dall'imperatore Ferdinando I d'Austria nel novembre 1839 il privilegio per la costruzione della ferrata Milano-Monza. A differenza della prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici, che era di progetto francese, quest'ultima fu interamente progettata dall'ingegnere milanese Giulio Sarti, figura di geniale costruttore e imprenditore.

L'edificio della stazione, situato accanto a Porta Nuova, vicino al ponte del Gabelle, fuori le mura, si mostrava come un solido edificio in muratura dalle linee classiche, a due piani, sormontato da un timpano triangolare. Di fronte si attestavano i binari completi di due piattaforme girevoli per le manovre coperti da modeste tettoie.

La costruzione della ferrovia era avvenuta velocemente nella primavera del 1840 e costituì fin da subito un importante fattore di sviluppo economico e commerciale, anche se rimase in funzione solo per pochi anni.

Milano ebbe una seconda stazione ferroviaria nel febbraio 1846, la stazione di Porta Tosa, quando fu inaugurato il tronco ferroviario da Milano a Treviglio. Come nel caso della linea per Monza valeva la proibizione di far entrare i convogli dentro le mura, la stazione sorse così appena fuori le mura in corrispondenza della Porta Tosa.

La tratta era a doppia corsia di rotaie e l'edificio della stazione offriva più

comodità grazie alla presenza del Caffè Gnocchi che svolgeva funzione di biglietteria, sala d'attesa, toilette, ed offriva anche la possibilità di una forma di svago ancora sconosciuta ai milanesi: andare a guardare i treni.

Il Gnocchi fu il primo di tanti caffè della stazione che comparirono ovunque in Italia, seguendo la crescita delle ferrovie.

Anche Porta Tosa, tuttavia, come la Milano-Monza, non conobbe mai un grande sviluppo e divenne secondaria quando sorse la prima stazione Centrale, ed entrando poi in disuso, trasformata in officina e infine demolita.

La stazione di Milano Centrale fu la prima stazione centrale della città di Milano, iniziata nel 1857 durante il Regno Lombardo-Veneto di Francesco Giuseppe venne inaugurata dal re d'Italia Vittorio Emanuele II il 10 maggio 1864.

Fu realizzata per sostituire le vecchie stazioni di testa e con la sua messa in attività fu possibile, tramite un articolato sistema di bivi, collegare fra loro tutte le linee gravitanti sul capoluogo lombardo.

Venne costruita a nord della città, parallelamente alle mura spagnole fra Porta Nuova e Porta Venezia. La scelta del luogo creò accese polemiche soprattutto perché l'edificio avrebbe rovinato il panorama che si godeva dalle mura portando con sé il rumore e il fumo che sarebbero stati un pesante pedaggio alla modernizzazione.

Il fabbricato viaggiatori progettato dall'architetto Louis-Jules Bouchot nello stile del rinascimento francese, un grande rettangolo coperto con tetto a padiglione curvo in ardesia, con terrazza tutt'intorno balaustrata con colonnine, prospettava su un ampio piazzale alberato, l'odierna Piazza della Repubblica.

L'atrio aveva un aspetto grandioso, con i suoi 24 metri d'altezza, era voltato a botte e rinforzato da sei lesene corrispondenti alla divisione esterna della facciata.

L'edificio era chiaramente suddiviso in due corpi principali, a loro volta formati da un volume centrale e due ali, uniti e divisi dalla grande tettoia: a nord si trovava il settore dei servizi che possiamo definire tecnici, al centro la tettoia che copriva i binari, a sud il settore dedicato ai viaggiatori.

Il settore servizi presentava le due ali est e ovest dedicate al ricovero e alla manutenzione delle carrozze, ed ospitava gli uffici dedicati ai

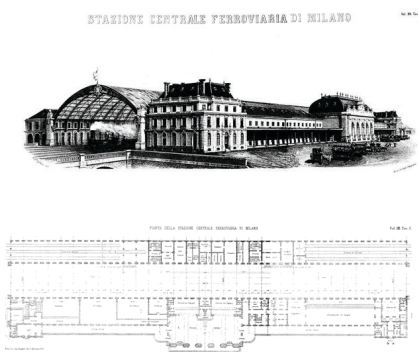


Fig. 4 Il fabbricato viaggiatori e la tettoia della Stazione Centrale di Milano, riproduzione da *Giornale dell'ingegnere e architetto*, 1865.

Fig. 5 Pianta della Stazione Milano Centrale.

conduttori, ai manovratori, ai facchini, la cassa, la stamperia dei biglietti, un'officina e vari altri locali di servizio.

Il settore dedicato ai viaggiatori comprendeva a ovest un caffè e una trattoria, oltre alle tre sale d'attesa per la prima, seconda e terza classe; all'estremità opposta vi era la Sala del Re, con vari servizi dedicati, l'equivalente dell'area Vip che sempre accompagna stazioni marittime, ferroviarie e aeroportuali.

Le due ali erano arricchite da un portico che si sviluppava per tutta la loro lunghezza.

I piani superiori erano dedicati agli uffici amministrativi e ad alloggi per il personale.

La tettoia, a copertura dei binari era lunga quanto il fabbricato, 235 metri, e larga 40,5 metri; i binari coperti erano sei, di cui quattro dedicati al servizio viaggiatori con i relativi marciapiedi per la salita e discesa di persone e bagagli. La copertura era in parte trasparente ed in parte opaca e l'illuminazione era assicurata da 62 fiamme di gas sospese, più 14 candelabri collocati in corrispondenza del marciapiede centrale.

Il vero limite progettuale della stazione fu il piazzale, troppo stretto e del tutto chiuso da edifici, che non ne avrebbe permesso un agevole allargamento in seguito all'aumento del traffico, anche se la stazione presentava il vantaggio di essere "passante", cosa che facilitava enormemente la gestione dei treni eliminando il lento sgancio e aggancio delle locomotive. Col passare degli anni la stazione diventò tuttavia inadatta e se ne dovette progettare la sostituzione con un nuovo impianto di testa posto circa 700 metri più a nord, l'attuale Stazione Centrale, inaugurata nel 1931.

Della vecchia stazione restò in esercizio solo la parte occidentale costituita dallo scalo merci che prese il nome di Milano Porta Nuova.

La funzione storica della ferrovia fu quella di essere la porta d'ingresso della città, caratterizzò l'assetto territoriale e viario, diventò elemento molto importante per lo sviluppo economico e l'espansione della città e fece in modo che gli alberghi più prestigiosi si affacciassero per un lungo periodo sulla Piazza della Repubblica.

## LE STAZIONI CONTEMPORANEE.

### Roma. Stazione Tiburtina

Sono passati 175 anni dalle prime esperienze italiane riguardanti la realizzazione delle stazioni ferroviarie, l'evoluzione tecnica costruttiva e funzionale è stata costante e ha portato a realizzazioni sempre più estreme e accattivanti come ad esempio la realizzazione della Stazione Tiburtina in Roma che si traduce in una nuova concezione strutturale di stazione a ponte.

La Stazione Tiburtina, oltre all'aspetto funzionale di galleria e passaggio pedonale costruito sul ponte ferroviario esistente, grazie all'articolato sistema di piazze e percorsi svolge il ruolo di riqualificazione e di ricucitura del tessuto urbano, diventando simbolo di una rinascita architettonica, ambientale e sociale.

Il progetto, realizzato dal gruppo di architetti associati ABDR, si inserisce in uno dei nodi cruciali dello sviluppo metropolitano di Roma. L'area, resa complessa dalla presenza del trasporto metropolitano, dalle linee dell'alta velocità e dalle condizioni del contesto locale contribuisce, con l'intreccio delle sue problematiche alla costruzione di un nuovo oggetto urbano in grado di riconnettere fisicamente i quartieri Nomentano e Pietralata, storicamente separati dal tracciato ferroviario. Sul lato Nomentano si trovano gli spazi pubblici distribuiti su 4 livelli a formare un atrio; la quota 0 in cui si trova la piazza è dedicata agli accessi principali, le quote 4,5 e 9 metri sono dedicati ai flussi pedonali interni.

L'atrio su Pietralata si sviluppa verticalmente e collega tra loro il piazzale est, la piazza pedonale e il capolinea degli autobus.

La galleria ponte è lo spazio più significativo, costituito da un grande parallelepipedo di vetro di 240 x 50 metri per un'altezza di 10,5 metri, rappresenta il percorso di collegamento tra i due atri laterali; in esso e nei volumi sospesi sono dislocati i servizi al viaggiatore e gli accessi alle banchine.

L'idea spaziale di grande contenitore all'interno del quale galleggiano volumetrie sospese risulta coerente con l'esigenza di eliminare le criticità derivanti dalle vibrazioni trasmesse alle strutture dal passaggio e dalla fermata dei convogli dell'alta velocità.

La struttura è composta da una reticolare esterna superiore alla quale sono appesi le vetrate laterali, la copertura e i volumi funzionali.

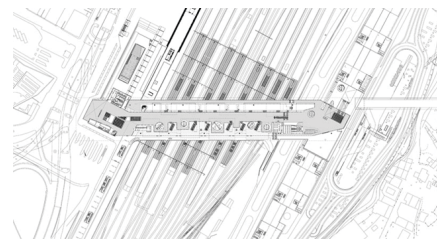
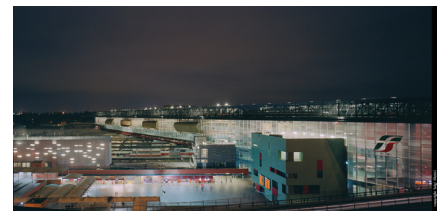


Fig. 6 Veduta fotografica della Stazione Tiburtina, Roma.

Fig. 7 Pianta piano tipo, Stazione Tiburtina, Roma.

Gli otto volumi separati hanno ciascuno accesso diretto dal piano della galleria per mezzo di scale mobili e ascensori, e queste volumetrie sono collegati in quota attraverso una passerella sospesa che attraversa longitudinalmente il volume della stazione a ponte.

L'edificio ospita al suo interno una serie di elementi che ne garantiscono la completa autonomia funzionale, oltre all'area tecnica e commerciale sono collocati gli accessi alle banchine e ai volumi sospesi, uffici, un ristorante e una caffetteria oltre ad uno spazio espositivo.

## **BIBLIOGRAFIA.**

- AA.VV. 2010, *La stazione centrale di Napoli, Storia e Architettura di un palinsesto urbano* (a cura di), Cettina Lenza, Napoli: Electa.
- Angelini, G. 1985, *Milano Centrale, Storia di una Stazione*, Roma: Abete editore.
- Finazzer Flory, M. 2005, *La stazione Centrale di Milano, il viaggio e l'immagine*, Milano: Skira editore.
- AA.VV. 2007, *La stazione del XXI secolo*, (a cura di), Edited by Alessia Ferrarini: Mondadori Electa.
- Pagani O. 2004, *High speed station, Roma Tiburtina, Italy-ADBR architetti associati*. «Arketipo» (50), pp. 102-113.

## INDICE

Elementi essenziali per la progettazione di stazioni

Le stazioni ferroviarie nella manualistica tra gli anni '40 e il 2000

Posizione e struttura delle stazioni ferroviarie

Parametri di riferimento

Settori di attività delle stazioni

Tipologie

Termini tecnici e dati dimensionali

Dati dimensionali per il posizionamento degli elementi

Distanze richieste per nuove costruzioni in prossimità della ferrovia

Bibliografia

## ELEMENTI ESSENZIALI PER LA PROGETTAZIONE DI STAZIONI

### LE STAZIONI FERROVIARIE NELLA MANUALISTICA TRA GLI ANNI '40 E IL 2000

Le stazioni ferroviarie nella manualistica pubblicata in Italia sono affrontate con ampia trattazione sin dal testo di Armando Melis, del 1939, *Caratteri degli edifici: distribuzione, proporzionamento, organizzazione degli edifici tipici*, pubblicato dalla Editrice Libreria Italiana di Torino.

Tra gli strumenti di facile consultazione, che consentono al progettista di ricapitolare con rapidità nozioni e linee guida da rispettare per un determinato ambito tematico, dagli anni '40 si hanno a disposizione le pubblicazioni del *Manuale dell'architetto*, redatto da Calcabrina C., Cardelli A., Fiorentino M., Ridolfi M., per conto del Consiglio Nazionale delle Ricerche, allora pubblicato dall'Ufficio Informazioni degli Stati Uniti.

Il *Manuale dell'architetto* del C.N.R. ha avuto un'edizione aggiornata nel 2010, con supporto digitale, edito dalla Sapere 2000 Edizioni Multimediali di Roma.

Un importante contributo alla manualistica è poi stato dato dall'architetto tedesco Ernst Neufert, con la sua *Enciclopedia pratica per progettare e costruire*, la cui edizione italiana autorizzata, a cura di Luigi Lenzi, è stata pubblicata in Italia nel 1949 dalla Ulrico Hoepli Editore di Milano.

Questo testo riserva una particolare attenzione all'aspetto ergonomico per il dimensionamento e la fruibilità degli elementi da realizzare ed ha fornito anche un nuovo spunto per gli aggiornamenti delle pubblicazioni in materia. Le sue edizioni si sono ripetute negli anni, fino alla nona edizione, aggiornata e pubblicata nel 2013, a cura di Arie Gottfried.

Il testo *Architettura pratica*, edito dalla Utet di Torino nel 1954, di Pasquale Carbonara (architetto, che partecipò all'edizione del '46 del *Manuale dell'architetto*), si sviluppa in sei volumi, e all'interno del volume IV, tomo terzo, affronta le stazioni ferroviarie, nella sezione dodicesima dal titolo: *Comunicazione, trasporti e servizi urbani*.

Il testo è assai esteso ed affronta il tema attraverso un'analisi sia storica, che tipologica, fino ad arrivare all'indicazione delle misure necessarie per la progettazione. Ovviamente la parte tecnica è datata, mentre interessanti sono gli esempi storici riportati.



Infine il lavoro dell'architetto Bruno Zevi dal titolo *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, edito nel 1996 in volume unico con allegato un CD-ROM, è stato poi ampliato, con la direzione scientifica di Luca Zevi, arrivando alla pubblicazione di due volumi, sempre corredati di allegato in formato digitale, la cui l'ultima edizione, per Mancosu Editore risale al 2013.

Questo strumento di consultazione è il più aggiornato ed è organizzato con un testo iniziale introduttivo all'argomento trattato, che si conclude con tavole esplicative, composte sinteticamente, ma esaustive.

#### POSIZIONE E STRUTTURA DELLE STAZIONI FERROVIARIE

La collocazione delle stazioni ferroviarie all'interno del tessuto urbano è di primaria importanza, per la distribuzione stessa che queste possono avere e per il condizionamento urbanistico che determinano, dato dalle loro grandi esigenze di spazio. Lo schema riportato ne indica la possibile ubicazione (fig. 1).

Una prima trattazione dell'argomento è presente nell' *Enciclopedia pratica per progettare e costruire del Neufert* e di seguito in *Architettura pratica*, di Pasquale Carbonara, fino alla ripresa nel Manuale dell'architetto del '62.

A seconda di come sono posizionate rispetto al nucleo urbano le stazioni assumono un determinato assetto, che ne determina la posizione dei binari in relazione alle strutture edilizie di accoglienza e smistamento passeggeri, nonché a tutte le aree destinate agli uffici ed alle attrezzature necessarie al loro servizio.

Le immagini pubblicate dai manuali sono riprese dalla pubblicazione di Vincenzo Lena, *Le grandi stazioni per viaggiatori*, in *Ingegneria ferroviaria* del 1953 e '54 (fig. 2).

Si consiglia di strutturare le linee ferroviarie in ambito urbano «su un piano diverso dalla rete stradale: in trincea o in rilevato»<sup>1</sup> per non «costituire barriera allo sviluppo della città e delle sue comunicazioni».<sup>2</sup>

Le stazioni ferroviarie necessitano inoltre di «essere situate in piano»<sup>3</sup> o con pendenze massime del 2,5÷3 ‰, là dove la pendenza massima di una ferrovia varia dal 15 al 30 ‰ se di piccolo o di grande traffico. «I binari devono essere possibilmente in rettilineo per un buon tratto, anche oltre i limiti della stazione».<sup>4</sup>

1. AA.VV. 1946, *Manuale dell'architetto*, C N R (a cura del), Roma: U.S.I.S., p. B1m.

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*

4. In Carbonara, P. 1962, *Architettura pratica*, Torino: Utet, p. 803.

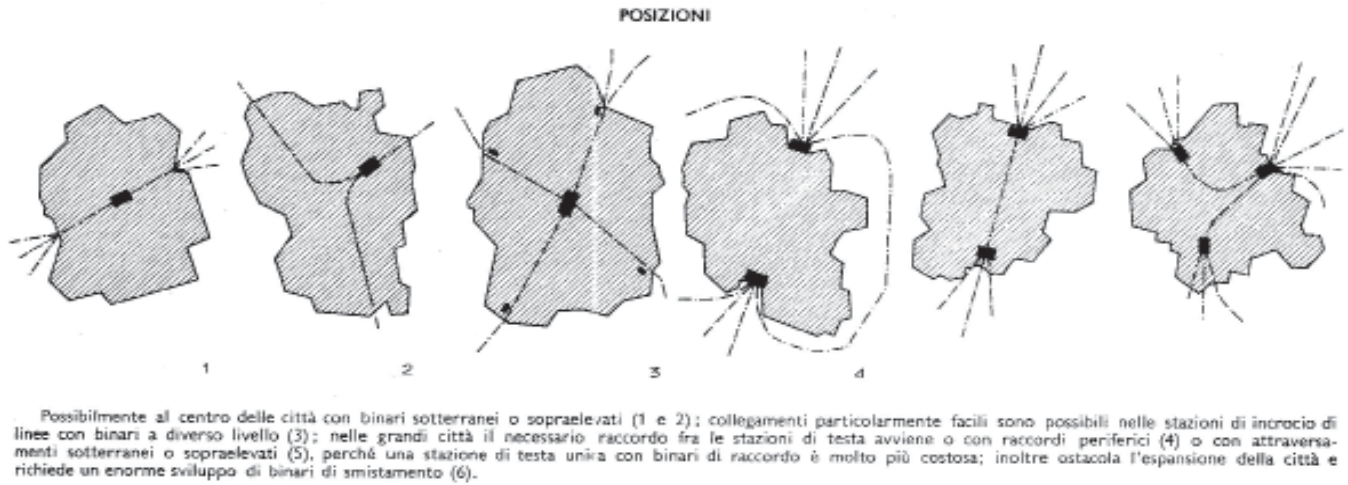


Fig. 1.

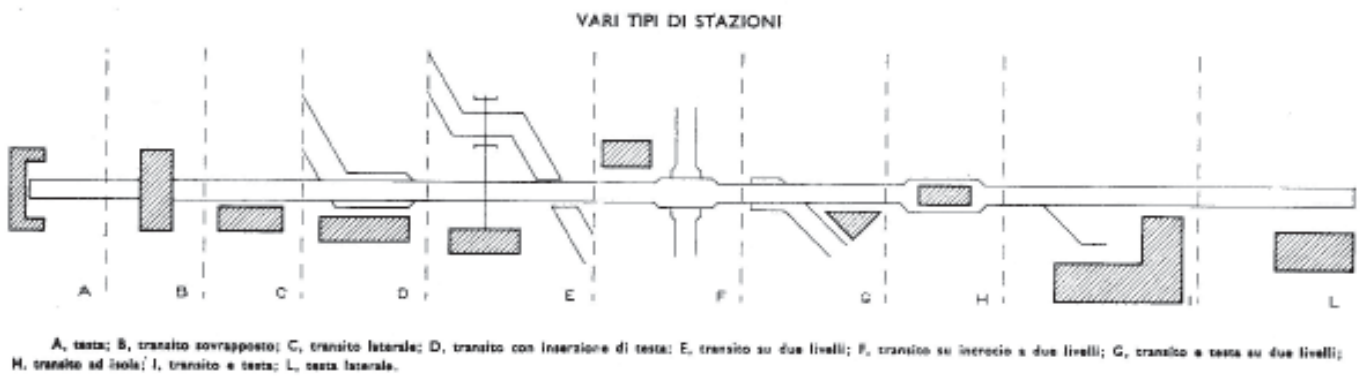


Fig. 2.

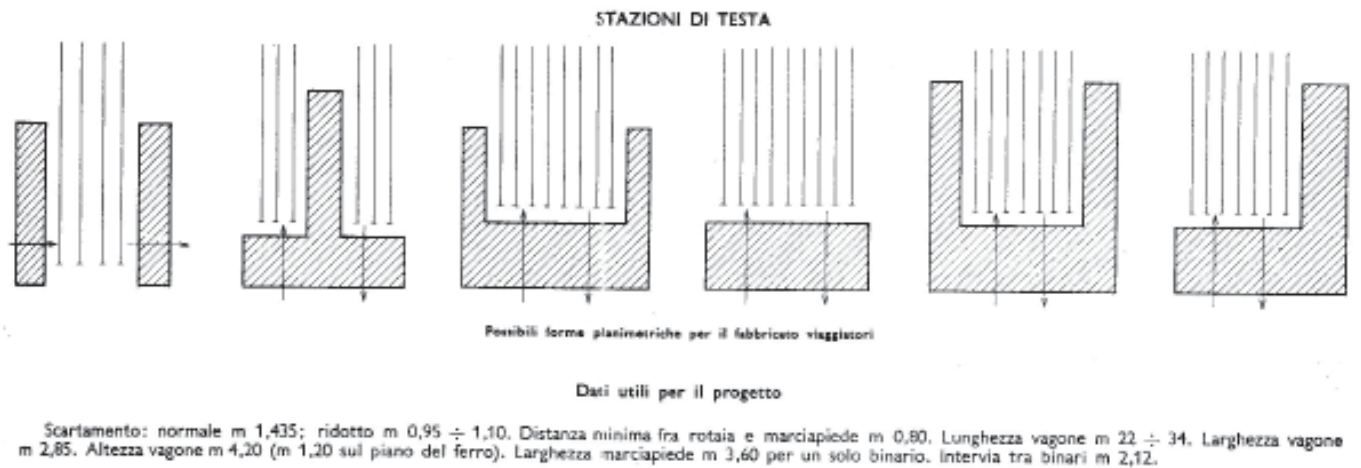


Fig. 3.

## PARAMETRI DI RIFERIMENTO

L'elemento generatore del tema è la sezione stessa del binario in ferro, che in effetti è il parametro di riferimento di tutta la struttura ferroviaria, stazioni comprese.

Infatti è dal piano del ferro che si posiziona la quota 0,00 m, cioè dal livello superiore del binario stesso, ed ogni riferimento metrico in altezza è da qui

che si riporta, per tutti gli ambiti che ne sono in relazione, a partire dal vagone, fino alle «opere d'arte»<sup>5</sup> sopra la linea, è così che vengono definiti gli elementi costruiti a servizio della linea ferroviaria.

Per avere un'idea di riferimento sulle dimensioni generali si riportano i seguenti dati: la larghezza del vagone è di 2,85 m, la sua altezza è di 4,20 m

(1,20 m sulla linea del ferro), la lunghezza è di 22÷34 m, la larghezza del marciapiede è di 3,60 m, per un solo binario, mentre la banchina di servizio tra i binari è di 2,12 m.

Per la progettazione di stazioni sono importanti i dettagli, circa la sagoma del mezzo viaggiante e le dimensioni di distanza da elementi costruiti, sia per binari lineari, che nei tratti in curva. La distanza dagli impianti fissi (costruzioni, pilastri, pali di sostegno, etc.) dall'asse dei binari deve essere di 2,2 m., calcolato lo scarto, che è internazionalmente di 1,435 m.

Un elemento riportato nella prima edizione del *Manuale dell'architetto*, mai più riscontrato nei testi successivi, è il rapporto di 5 mq circa ogni 100 viaggiatori annui per poter stabilire la superficie del fabbricato viaggiatori nelle stazioni ferroviarie.

Indicazioni dimensionali sono date da Carbonara per stazioni con un traffico di 500 viaggiatori all'ora, nelle ore di punta, e si riportano qui le più importanti, in linea di massima, poiché la maggior parte delle stazioni italiane risale alla prima metà del secolo scorso, per cui facilmente si trovano questi parametri di riferimento.<sup>6</sup>

Sala d'aspetto principale (atrio) mq 490

Totale Sale d'aspetto mq 815

Posti a sedere nella sala d'aspetto principale n. 213

Totale posti a sedere nelle sale d'aspetto n. 300

Vestiboli, passaggi, sale d'aspetto, atrii mq 1420

5. Neufert, E. 1999, *Enciclopedia pratica per progettare e costruire : manuale a uso di progettisti, costruttori, docenti e studenti : fondamenti, norme e prescrizioni per progettare, costruire, dimensionare e distribuire a misura d'uomo*, Baglioni, A., Gottfried A. (a cura di ), Milano: U. Hoepli, p. 200.

6. Carbonara, P. 1962, *Architettura pratica*, Torino: Utet, p. 824.

Fig. 1 – Tratta da: AA.VV. 1962, *Manuale dell'architetto*, C.N.R. (a cura del), Roma: Sapere, p. 326.

Fig. 2 – Tratta da: AA.VV. 1962, *Manuale dell'architetto*, C.N.R. (a cura del), Roma: Sapere, p. 326.

Fig. 3 – Tratta da: AA.VV. 1962, *Manuale dell'architetto*, C.N.R. (a cura del), Roma: Sapere, p. 326.

7. Lo stesso schema è riportato in Carbonara, P. 1962, *Architettura pratica*, Torino: Utet, p. 731, ridisegnato da Lena, V. nel *Le grandi stazioni per viaggiatori*, in «Ingegneria ferroviaria» del 1953 e '54.

Toiletta uomini mq 56  
 Wc uomini mq 9  
 Toiletta donne mq 37  
 Wc donne mq 9  
 Biglietterie mq 65  
 Sportelli biglietterie n. 5  
 Ristorante e bar mq 130  
 Posti a sedere ristorante e bar n. 53  
 Cucina mq 54  
 Chioschi giornali mq 17

Per dare una prima indicazione dimensionale di riferimento possiamo dire che il marciapiede distributivo delle stazioni con tipologia di testa può arrivare a 500 m, mentre quello delle stazioni di transito a 240 m; vediamo alcuni esempi di distribuzione per le stazioni con tipologia di testa nell'immagine riportata in fig. 3.

Schema funzionale di una stazione ferroviaria<sup>7</sup>

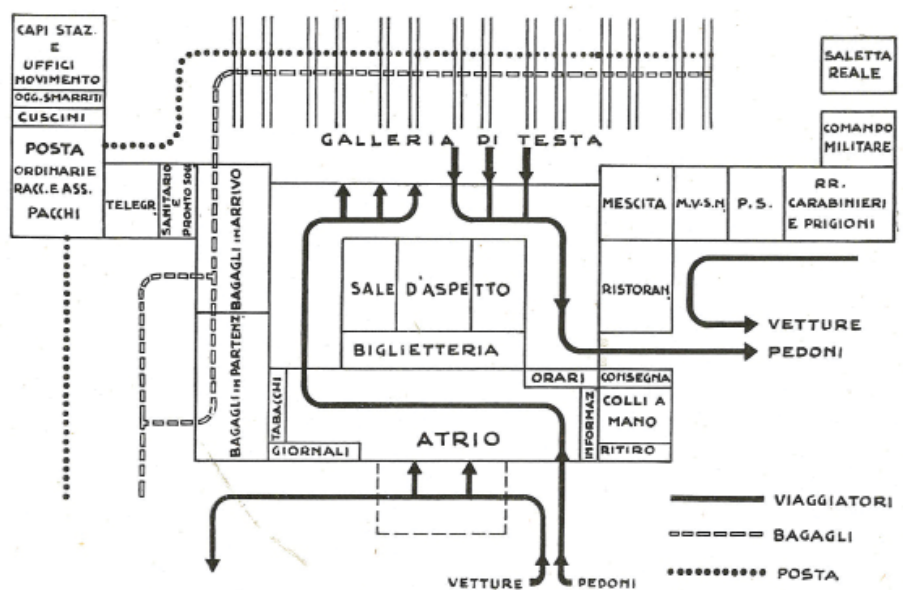


Fig. 4 – Tratta da: Melis, A. 1939, *Caratteri degli edifici: distribuzione, proporzionamento, organizzazione degli edifici tipici*, Torino: Editrice Libreria Italiana, p. 267.

Fig. 4.

La distribuzione dei percorsi dei viaggiatori e la collocazione degli spazi necessari vengono esplicitati con semplici schemi o disegni; di seguito si riporta un esempio distributivo per una stazione di testa (fig. n. 4).

Altre indicazioni utili si trovano ne *Il nuovissimo manuale dell'architetto* di Bruno Zevi, trattate più organicamente nel capitolo che prende il titolo: *Prestazioni degli organismi edilizi - Strutture per la Mobilità, Strutture Ferroviarie*.

Viene indicato inoltre che «lo spazio necessario fra edifici di nuova costruzione e l'asse del binario più vicino»,<sup>8</sup> a meno che non siano opere ferroviarie, «varia molto da una nazione all'altra»<sup>9</sup> per queste distanze dovremmo fare riferimento alla normativa specifica vigente nel paese in cui saranno realizzati i progetti. Per questo argomento a fine capitolo si troveranno le prescrizioni normative per quanto riguarda l'Italia.

Informazioni interessanti sono riferite all'ergonomia e riguardano lo spazio necessario ai viaggiatori che trasportano valige, l'ingombro dei bagagli e anche lo spazio necessario per la consultazione delle tabelle degli orari da parte dell'utenza,<sup>10</sup> oppure l'ingombro delle biciclette da posizionarsi in un eventuale deposito, che può essere utile per la fruizione stessa della stazione (fig. 5).

Per la progettazione di altri ambiti, quali le biglietterie o i depositi bagagli precise indicazioni sono fornite da Neufert (fig. 6) e dal Melis che stabilisce la profondità interna dei locali, la dimensione di 4 m, per un adeguato svolgimento delle mansioni da parte del personale.

Altre indicazioni si trovano ne *Il nuovissimo manuale dell'architetto* di Bruno Zevi, trattate più organicamente nel capitolo intitolato: *Prestazioni degli organismi edilizi - Strutture per la mobilità, Strutture ferroviarie*.

#### SETTORI DI ATTIVITÀ DELLE STAZIONI

I settori di attività delle stazioni si suddividono in: destinato ai viaggiatori in partenza, in arrivo e in attesa; destinato al transito delle merci in partenza, in arrivo e stoccaggio temporaneo; oltre al settore delle attività di esercizio dei treni.

Quest'ultimo settore si suddivide in movimentazione dei treni (formazione, smistamento, controllo della circolazione) e gestione e manutenzione dei mezzi (sosta, riparazioni, pulizia e rifornimenti

8. Neufert, E. 1999, *Enciclopedia pratica per progettare e costruire : manuale a uso di progettisti, costruttori, docenti e studenti : fondamenti, norme e prescrizioni per progettare, costruire, dimensionare e distribuire a misura d'uomo*, Baglioni, A., Gottfried A. (a cura di ), Milano: U. Hoepli, p. 200.

9. *Ibid.*

10. Tale indicazione era già riportata dal Melis, A. 1939, op. cit., p. 263.

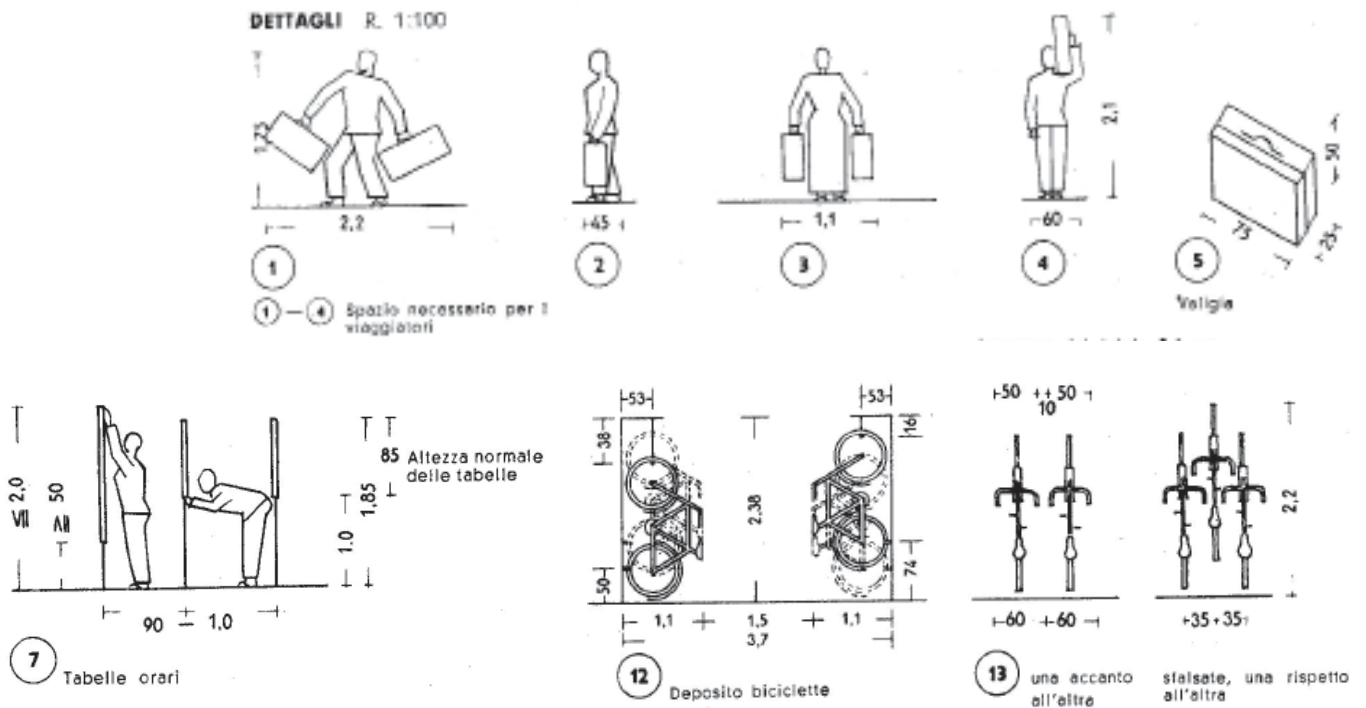


Fig. 5.

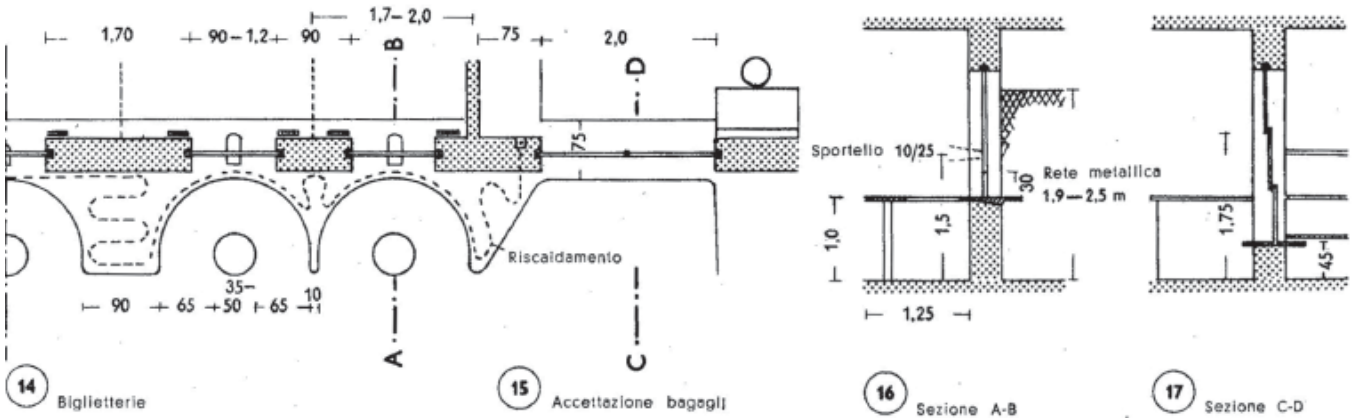


Fig. 6.

necessari).

Le stazioni ferroviarie sono classificate per funzione, tipologia di piazzale rispetto ai binari, oltre che per rilevanza riguardo alla rete stessa per i flussi di transito.

Per le funzioni della stazione questa può essere destinata ai viaggiatori, alle merci o allo smistamento.

La disposizione dell'accesso ai binari per i viaggiatori determina il posizionamento del piazzale e caratterizza la morfologia stessa della stazione.

Vi sono infatti stazioni con piazzale disposto lungo le linee e stazioni di testa, che interrompono le linee, oltre a stazioni di diramazione, situate all'intersezione fra più linee (fig. 7).

Le stazioni in base alla loro importanza rispetto ai flussi di transito vengono divise in: stazione di fermata, piccola stazione, stazione media o grande stazione.

#### STAZIONI DI FERMATA

La stazione di fermata si limita a servire solo uno o due binari, nel primo caso è costituita anche solo da una banchina protetta, altrimenti dispone di un marciapiede a servizio di due linee ed ha un sottopassaggio, che consente l'accesso al secondo binario. Sono presenti poche strutture di accoglienza, che ne costituiscono il corpo, con l'atrio, la biglietteria, i servizi tecnici di gestione del flusso dei mezzi ed i servizi igienici. A volte il corpo della stazione può anche essere collocato tra i due binari, a isola, imponendo la necessità di disporre di ben due sottopassaggi, per oltrepassare la linea ferroviaria da una parte e dall'altra, ma è una soluzione assai poco frequente.

#### STAZIONI DI PICCOLE DIMENSIONI

Le stazioni di piccole dimensioni, adatte per prestare servizio anche per il carico e scarico merci, sono costituite, oltre che dalla semplice fermata dei mezzi per i viaggiatori, da un eventuale magazzino per lo stoccaggio delle stesse e dispongono di binari, che possano accogliere la sosta, per favorire la precedenza di altri convogli.

Sono necessari così come per la tipologia precedente, ambienti per accogliere gli impianti di controllo della circolazione dei treni e i locali per il personale che gestisce questi impianti.

#### STAZIONI DI MEDIA GRANDEZZA

Le stazioni di media grandezza devono poter svolgere anche le

Fig. 5 - Immagini tratte da: Neufert, E. 1949, *Enciclopedia pratica per progettare e costruire*, Milano: U. Hoepli, pag. 200.

Fig. 6 - Immagini tratte da: Neufert, E. 1949, *Enciclopedia pratica per progettare e costruire*, Milano: U. Hoepli, pag. 200.

operazioni di scambio di treni a lunga e a breve percorrenza ed avere binari di fine corsa, per poter ospitare i mezzi, che devono rimanere in sosta.

La struttura rotabile è di più grande entità e deve quindi smistare un maggior numero di binari, con una maggiore affluenza di persone viaggianti da far accedere ai diversi marciapiedi, attraverso sottopassaggi. La stazione deve disporre di pensiline per la protezione degli utenti, là dove non sia protetta da una copertura continua, come, per esempio, avviene nella stazione di Milano Centrale.

In una stazione di questo tipo vi sarà anche un traffico merci di percorrenza o di fermata, con la necessità di un vero e proprio scalo merci, con banchine di carico e scarico.

Per la zona di accesso ai binari sarà necessario disporre di un atrio con biglietteria, servizio informazioni, deposito bagagli, sale di attesa e servizi igienici, nonché locali di ristoro, attività commerciali per la vendita di giornali, tabacchi e altro.

Per strutture di queste dimensioni sono previsti anche locali per la pubblica sicurezza, oltre alle strutture stesse per la gestione della circolazione dei treni, nonché di ambienti per ospitare il personale di servizio.

Le grandi stazioni possono essere sia di testa che miste e sono corredate da un certo numero di binari, per lo smistamento di mezzi a lunga e a breve percorrenza, con treni a origine o a fine in corsa, possono anche dover accogliere dei convogli per operazioni di ricovero e manutenzione.

#### GRANDI STAZIONI

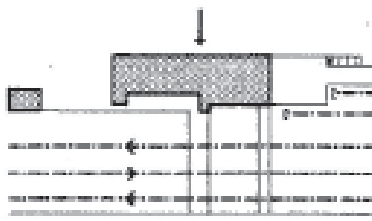
Le operazioni che si svolgono in questo tipo di stazioni comprendono l'intera gamma di specializzazioni, dal passaggio dei treni viaggiatori, alla composizione stessa dei convogli, con fasi di manutenzione, e dispongono di materiale rotabile di movimentazione treni, quali impianti di trazione.

Le grandi stazioni solitamente sono destinate ai viaggiatori, mentre per le merci vengono predisposti ambiti appositi in altre sedi, con servizi opportuni per il carico e scarico e deposito merci.

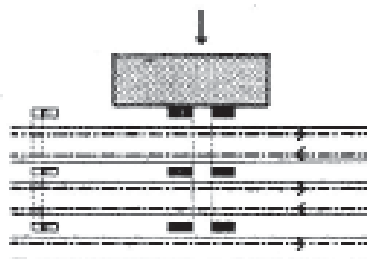
Negli ultimi anni, con lo sviluppo dell'alta velocità, è stato necessario attrezzare le aree di transito e di fermata per questo nuovo tipo di servizio, sia all'interno delle stazioni, che nelle linee di transito, per



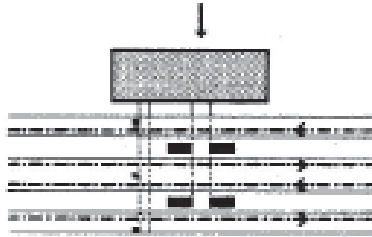
Tipologia di piazzale rispetto ai binari



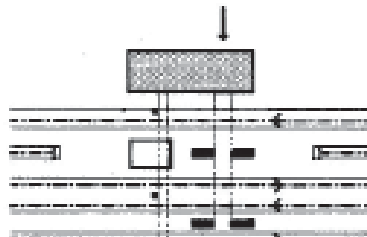
7 Edificio viaggiatori a livello, da un lato dei binari. Attraversamento a raso dei binari per viaggiatori e bagagli (solo per piccole stazioni senza treni diretti o di transito).



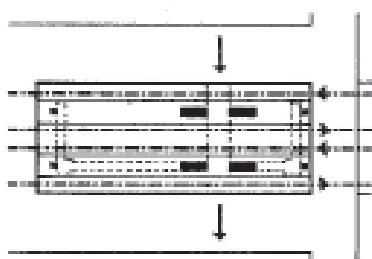
8 Edificio viaggiatori a livello, da un lato dei binari. Sottopassaggio per viaggiatori (essi devono scendere e risalire) attraversamento a raso per bagagli (stazioni di media importanza).



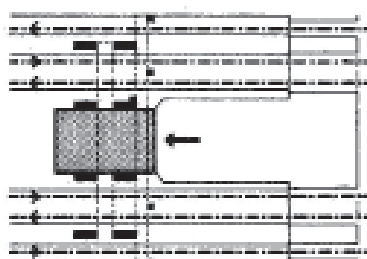
9 Edificio viaggiatori sotterraneo, da un lato dei binari. Sottopassaggio per viaggiatori e bagagli. Buona disposizione, usata in Germania, con pochi districci (cattiva visibilità).



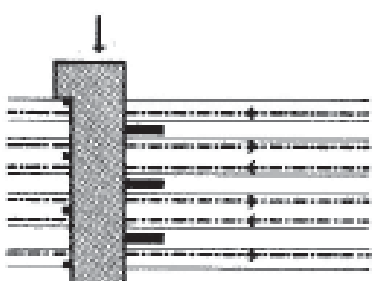
10 Edificio viaggiatori sotterraneo, da un lato dei binari. Sala d'aspetto in mezzo ai binari. Disposizione adatta per stazioni di sbordo.



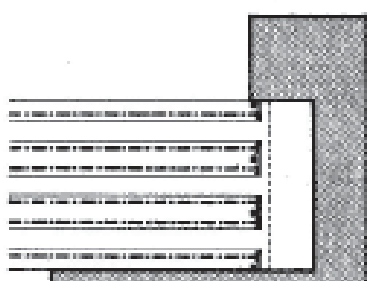
11 Edificio viaggiatori sotterraneo centrale rispetto ai binari. Buona illuminazione della sala d'aspetto e percorsi brevi.



12 Edificio viaggiatori sotterraneo isolato tra i binari. Grande spazio antistante per vetture e autobus, percorsi brevi.



13 Edificio viaggiatori sopraelevato. Ponte di sottopassaggio per viaggiatori e galleria di sottopassaggio per bagagli. Accettazione bagagli perciò più appesante sul piano inferiore.



14 Edificio viaggiatori per stazione di testa possibilmente a livello. Adatto per stazioni terminali di linea, altrimenti richiede troppa superficie per lo sviluppo dei binari.

Fig. 7.

Fig. 7  
 Immagini tratte da: Neufert, E. 1949, *Enciclopedia pratica per progettare e costruire*, Milano: U. Hoepli, pag. 202.

supportare mezzi viaggianti a velocità elevate.

## TIPOLOGIE

### STAZIONI DI TRANSITO

Le stazioni di transito presentano un edificio disposto parallelamente ai binari (Fig. 8), oppure si può avere la tipologia a isola, che vede la stazione collocata tra i binari, ma è alquanto raro come esempio, mentre è già più frequente la sistemazione a ponte, che distribuisce i binari attraverso un passaggio aereo, da cui si accede ai marciapiedi di transito e sosta dei treni. La distribuzione a ponte comprende due ingressi distinti uno per testata, all'interno del fabbricato si dislocano

A - AGGREGAZIONE DELLE UNITÀ FUNZIONALI DI UN EDIFICIO VIAGGIATORI "IN LINEA"

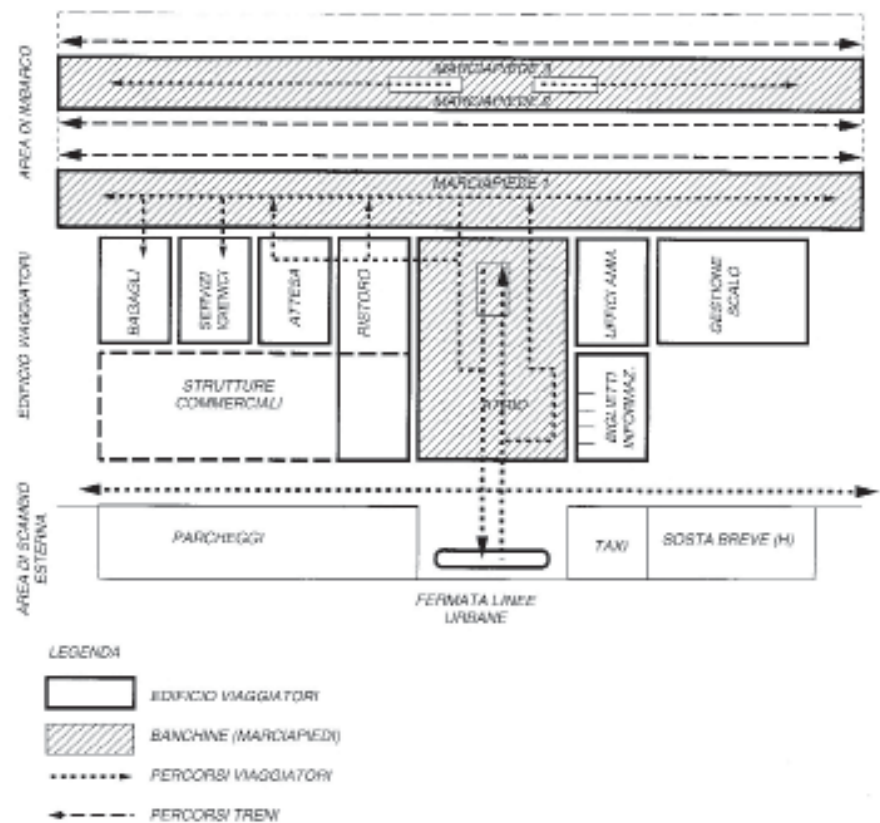


Fig. 8.

i servizi al viaggiatore, che normalmente sono disposti a terra; un esempio di questo tipo è la nuova stazione Tiburtina di Roma.

### STAZIONI DI TESTA

Le stazioni di testa sono caratterizzate dall'interruzione dei binari su un unico tratto disposto su un unico marciapiede, che abbiamo visto può arrivare ad essere di 500 m, da cui si diramano a pettine le banchine per la fruizione dei treni (Fig. 9).

All'arrivo il treno si ferma, ma in fase di partenza deve muoversi in retromarcia. Importanti esempi italiani di questa tipologia sono le stazioni di Milano Centrale, Roma Termini e Firenze Santa Maria

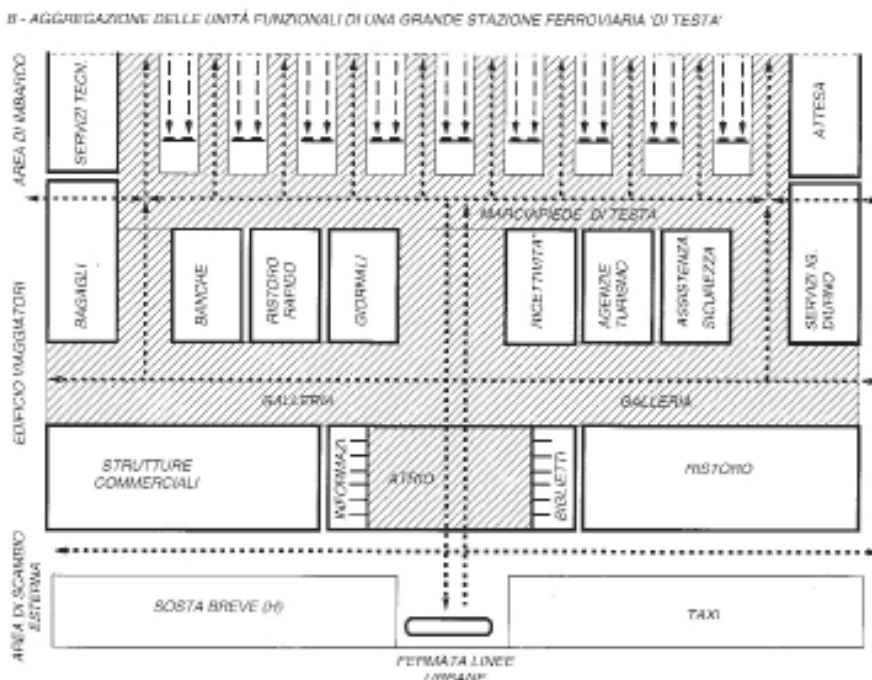


Fig. n. 9

Fig. n. 8 – Schema di edificio viaggiatori in linea (a sinistra)

Fig. n. 9 – Schema di edificio di testa (a destra), con banchine marciapiedi. Immagini tratte da: Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, pag. B37.

Novella.

#### STAZIONI MISTE

Le stazioni miste sono sia di transito che di testa, possiamo citare la stazione di Bologna, che smista il passaggio dei treni a lunga percorrenza e anche dei mezzi che da qui hanno origine o termine ed hanno bisogno di opportuni binari di testata, per questo si chiamano miste e sono dotate di piazzali posti in genere a un lato e all'altro della struttura, per non intralciare lo scorrimento dei treni di passaggio lungo la linea di transito.

Come nel caso di una grande stazione di smistamento a livello nazionale vi saranno, in altre sedi, gli scali merci ed i magazzini per lo stoccaggio delle stesse e per il carico e scarico, oltre che per il ricovero dei mezzi in manutenzione o in deposito.

#### TERMINI TECNICI E DATI DIMENSIONALI

##### SEDE STRADALE

La sede stradale è l'area di percorrenza dei mezzi ferroviari ed è costituita dall'armamento di cui fanno parte le rotaie e le traversine, c'è poi il corpo stradale che è formato dalla massicciata, dalla piattaforma d'appoggio, dalle due banchine laterali con trincee, dai muri di contenimento laterali, dai canali di smaltimento dell'acqua e da impalcati e viadotti.

##### ROTAIE

Le rotaie sono un profilato di acciaio a "doppio T" con il fungo, che è la parte superiore, quella che accoglie lo scorrimento delle ruote del mezzo; il gambo, che è la parte centrale e la suola è la parte inferiore, che si aggancia attraverso piastre, dette selle, alle traversine.

##### SCARTAMENTO

Lo scartamento è la distanza tra i bordi interni dei funghi delle rotaie nei tratti rettilinei, ed è internazionalmente fissato a 1435 millimetri, mentre in curva aumenta.

##### TRAVERSINE

Le traversine appoggio e fissaggio dei binari, prima in legno, con dimensioni di 260 cm x 26 cm x 16 cm, ora sono invece realizzate in cemento armato precompresso, con durata maggiore, anche se molto più pesanti e con dimensioni diverse, misurano infatti 230 cm di

Fig. n. 10 - Esempi di massicciata.  
 Immagini tratte da: Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, pag. B41.

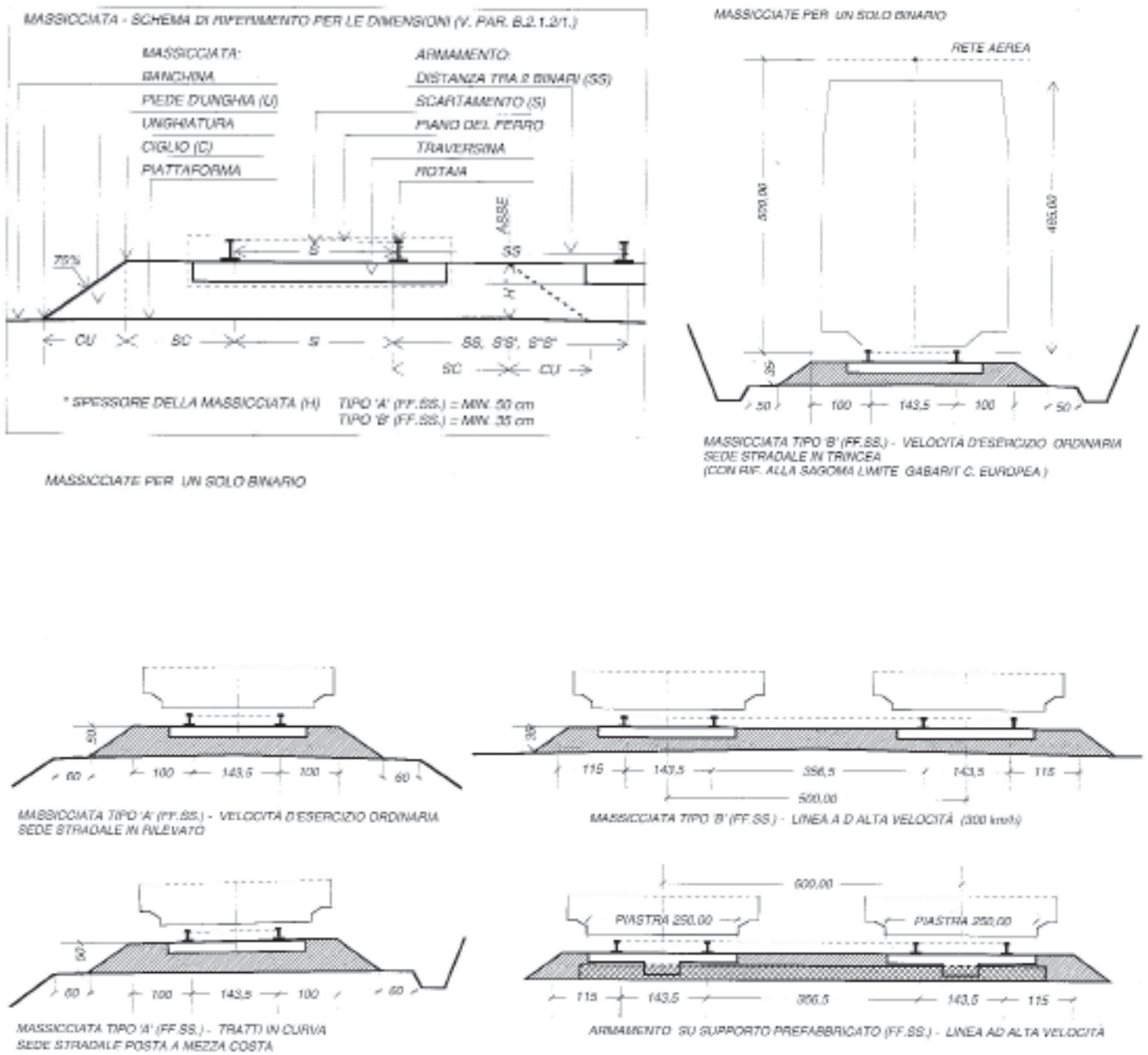


Fig. n. 10.

FIG. 8.2.1.2 RIFERIMENTI DIMENSIONALI PER MATERIALI ROTABILI E INFRASTRUTTURE

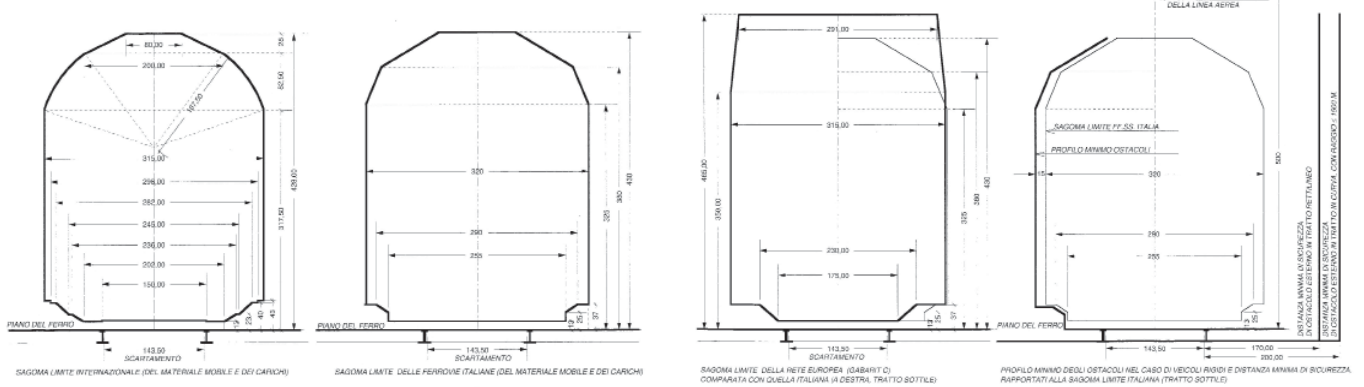


Fig. 11.

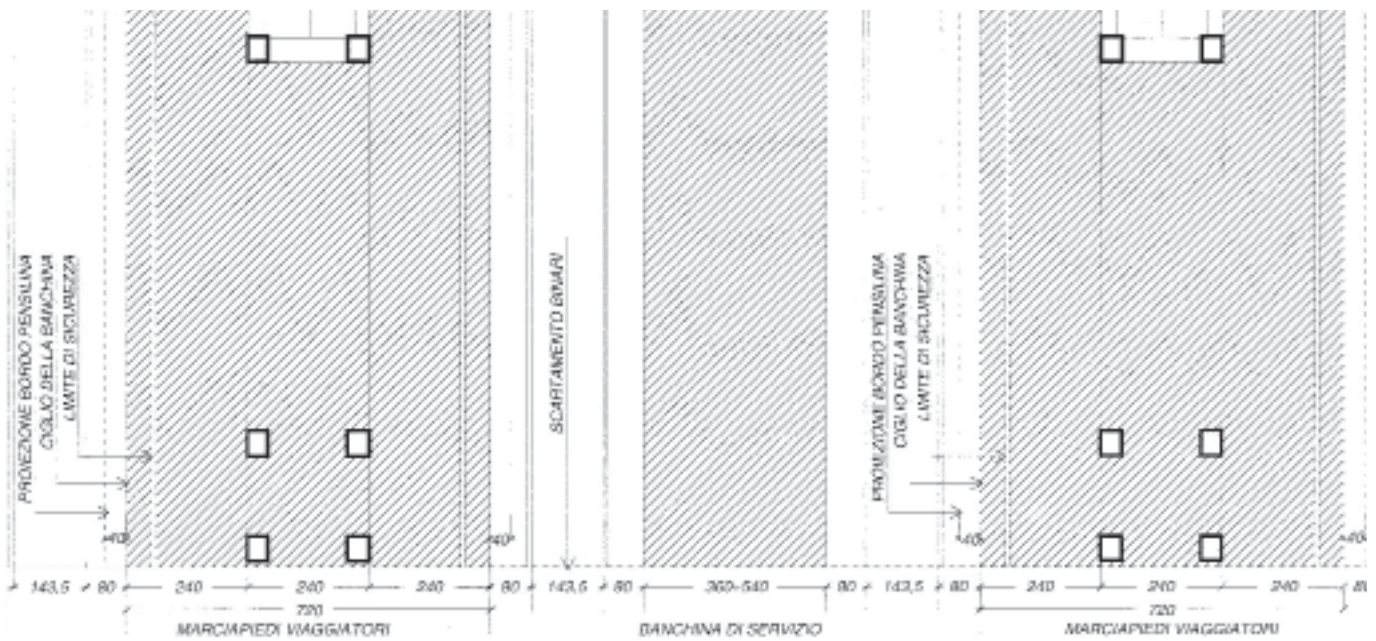


Fig. 12.

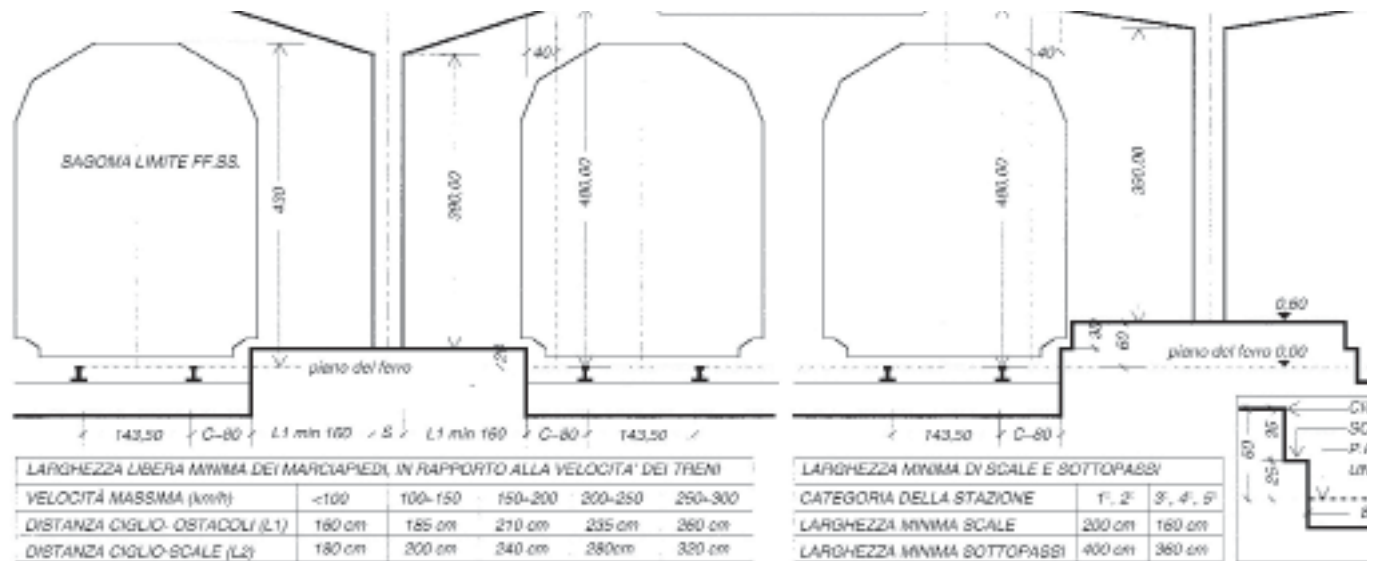


Fig. 13.

lunghezza, con andamento variabile tra il centro di 20 cm x 15 cm e le estremità di 30 cm x 19 cm, per la posa in opera sono necessari appositi macchinari.

Per i treni ad alta velocità invece sono adottati sistemi prefabbricati a piastra, che sostituiscono sia le traversine che la massicciata, su cui si vanno ad ancorare i binari ed il tutto appoggia su una fondazione in cemento armato, che costituisce il corpo stradale, cui vengono legati, attraverso una speciale malta, che riesce ad assorbire e a distribuire le vibrazioni ed i carichi dei treni.

#### MASSICCIATA

La massicciata è fatta di materiale incoerente quale pietrisco di porfido, granito, basalto, e accoglie le rotaie e le traversine e ne distribuisce i carichi sulla piattaforma di base.

Essendo costituita da materiale incoerente ha una forma trapezoidale ed è composta dal cassonetto, cioè lo strato superiore, i cigli, i lati inclinati di 3/4, e le unghiature, ovvero le parti a sezione triangolare, che connettono i cigli alla piattaforma.

Le massicciate (fig. 10) sono per le ferrovie italiane di 2 tipi: A e B, con spessori minimi pari rispettivamente a 50 cm e 30 cm.

Si riportano di seguito le abbreviazioni come dal testo:<sup>11</sup>

s = scartamento = 143,5 cm

sc = distanza di scartamento-ciglio linee ordinarie = 100 cm

s'c' = distanza di scartamento-ciglio alta velocità = 115 cm

ss = distanza tra gli scartamenti = minimo 212 cm

s's' = distanza minima tra gli scartamenti per treno a 250 Km/h = 316 cm

s''s'' = distanza minima tra gli scartamenti per treno a 300 Km/h = 365 cm

c'u' = lunghezza d'unghiatura per massicciata di tipo A =  $50/2 \times 3 = 75,0$  cm

cu = lunghezza d'unghiatura per massicciata di tipo B =  $35/2 \times 3 = 52,5$  cm

I riferimenti dimensionali sono importanti per il transito dei convogli e se ne calcola l'ingombro massimo.

Si ha la sagoma limite nazionale delle FF.SS. e quella limite europea, chiamata Gabarrit C, oltre alla sagoma internazionale (fig. 11).

#### DISTANZA MINIMA DAGLI OSTACOLI

11. Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, p. B35.

Fig. 11 - Scartamenti.

Immagini tratte da: Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu,

Fig. 12 - Marciapiedi.

Immagini tratte da: Zevi, L. (dir. scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, pag.

Fig. 13 - Marciapiedi e pensiline.

Immagini tratte da: Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, pag. B39.

La distanza minima dagli ostacoli, ove non vi siano condizioni particolari, è determinata in 150 mm (per ostacoli s'intende ogni tipo di elemento necessario alla struttura, dai pali, ai pilastri ad ogni tipo di elemento).

Le distanze minime dagli ostacoli cambiano in relazione all'andamento della linea, dove questa ha un andamento rettilineo, o con curvatura superiore ai 1500 m, tale distanza deve essere di 170 cm dal bordo interno della rotaia, mentre per i treni con curvatura uguale o minore di 1500 m sarà di 200 cm.

Le distanze minime dalle linee ferroviarie di beni immobili e colture, che non appartengano alle FF.SS. sono normate dal codice civile e dalle norme ferroviarie.

Le linee aeree formate dai condotti, che forniscono energia elettrica alla linea ferroviaria, per permetterne l'alimentazione, attraverso condotti a pantografo si trovano ad una quota di 5 m sul piano del ferro.

#### DATI DIMENSIONALI PER IL POSIZIONAMENTO DI MARCIAPIEDI, PENSILINE, SOTTOPASSAGGI, SOVRAPPASSI E CAVALCAVIA.

##### MARCIAPIEDI

I marciapiedi consentono ai viaggiatori ed al personale di servizio l'ingresso e l'uscita dai treni e sono quindi in stretta relazione con la parte di apertura delle carrozze e vanno calcolati, per l'altezza, in base alla quota del piano del ferro, o per la larghezza all'asse della rotaia, e si suddividono in marciapiede ordinario e marciapiede alto.

Le misure da rispettare riportate da Zevi sono:<sup>12</sup>

altezza del marciapiede ordinario = 25 cm

altezza del marciapiede alto = 60 cm

distanza del ciglio della rotaia più vicina del marciapiede ordinario = 80 cm

distanza del ciglio dall'asse di rotaia del marciapiede alto = 167,5 cm

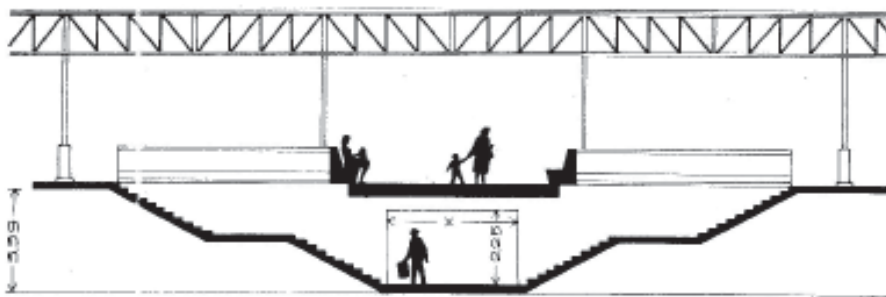
distanza del ciglio da ostacoli di tipo puntuale (pali, pilastri) = 160 cm

distanza del ciglio da ostacoli continui (parapetti, scale) = 180 cm

Le ultime due variano al variare della velocità di esercizio dei treni, (fig. 12).



*Tipico sottopassaggio delle ferrovie dello stato italiano*



Tipico sottopassaggio delle Ferrovie dello Stato italiane

Pedata m 0,36; altezza m 0,156; 22 scalini.

Fig. 14.

Normalmente la lunghezza del marciapiede nelle stazioni di testa può arrivare a 500 m, mentre per le stazioni di transito non è minore di 240 m e tale elemento deve avere una pendenza del 2÷3% verso l'esterno, per lo smaltimento delle acque.

Naturalmente le pavimentazioni, che rivestono i marciapiedi, devono essere antiscivolo, antisdrucchiolo e di giusta resistenza, oltre che di facile pulizia e manutenzione.

#### PENSILINE

Per motivi di sicurezza anche le pensiline devono rispettare parametri metrici assai ristretti per la distanza dai mezzi in movimento, si riporta qui l'elenco dettagliato.<sup>13</sup>

Per i tratti rettilinei:

distanza minima dei sostegni verticali dal ciglio del marciapiede = 160 cm

distanza minima dei bordi laterali oltre il ciglio di marciapiede = 40 cm

altezza minima rispetto al piano di calpestio del marciapiede = 390 cm

altezza minima del bordo della pensilina rispetto al piano del ferro = 480 cm

E' necessario garantire un adeguato smaltimento delle acque

12. Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, p. B36.

13. *Ibid.*

Fig. 14 – Tipico sottopassaggio delle Ferrovie dello Stato italiane. Immagine tratta da: AA.VV. 1962, *Manuale dell'architetto*, C.N.R. (a cura del), Roma: Sapere, p. 326.

meteoriche, oltre che l'attenuamento del rumore, causato dalle stesse, e utilizzare un opportuno rivestimento verticale resistente e facilmente pulibile o sostituibile (fig. 13).  
 I mezzi di attraversamento dei binari sono costituiti da: sottopassaggi,

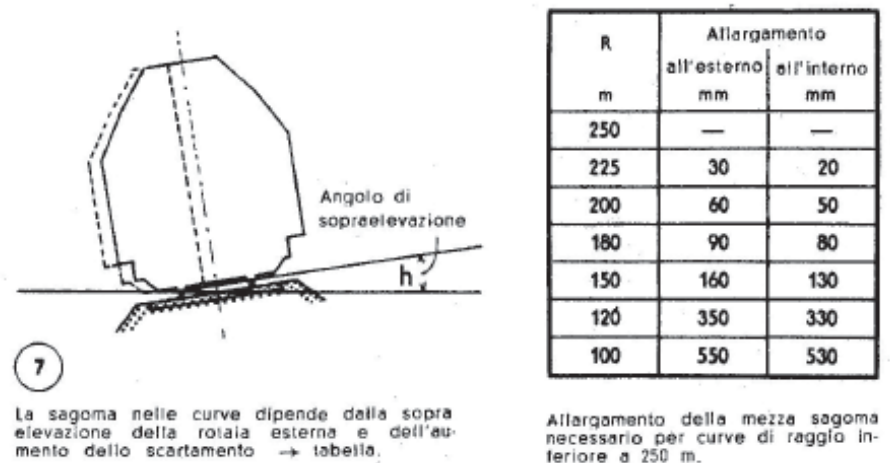


Fig. 15.

Fig. 15 - Ingombro della sagoma a seconda del raggio di curvatura. Immagini tratte da: Neufert, E. 1949, pag. 200.

Fig. n.°16 - Schema di galleria. Immagini tratte da: Neufert, E. 1949, pag. 200.

Fig. 17 - Linee aeree (pagina a fianco). Immagini tratte da: Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, pag. B42.

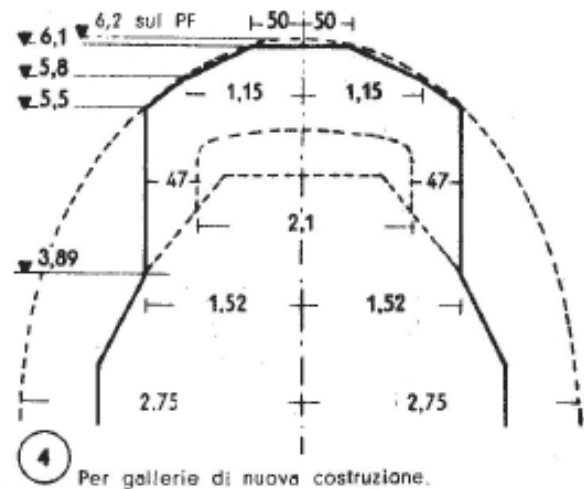


Fig. 16.

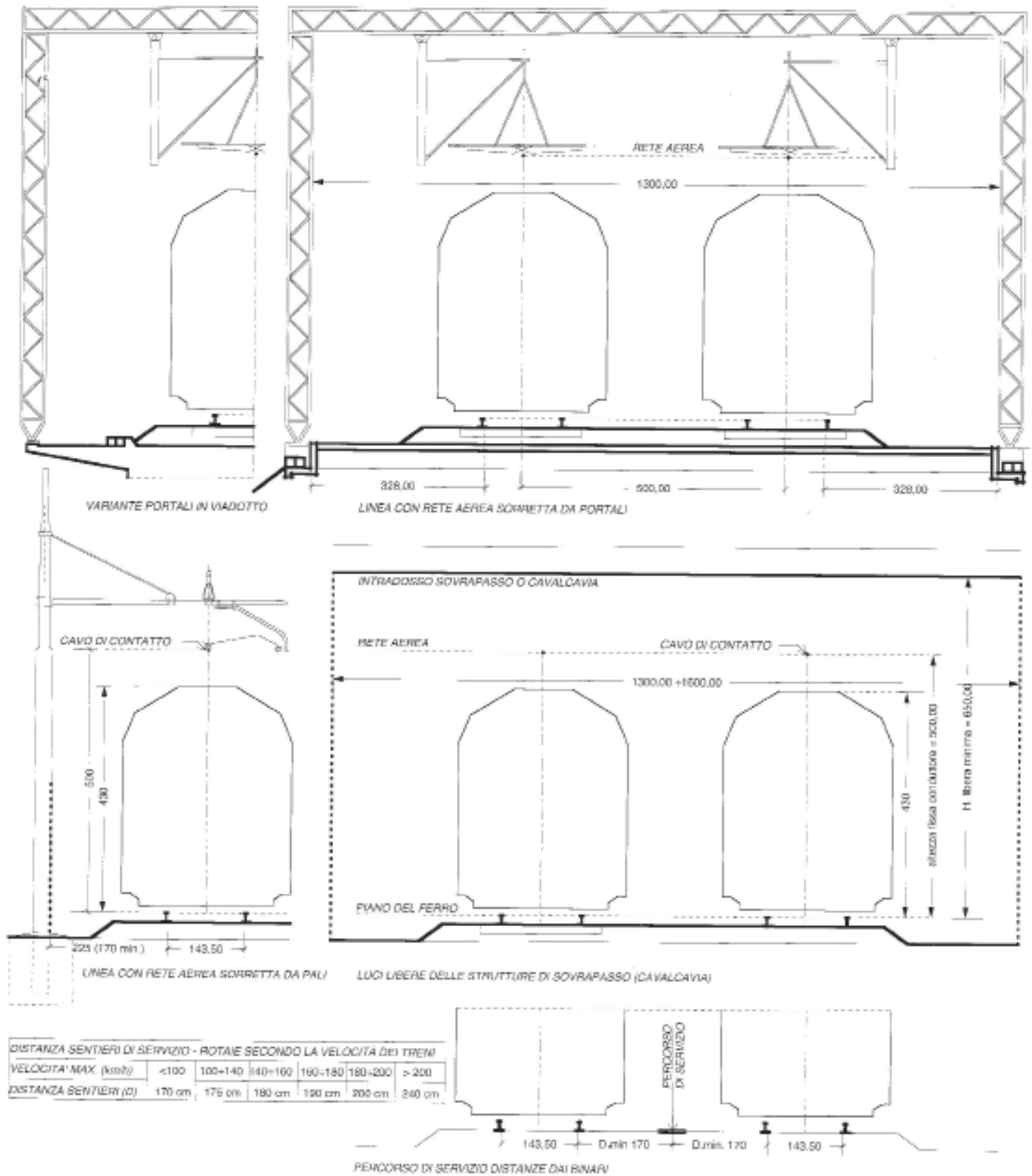


Fig. 17.

14. Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, p. B36.

scale, ascensori, montacarichi, elevatori.

#### SOTTOPASSAGGI

I sottopassaggi devono avere dimensioni che favoriscano un accesso sicuro ai binari (fig. 14).

La lunghezza del sottopassaggio varia da 300 cm a 800 cm, mentre l'altezza minima deve essere di 250 cm; per accedere al marciapiede si dovrà calcolare lo spessore del solaio, che nel marciapiede ordinario da 25 cm sarà di 395 cm circa, mentre per un marciapiede da 60 cm è di circa 425 cm.

Altri dati per il dimensionamento dei sottopassaggi:<sup>14</sup>

per le scale di accesso la lunghezza minima = 180 cm

alzata del marciapiede ordinario  $(360/26) = 15$  cm

alzata del marciapiede alto  $(425/28) = 15,18$  cm

pedata = 32 cm

pianerottolo di sosta intermedio = 120 cm

lunghezza della scala per salire un marciapiede ordinario = 888 cm

calcolato:  $(12 \times 32) + 120 + (12 \times 32)$

lunghezza della scala per salire un marciapiede alto = 952 cm

calcolato:  $(13 \times 32) + 120 + (13 \times 32)$ .

Va posto un corrimano lungo ogni lato della scala, all'altezza di norma compresa tra i 90 e i 100 cm, per la sicurezza dell'utenza; dove la larghezza delle rampe superi i 2,50 m è necessario porne anche uno in posizione centrale.

Va garantita una facile pulizia e manutenzione dei materiali usati ed è sempre opportuno osservare attenzione riguardo ai materiali di rivestimento, alle inclinazioni per le canalizzazioni di raccolta delle acque meteoriche, nonché alla resistenza e facile sostituibilità dei materiali usati, in questo caso saranno da considerare anche l'impermeabilizzazione del solaio di copertura e delle pareti contro terra per prevenire l'umidità.

Per l'accesso ai portatori di handicap è necessario prevedere l'installazione di ascensori.

#### SOVRAPPASSI E CAVALCAVIA

Per ogni passaggio aereo posto sulla linea ferroviaria, alimentata elettricamente, va presa in considerazione la quota del conduttore di contatto della linea aerea, che è posta a 5 m sul piano del ferro e, per sicurezza, vanno rispettate le seguenti disposizioni nelle costruzioni

superiori:<sup>15</sup>

altezza libera minima dal piano del ferro = 650 m

distanza libera minima tra le strutture laterali (di sostegno) e la rotaia più vicina = 170 cm.

Quest'ultima varierà a seconda della velocità delle linee che affianca e dall'andamento dei binari, che se è in curva deve prendere in considerazione le tabelle del tipo riprodotto nella fig. 15.

Per i tratti in curva la sagoma presenta allargamenti proporzionali alla sopraelevazione della rotaia esterna alla curva e all'aumento dello scartamento, che dipende anch'esso dal raggio della curva di percorrenza. Apposite tabelle indicano gli allargamenti espressi in mm (fig. 15).

Si riporta l'immagine per una galleria di nuova costituzione, con le indicazioni metriche riferite al piano del ferro (fig. 16).

Di seguito si riproducono diverse tipologie di alimentazione della linea, con le opportune distanze da rispettare, per avere un'idea di quali siano le prescrizioni essenziali per la progettazione di ambienti in sopraelevato, verificando così la differenza tra l'alimentazione sorretta da portali, a pantografo o da linee elettriche in galleria (fig. 17).

Per gli accessi ai binari da parte dell'utenza nei sovrappassi e nei cavalcavia vanno rispettate le indicazioni precedentemente riportate, sia per quanto riguarda le scale d'accesso, che per gli ascensori del sottopassaggio; per il dimensionamento valgono le stesse indicazioni e norme.

15. Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, p. B36.

## DISTANZE MINIME PER NUOVE COSTRUZIONI IN PROSSIMITÀ DELLA FERROVIA

Per quanto riguarda le distanze da rispettare per edifici di nuova costruzione adiacenti alle linee ferroviarie la materia in Italia è normata dal D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, pubblicato sulla «G.U.» 15 novembre 1980 n. 314.

Si riportano di seguito gli articoli di maggior interesse per le fasi di impostazione del progetto.

### **Art. 49**

*Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.*

*La norma di cui al comma precedente si applica solo alle ferrovie con l'esclusione degli altri servizi di pubblico trasporto assimilabili ai sensi del terzo comma dell'articolo 1.*

### **Art. 50**

*Il divieto di cui al precedente articolo 49 decorre dall'entrata in vigore delle presenti norme, per le linee ferroviarie esistenti e per quelle il cui progetto sia stato già approvato, e dalla data di pubblicazione sul Foglio degli annunci legali delle singole prefetture competenti per territorio dell'avviso dell'avvenuta approvazione, per le ferrovie il cui progetto sia approvato successivamente all'entrata in vigore delle norme stesse, e si applica a tutti gli edifici e manufatti i cui progetti non siano stati approvati in via definitiva dai competenti organi alle date suddette.*

*I comuni non possono comunque rilasciare concessioni di costruzione entro la fascia di rispetto di cui al precedente articolo 49 dal momento della comunicazione agli stessi dei progetti di massima relativi alla costruzione di nuove linee ferroviarie, quando detti progetti, a norma dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio*

*1977, n. 616, non siano difformi dalle prescrizioni e dai vincoli delle norme o dei piani urbanistici ed edilizi.*

#### **Art. 51**

*Lungo i tracciati delle tramvie, ferrovie metropolitane e funicolari terrestri su rotaia è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza minore di metri sei dalla più vicina rotaia, da misurarsi in proiezione orizzontale.*

*Tale misura dovrà, occorrendo, essere aumentata in modo che le anzidette costruzioni non si trovino mai ad una distanza minore di metri due dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.*

*A richiesta del competente ufficio della M.C.T.C., su proposta delle aziende esercenti, la detta distanza deve essere accresciuta in misura conveniente per rendere libera la visuale necessaria per la sicurezza della circolazione nei tratti curvilinei.*

*Le norme del presente articolo si applicano anche ai servizi di pubblico trasporto di cui al terzo comma dell'articolo 36 (veicoli sospesi a funi, travate od altre strutture), intendendosi le distanze riferite al massimo ingombro laterale degli organi, sia fissi che mobili, della linea e dei veicoli.*

#### **Art. 52**

*Lungo i tracciati delle ferrovie è vietato far crescere piante o siepi ed erigere muriccioli di cinta, steccati o recinzioni in genere ad una distanza minore di metri sei dalla più vicina rotaia, da misurarsi in proiezione orizzontale.*

*Tale misura dovrà, occorrendo, essere aumentata in modo che le anzidette piante od opere non si trovino mai a distanza minore di metri due dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.*

*Le distanze potranno essere diminuite di un metro per le siepi, muriccioli di cinta e steccati di altezza non maggiore di metri 1,50.*

*Gli alberi per i quali è previsto il raggiungimento di un'altezza massima superiore a metri quattro non potranno essere piantati ad una distanza dalla più vicina rotaia minore della misura dell'altezza massima raggiungibile aumentata di due metri.*

*5. Nel caso che il tracciato della ferrovia si trovi in trincea o in rilevato, tale distanza dovrà essere calcolata, rispettivamente, dal*

*ciglio dello sterro o dal piede del rilevato.*

*A richiesta del competente ufficio lavori compartimentale delle F.S. , per le ferrovie dello Stato, o del competente ufficio della M.C.T.C., su proposta delle aziende esercenti, per le ferrovie in concessione, le dette distanze debbono essere accresciute in misura conveniente per rendere libera la visuale necessaria per la sicurezza della circolazione nei tratti curvilinei.*

*Le norme del presente articolo non si applicano ai servizi di pubblico trasporto di cui al terzo comma dell'articolo 36.*

**Art. 54.**

*Lungo le linee ferroviarie fuori dai centri abitati è vietato costruire fornaci, fucine e fonderie ad una distanza minore di metri cinquanta dalla più vicina rotaia, da misurarsi in proiezione orizzontale.*

**Art. 55.**

*I terreni adiacenti alle linee ferroviarie non possono essere destinati a bosco ad una distanza minore di metri cinquanta dalla più vicina rotaia, da misurarsi in proiezione orizzontale.*

*La disposizione del presente articolo non si applica ai servizi di pubblico trasporto di cui al terzo comma dell'art. 36.*

E' possibile costruire in deroga in base al contenuto dell'art. 60.

**Art. 60**

*Quando la sicurezza pubblica , la conservazione delle ferrovie , la natura dei terreni e le particolari circostanze locali lo consentano, possono essere autorizzati dagli uffici lavori compartimentali delle F.S. per le Ferrovie dello Stato , e dai competenti uffici della M.C.T.C. per le ferrovie in concessione , riduzioni alle distanze prescritte dagli articoli dal 49 al 56.*

*I competenti uffici della M.C.T.C. Prima di autorizzare le richieste riduzioni delle distanze legali prescritte, danno , mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, comunicazione alle aziende interessate delle richieste pervenute ,assegnando loro un termine perentorio di giorni trenta per la presentazione di eventuali osservazioni Trascorso tale termine , i predetti uffici possono autorizzare le riduzioni richieste.*



Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n.753  
«Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio  
delle ferrovie e di altri servizi di trasporto» in: G.U. 15 novembre  
1980, n. 314.

## BIBLIOGRAFIA.

Melis, A. 1939, *Caratteri degli edifici: distribuzione, proporzionamento, organizzazione degli edifici tipici*, Torino: Editrice Libreria Italiana, pp. 259-72.

AA.VV. 1946, *Manuale dell'architetto*, Consiglio Nazionale delle Ricerche (a cura del), Roma: U.S.I.S., p. B1m.

AA.VV. 1953, *Manuale dell'architetto*, Consiglio nazionale delle ricerche (a cura del), Spoleto: Panetto & Petrelli, p. B1m.

AA.VV. 1962, *Manuale dell'architetto*, Consiglio nazionale delle ricerche (a cura del), Roma: Sapere, pp. 325-6.

Carbonara, P. 1962, *Architettura pratica*, Torino: Utet, pp. 719-826.

Neufert, E. 1999, *Enciclopedia pratica per progettare e costruire : manuale a uso di progettisti, costruttori, docenti e studenti : fondamenti, norme e prescrizioni per progettare, costruire, dimensionare e distribuire a misura d'uomo*, Baglioni, A., Gottfried A., (a cura di ), Milano: U. Hoepli, prima edizione 1946, pp. 198-203.

Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, pp. B34-B42.

Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n.753 «Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto» in: G.U. 15 novembre 1980, n. 314.









## INDICE

### Modificazione e riuso

Un bilancio delle aree industriali dismesse  
Tipologia d'intervento sulle aree  
La nozione di modificazione  
Strategie di modificazione  
Riuso, valutazione critiche dell'esistente

### Casi studio:

La riqualificazione dell'ex area Thyssen,  
Il Recupero dei mulini di Murcia  
Ex stabilimento chimico Federconsorzi

### Bibliografia

## MODIFICAZIONE E RIUSO

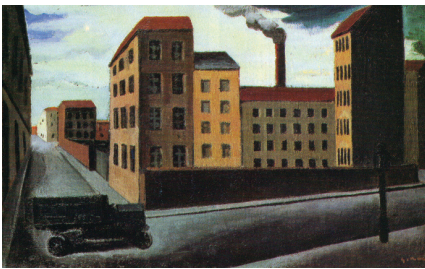


Fig. 1. M. Sironi, *Paesaggio urbano con camion*, 1920, olio su tela, cm 50x60, collezione privata.

1. Secchi 1984a, p. 10.

2. Secchi 1984b, p. 18.

### UN BILANCIO DELLE AREE INDUSTRIALI DISMESSE

Questo capitolo affronta il tema della modificazione e del riuso, in quanto nelle aree di progetto sono presenti le infrastrutture, della stazione e dell'aeroporto, a cui sono connessi edifici oggetto di dismissione, come depositi, officine per manutenzione e per l'amministrazione. Nello specifico dell'aeroporto, si trovano due colonie, la Novarese e la Bolognese, risalenti agli anni '30 e vincolate per interesse storico, risulta quindi opportuno uno studio del preesistente al fine di valutarne il recupero e l'eventuale riuso.

Tra gli anni '60 e '70 in Europa, in particolare nell'Europa centrale e orientale, si è verificata una profonda crisi del settore industriale, numerosi stabilimenti ed impianti sono stati chiusi, molte attività e realtà produttive sono state soppresse. Si sono imposti nuovi modelli produttivi ed economici, avviati processi di decentramento, di delocalizzazione e di industrializzazione diffusa, ci sono stati cambiamenti tecnologici e una ridefinizione del rapporto tra spazio e produzione. Il modello tayloristico che associava suolo e lavoro, spazio e ciclo produttivo è stato abbandonato, la produzione diviene, grazie al crescente sviluppo tecnologico, realizzabile in spazi sempre più piccoli, in interstizi urbani e rurali.<sup>1</sup>

A queste mutate condizioni e alla crisi industriale è connesso il fenomeno della dismissione industriale, che ha generato la soppressione di attività produttive, la chiusura di numerosi stabilimenti ed il conseguente abbandono di aree, che così oggi appaiono come interruzioni nel disegno compatto della città. Nelle città si sono create fratture, perdite di ruoli e di fisionomie, il legame tra l'aspetto fisico e il carattere sociale delle attività è venuto meno, Bernardo Secchi negli anni '80 interviene nel denso dibattito sul tema delle aree dismesse, inquadrandole come componente di rilievo, nell'ambito più ampio dei vuoti urbani.<sup>2</sup>

Le aree dismesse sono testimonianza di relazioni concluse, vuoti di significato e ruolo; il passato testimonia la previsione di un futuro possibile, negato nella realtà dai fatti e dagli eventi, il cui corso ha interrotto il binomio area-funzione, che è alla base delle aree industriali e produttive. Questi spazi soffrono della mancanza di una



definizione morfologica, le cui cause sono oggetto ancora una volta della riflessione di Secchi:

Non si tratta solo di aree o di strutture deprivate di una funzione e di un ruolo originario. Ai margini, soprattutto nelle periferie, vi sono vaste aree che più che testimoniare un passato, dicono di “un futuro che gli eventi hanno scartato”: aree agricole intercluse, sorpassate dall’edificazione, escluse dalla campagna, ma non inglobate nella città, in attesa di utilizzi che ora appaiono improbabili. Spesso sono anche aree in attesa di una definizione morfologica, che non l’hanno trovata per ragioni profonde, attinenti le relazioni tra le diverse parti della città e del territorio, i loro caratteri, le regole di accrescimento.<sup>3</sup>

Il termine dismissione implica oltre ad un rapporto interrotto e alla negazione di un ruolo, anche l’occasione e la possibilità dell’accoglimento di una nuova funzione; questo duplice significato è individuato da Sergio Crotti: «Come tutti i luoghi comuni, contiene un’ambivalenza: da un lato “dismissione” evoca l’esito di un ciclo attivo (sia esso concluso, destituito o interrotto) che allude a una perdita; d’altro lato, e per simmetria, postula un risarcimento nel riutilizzo delle aree rese disponibili a un’ulteriore attività».<sup>4</sup>

Le aree dismesse, in quanto vuoti, sono suscettibili di ripensamento, all’attribuzione di nuove funzioni e nuove relazioni, divenendo, secondo Secchi, tema progettuale di non semplice soluzione: conservare, ristrutturare, svuotare, riusare, o qualsiasi altra azione ha a che fare con la necessità di esplorare il probabile per reperire funzioni adeguate e proporzionate, ma soprattutto con l’identificazione di un senso possibile di questi luoghi.<sup>5</sup>

Sull’opportunità della rinfunzionalizzazione delle aree dismesse, Carlo Olmo coglie il valore strategico e indispensabile dei vuoti urbani nelle vicende della città e dei cittadini, sostiene che i vuoti rappresentano lo scarto tra i mutamenti politici, economici, sociali e la città fisica, che le aree dismesse, con la loro resistenza alle immediate trasformazioni e rinfunzionalizzazioni, sono una garanzia per la realizzazione del cambiamento, in quanto capaci di assorbire le molteplicità e le conflittualità della società contemporanea. Per questo, secondo Olmo, la costante e affannosa ricerca di nuovi contenuti, dettata dall’horror vacui che affligge la nostra società, rischia di riproporre un “nuovo Medioevo”: I vuoti urbani e le aree



Fig 2. K. Sage, *Tomorrow is never*, 1955, olio su tela, 96.2 x 136.8 cm, Metropolitan Museum of Art, New York.

3. Secchi 1984b, p.20.

4. Crotti 1990, p. 69.

5 Secchi, B. 1984b, p.20.



Fig. 3. G. De Chirico, *Interno metafisico (con grande officina)*, 1916, Olio su tela, 96.3 x 73.8 cm, Staatsgalerie, Ferrara

6. Olmo 2002, pp. 25-26.

7. Crosta 1990, p. 47.

dismesse, considerati negativamente, in realtà nella storia della città, hanno reso meno discontinuo il rapporto tra la città e la società, tra i diritti di cittadinanza e gli estranei. La volontà di rifunzionalizzare tutto è attinente «a una cultura che stabilisce che ogni spazio di una cattedrale deve essere occupato con qualche immagine possibilmente mitologica o di grande ragioni simboliche».<sup>6</sup>

La difficoltà della messa a punto di politiche e strategie per le aree dismesse è tale da richiedere un'attenta riflessione sull'identificazione stessa del problema, precedente la valutazione di possibili interventi. Secondo Pierluigi Crosta il primo passo per affrontare con efficacia la questione, è la definizione di ciò che “fa problema”, e la conseguente formulazione di una proposta che sia soluzione al problema. Questo approccio pur apparendo banale pone questioni meritevoli di approfondimento:

La prima questione riguarda il carattere “deciso” di ciò che “fa problema”. Detto altrimenti, l'individuazione del problema non avviene al di fuori, prima e indipendentemente dal processo che elabora una proposta d'intervento: ma se l'individuazione del problema non può essere considerato come un imput della politica, allora il processo di elaborazione di una politica è non meno processo di definizione del problema che processo di messa a punto di una soluzione. Dunque, l'individuazione del problema non è precondizione all'elaborazione della politica, bensì un prodotto (sottoprodotto) dell'elaborazione della politica.<sup>7</sup>

Le aree dismesse non sono necessariamente un ostacolo, gli scenari ad esse legati, possono trovare una dimensione di speranza e di apertura a nuove possibilità, lasciando alle spalle gli accenti problematici e tragici della crisi industriale. Questi spazi possono porsi come occasioni di trasformazione e di riscatto di una società capace di coglierne il potenziale e di metterlo a sistema con le altre risorse territoriali e sociali.

## TIPOLOGIE D'INTERVENTO SULLE AREE

8. Crotti 1990, p. 69.

Per quanto riguarda le possibilità d'intervento sulle aree dismesse, ripercorrendo l'articolo *Luoghi urbani ritrovati*<sup>8</sup> di Crotti, è possibile individuare alcune delle possibili posizioni assunte riguardo al loro utilizzo e comprendere, quindi, come il fondamento concettuale della trasformazione urbana rifletta di volta in volta una differente idea di città.

9. Crotti 1990

La prima posizione presa in considerazione opera sulle aree dismesse applicandovi un "procedimento omologativo" ovvero cancellando quelle che sono le peculiarità dello spazio a favore di un'integrazione di esso rispetto ai tessuti circostanti. Crotti inserisce all'interno di questa categoria quelle che definisce «le versioni neo-storiciste, de-costruttiviste e marginaliste»<sup>8</sup> di intervento.

Un'altra posizione è quella che auspica il ripristino di un ruolo emergente per la compagine urbana e le aree prese in considerazione, «calandovi grandi e autonomi apparati dispositivi che, con diversi accenti attendono a una rifondazione del luogo, o a una restaurazione razionale di valori, o a un'esibizione della contemporaneità»<sup>9</sup>. A questa attitudine, definita da Crotti positivista, si accomunano gli interventi di stampo neo-accademico, neo-costruttivista o ipertecnico, che assimilano l'idea di progresso ad un principio di ordine.<sup>9</sup>

La terza posizione, più recentemente diffusa, arriva a mettere in crisi la possibilità stessa della ricostruibilità dell'area dismessa, questo «in omaggio a una radicale opzione antistoricista che presuppone una cesura nel processo ininterrotto di destrutturazione e ristrutturazione degli abitati»<sup>8</sup>, questa concezione abbraccia sia «versioni colte, e consapevoli dei necessari equilibri insediativi»<sup>8</sup> sia «versioni irrazionalistiche e regressive per le quali, parafrasando l'anatema loosiano, "L'intervento è delitto"»<sup>8</sup>. Queste concezioni partendo dall'idea di «mantenere attributi di naturalità dei luoghi urbani», non hanno una visione d'insieme di quello che è il complesso rapporto tra natura, cultura e artificio nella contemporaneità, poiché non si allacciano alla tradizione del giardino urbano, né fanno proprio il dato oggettivo che impone oggi la costruzione storica come artificio supremo. Negare la possibilità di ricostruzione sui siti industriali dismessi, non cogliendo la declinazione contemporanea di queste aree, è un indiretto incentivo ai processi di consumo del territorio e

10. Brandolini, Croset 1984, p. 16.

alla perdita di cultura urbana, fondata sulla dialettica delle differenze ricomposte.<sup>9</sup>

La quarta posizione prevede infine che si formulino “ipotesi sperimentali” ed aperte, in base a cui operare gli interventi modificativi delle aree dismesse, adeguando gli strumenti della conoscenza progettuale alle problematiche della metropoli, della questione urbana, della trasformazione. Questo corrisponde ad un atteggiamento propositivo e razionale, consapevole delle difficoltà derivanti dalle leggi spesso rigide del mutamento e in grado di affrontare le trasformazioni urbane attraverso il progetto.

Esaminando diverse posizioni rispetto al tema delle aree industriali dismesse Crotti sottolinea la mancanza di una riflessione teorica autonoma, ma limitata a seguire le dinamiche insediative dettate da cambiamenti strutturali e accelerati, per questo i fenomeni di dismissione sono stati colti a posteriori, come l'esito di processi di trasformazione del quadro urbano, spesso sottovalutati o travisati. Le conseguenti elaborazioni tardive e proposte progettuali da parte dei vari operatori sono risultate deboli e riduttive, tese talvolta più a prendere parte al dibattito sulle aree dismesse che si stava sviluppando, che non a offrire reali alternative.

#### LA NOZIONE DI MODIFICAZIONE

Fornire una definizione univoca di modificazione è senz'altro difficoltoso, come asseriscono Sebastiano Brandolini e Pierre-Alain Croset in *Strategie della modificazione*: «Proprio perché molto generale la nozione di “modificazione” evoca uno spettro di problemi così vasto da rendere poco raccomandabile una sua fenomenologia esaustiva e complessiva»<sup>10</sup>. Intorno a questo tema si è costituito un intenso dibattito che, a partire dalla necessità di conservazione dei centri storici e dalla tutela dell'ambiente, ha sviluppato una maggiore sensibilità riguardo al valore della realtà esistente nella sua dimensione fisica e materiale. Secondo queste istanze, l'intervento anziché negare l'esistente, deve accogliere la sua eterogeneità e la sua valenza storica a tutto campo, ecco quindi che già una primordiale definizione viene in luce, nonostante le premesse, anche nel testo di Sebastiano Brandolini e Pierre-Alain Croset: «modificazione, cioè dell'uso dell'esistente come

materiale».<sup>10</sup> Sulla stessa linea si pone anche Gregotti, che nel suo testo intitolato per l'appunto *Modificazione*, dichiara: «Non v'è dubbio che non si dà nuova architettura senza modificazione dell'esistente»<sup>11</sup> ed ancora:

la “modificazione” è, nella sintassi linguistica, un modo di essere del modo, cioè della categoria del verbo, che definisce la qualità dell'azione (modo congiuntivo, indicativo, ecc), quindi essa rivela anche la coscienza dell'essere parte di un insieme preesistente, la trasformazione introdotta in tutto il sistema dal cambiamento di una delle sue parti ed indica che essa si sviluppa nel tempo e, attraverso la radice etimologica che la ricollega al concetto di misura (modus), si congiunge poi al mondo geometrico delle cose finite.<sup>11</sup>

Un altro apporto autorevole è quello di Oswald Mathias Ungers che in *Modificazione come tema* definendo la modificazione in architettura afferma:

Non significa altro che il riconoscimento di caratteristiche di qualità nella realtà, la loro trasformazione in una nuova forma di qualità. Fondamentalmente non è né più né meno che il costante rinnovo delle forme del pensiero e delle situazioni reali. La modificazione si dirige sia indietro osservando gli avvenimenti storici che in avanti verso nuovi concetti che ne derivano. È adeguamento del presente, ma con gli elementi esistenti crea contemporaneamente qualcosa di assolutamente nuovo, perché finora inedito. Dissolve l'antagonismo tra gli estremi, tra i contrari e li rende arte di un concetto comune di riferimento.<sup>11</sup>

La strategia della modificazione, come scritto da Vittorio Gregotti, si sviluppa a partire da un tentativo di difendere la produzione architettonica dagli errori del passato, si parla quindi di

una strategia difensiva volta probabilmente a minimizzare gli errori, ad aggirare gli impedimenti, a ridurre le arbitrarietà, i vaniloqui omnisimbolici, le trovate travestite da riconoscimenti: una strategia ben lontana dalle rischiose generosità dei maestri del moderno, ma ad essa legata dalla tradizione dell' “orgoglio della modestia”, dall'idea di architettura come lavoro.<sup>13</sup>

L'allontanamento definitivo della modificazione dalla nozione incerta

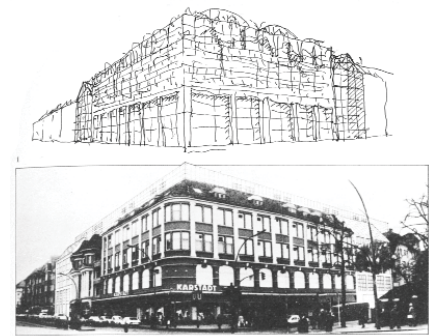


Fig.2 Schizzo e fotomontaggio dell'ampliamento del grande magazzino Karstadt a Berlino. Progetto di O. M. Ungers.

10. Brandolini, Croset 1984, p. 16.

11. Gregotti 1984, p.5.

12. Ungers 1984, p.28.

13. Gregotti 1984, p.3.

12. Ungers 1984, p.28.

di riforma avviene grazie al legame con l'ambiente circostante che costringe ad un esercizio continuo di confronto con l'orizzonte rappresentato dal concreto specifico.

Secondo Gregotti: «un'altra nozione che accompagna quella di modificazione: la nozione di appartenenza [...] si oppone progressivamente all'idea di tabula rasa, di ricominciamento, di oggetto isolato, di spazio infinitamente ed indifferentemente divisibile».<sup>12</sup>

L'appartenenza a una tradizione, a una cultura, a un luogo, diviene la chiave di lettura di questa nuova attenzione per i materiali della memoria, presente anche nell'avanguardia architettonica, non derivata da un interesse nostalgico, ma dalla costituzione di nuovi ordini attraverso lo spostamento contestuale e la contrapposizione tra il nuovo e la memoria stessa. Nell'architettura della modificazione lo studio della storia abbraccia la convinzione che l'idea di luogo sia alla base del progetto, il sistema di relazioni esistenti e la continuità della disciplina architettonica sono in primo piano nella ricerca progettuale. Nel periodo dell'avanguardia architettonica l'idea di "straniamento" deriva dal costituirsi come eccezione rispetto alla regola dell'appartenenza nella dialettica con il contesto specifico. Gregotti sottolinea come già a partire dagli anni '40 inizi il riscatto per l'attenzione alle differenze dei siti, a cui seguono gli enunciati della teoria Rogersiana delle preesistenze ambientali, e il riconoscimento della storia come materiale del progetto, una storia che critica l'idea stessa di movimento moderno, ampliandone il senso fino a renderlo tradizione. Il luogo diviene quindi fondamento del progetto, partendo dall'idea d'appartenenza come pedagogia del progetto si vede l'utilizzo della città e del territorio come materiale principale.

Non si può più prescindere da «l'analisi urbana, gli studi sulla città e sui rapporti tra morfologia e tipologia da un lato, la nozione di principio insediativo e della geografia come storia dall'altro, (che) pongono le basi per un semplice più definito interesse per il luogo come fondamento del progetto».<sup>12</sup>

Anche Ungers insiste sull'argomento del rapporto con il contesto:

l'architettura non è trasferibile a piacere, non è pensata per qualunque luogo neutro, ma si insedia in un contesto ben caratterizzato, al quale è indissolubilmente legata e col quale viene percepita e vissuta. L'architettura di un luogo è contemporaneamente una intensificazione, una

chiarificazione, una qualificazione del luogo stesso.<sup>14</sup>

Secondo Gregotti vi sono diverse ragioni per cui l'idea di modificazione è ritenuta sufficientemente significativa da essere inclusa nella prassi progettuale.

Innanzitutto, «è radicalmente cambiata la condizione del lavoro di architettura in Europa»<sup>15</sup> le risorse non sono più utilizzate per la fondazione del nuovo ma principalmente per la trasformazione di fatti urbani e territoriali. Il riconoscere valore all'esistente ha reso ogni azione di architettura un atto di trasformazione parziale, basti pensare che anche la periferia urbana si riconosce in quanto luogo e ricerca a sua volta identità attraverso la modificazione.

La seconda motivazione deriva da una reazione alla prassi, del pensiero disciplinare che preferisce «produrre modelli formali da imitare, secondo le leggi della produzione di massa dove ciò che si imita è il comportamento ed il risultato stilistico, mai la necessità teorica o poetica che produce la trasformazione».<sup>15</sup>

Oggi è necessario focalizzarsi sulla differenziazione, sulla risoluzione del caso specifico, utilizzando le leggi della costruzione del luogo come materiale indispensabile per poter proporre frammenti dell'ipotesi, senza però scadere in un ritorno di un regionalismo che rischia di riproporre il caratteristico come difesa priva di propri valori resistenti al passaggio del momento.

Si deve porre attenzione affinché la modificazione divenga l'elemento che «trasforma il luogo in cosa dell'architettura»<sup>15</sup>, con una fondazione simbolica che rappresenta il prendere contatto con l'ambiente fisico in tutte le sue accezioni, attraverso la costituzione di un principio insediativo.

Il desiderio di costruire un linguaggio sulla modificazione, porta ad interrogarsi su come si possa trasmettere la modalità di fondazione secondo tale principio, determinato dalla conoscenza del caso specifico, che non derivi dall'ineffabilità delle scelte soggettive ed empiriche.

Infine, la terza ragione per ritenere la modificazione un concetto applicabile nell'operatività, è il desiderio di una sedimentazione del processo creativo, che non si limiti più, quindi, ad un «vacuo chiacchiericcio supertecnico e superstilistico»<sup>16</sup>, ma che punti invece alla consolidazione di regole che rispondano a necessità specifiche.

14. Ungers 1984, p.26.

15. Gregotti 1984, pp. 4-7.

16. Gregotti 1984, pp. 6-7.

17. Brandolini, Croset 1984, p. 18.

18. Gregotti 1984, p. 3.

Aspirazione che non può prescindere dal ragionare il progetto inteso come «silenziosa modificazione del presente specifico»<sup>16</sup>. L'accettazione della dimensione temporale dell'architettura, sia per quanto riguarda il suo uso, sia per il lavoro progettuale, e quindi dell'ineluttabilità, in quanto parte del mondo soggetta ai processi di entropia e di usura, del suo processo di cambiamento, e quindi anche di funzione e di senso rispetto al contesto.

## STRATEGIE DI MODIFICAZIONE

Considerata la vastità del campo rappresentato dal progetto fondato sulla modificazione, si è scelto, a partire dalla lettura di *Strategie della modificazione* a cura di Sebastiano Brandolini e Pierre-Alain Croset, di studiare gli interventi di modificazione a tre livelli, distinzione operata sulla tipologia e non sulla scala dei progetti.

di individuare tre possibili modalità di approccio al progetto inteso come modificazione. Il primo livello attua la modificazione sulla dimensione materiale e funzionale: dalla semplice manutenzione alla trasformazione d'uso, «dai singoli interventi di ampliamento o completamento di un edificio alla modificazione complessiva di un intero sistema di edifici inseriti in nuovi quadri e logiche urbane e territoriali».<sup>17</sup>

Il secondo livello «non è più la modificazione concreta della sostanza edilizia a venir presa in considerazione, ma quella del sistema di relazioni tra oggetto e il contesto fisico percepito in cui si trova inserito: la modificazione delle relazioni diviene l'obiettivo della nuova architettura, provocando spostamenti a livello percettivo persino quando l'architettura dei singoli edifici rimane immutata».<sup>17</sup>

Nel terzo livello la modificazione riguarda «le relazioni tra il nuovo intervento ed il sistema di riferimento offerto dalla organizzazione geografica, territoriale o urbana o, in modo più generale, dalle condizioni e tecniche d'intervento».<sup>17</sup>

L'intervento avviene a partire dalla modificazione del paesaggio, della morfologia urbana e dei sistemi delle infrastrutture fino ad arrivare al cambiamento una tradizione o una cultura storicamente sedimentata. Secondo Gregotti il progetto può agire essenzialmente secondo due modalità: la prima è una «risposta mimetica, stilistica, a partire da un'idea di contesto»<sup>18</sup> mentre la seconda individua un «linguaggio



della conoscenza del luogo, quindi il progetto diviene misura della qualità della modificazione che esso induce»<sup>18</sup>.

Mentre nel primo caso si limita ad un'assimilazione apparente dell'ambiente, nel secondo caso, maggiormente interessante per il nostro studio, la trasformazione delle relazioni tende ad assumere essa stessa il valore di linguaggio, una tensione trasmessa tramite il racconto di non coincidenze, di relazioni, impossibili da colmare al giorno d'oggi attraverso un atto unitario, che rendono possibile una migliore conoscenza attraverso l'individuazione di specifici campi di conflitto.

Anche Ungers, quando individua le caratteristiche di progetti efficaci di modificazione, sottolinea che «ogni progetto manifesta l'opposizione, non la conciliazione, tra il vecchio e il nuovo, tra l'esistente e il suo completamento»<sup>19</sup> a suo avviso inoltre «il cambiamento di funzione (...) non ne determina tuttavia una forma specifica di modificazione: ciò che importa è l'affermazione di un concetto in grado di costruire e dare senso alle relazione tra il nuovo e l'esistente»<sup>19</sup>.

18. Gregotti 1984, p. 3.

19. Ungers 1984, p. 28.

20. Bondonio *et al.* 2005, p.45.

## RIUSO VALUTAZIONI CRITICHE DELL'ESISTENTE

All'interno del rinnovato interesse per l'esistente da parte della cultura, il riuso si impose negli anni '80 allo scopo di preservare gli edifici esistenti apprezzabili, sia per il proprio valore estetico sia per quello storico, senza dimenticare la nascente esigenza di riduzione dell'impatto ambientale del settore edilizio.

Se in alcuni casi il recupero e la riconversione d'edifici esistenti si rivela un'operazione di natura più ergonomica ed efficiente, nella maggiore parte degli interventi si propende per la tecnica di demolizione e ricostruzione, per i limiti imposti dalle operazioni di bonifica ambientale e «specialmente in strutture fortemente degradate i cui costi sono difficili da stimare preventivamente»<sup>20</sup>.

La difficoltà di reperire risorse economiche sufficienti per riconvertire il manufatto e per le eventuali bonifiche ha legato all'iniziativa ed al finanziamento pubblico i maggiori interventi di riuso influenzando l'inserimento di funzioni utili alla collettività.

Ne sono esempi significativi: la città della scienza a Bagnoli, la città delle culture a Milano, il complesso fieristico-espositivo a Palermo e la casa dello studente a Venezia.



Fig. 3. Restauro di Castelvecchio, Verona,  
Vista della statua di Cangrande,  
Dal Co, F., Mazzariol, G. 2005, *Carlo Scarpa, 1906 1978*, Milano: Electa, p.36

Negli interventi d'iniziativa privata, la riconversione degli edifici risulta decisamente marginale e si limita all'inserimento di funzioni pubbliche: spazi espositivi e per lo spettacolo, centri culturali, servizi e terziario pubblico sono le funzioni più ricorrenti, come nella riqualificazione a Genova-Fiumara nelle ex officine Ansaldo, intervento realizzato tra il 1999 e il 2006, di estensione di 170000 mq, che ha permesso la realizzazione di residenze e servizi in un pezzo di città che da anni versava in uno stato di abbandono.<sup>21</sup>

La scelta del mantenimento dell'edificio nel tempo e il suo riuso non deve però sfociare in un'indifferenza per la qualità architettonica dell'intervento, non deve infatti limitarsi a aspetti economici e tecnici, ma comprendere innanzitutto temi progettuali e concettuali divenendo occasione di trasformazione. Vi deve essere un'interpretazione critica dell'esistente, come nel caso esemplare di Carlo Scarpa, è significativa la sua capacità di accostare materiali diversi, di comprendere nelle stratificazioni delle sue opere storia, luoghi, stagioni e significati. Il preesistente è conosciuto, fatto proprio, commentato, nel restauro del Museo di Castelvecchio, operato in più fasi tra il 1958 e il 1974, l'edificio viene depurato dai falsi storici derivati da restauri precedenti e trasformato esso stesso in un reperto, si potrebbe dire che per Scarpa il progetto è già nel luogo.

Scarpa è capace di rivelare l'esistente sotto una nuova luce attraverso il proprio progetto e di modificarlo attraverso un fine gioco di svelamento di contrasti e differenze.<sup>22</sup>

Negli interventi privati la riconversione degli edifici è una pratica raramente scelta, quando viene attuata si opta per l'inserimento di funzioni pubbliche: spazi espositivi, centri culturali, servizi e terziario, come a Genova-Fiumara nel recupero delle ex officine meccaniche Ansaldo e a Milano nell'Ex Innocenti Maserati (nella prima versione del progetto) si registrano alcuni dei casi di utilizzo per funzioni commerciali, terziario-produttive e ricettive.

In Italia, raramente la riconversione si indirizza verso funzioni residenziali, «Nonostante il successo riscontrato da anni in altri paesi europei, l'eccezionalità del caso conferma la a permanente diffidenza del mercato italiano verso modelli abitativi legati al riuso di strutture industriali»<sup>23</sup>. Tra i pochi casi in Italia di riconversione legata all'edilizia residenziale, emerge il PRU per l'Ex Junghans di Venezia

21. Bondonio *et al.* 2005.

22. Beltramini 2011.

23. Bondonio *et al.* 2005, pp. 45-46.

in cui sono stati riutilizzati 12 dei 25 volumi industriali preesistenti, circa la metà dei 31600 mq originari, per residenze. Benchè si tratti di un intervento d'iniziativa privata, risulta determinante la finalità sociale dell'operazione e il conseguente contributo pubblico derivato dall'approvazione del relativo PRU. Più di un terzo della superficie residenziale realizzata è infatti di tipo convenzionato e il 50% dei costi complessivi per le residenze universitarie, pari a un terzo circa della superficie complessiva recuperata, è finanziato direttamente dallo Stato.<sup>21</sup>

1

Un interessante punto di vista è espresso da Pierluigi Crosta in *Dismissione: la costruzione del problema* in cui evidenzia le problematiche relative al riuso

“il problema delle aree dismesse come problema del loro riuso. [...] non è tanto l'eventuale mancata sostituzione di funzioni o attività che “fa problema”, quanto l'intervento che, ignorando le leggi che governano l'espansione della città e assicurano la sostituzione quasi fisiologicamente, non riesce ad assecondare o contrasta tale andamento. [...] La vicenda del riuso -non solo in Italia- dimostra che “fa problema” non è tanto l'evenienza (o la mancata evenienza) del riuso, quanto piuttosto gli effetti di un certo tipo di riuso (e più precisamente l'effetto di espulsione dalle aree riusate di popolazioni e attività economicamente più deboli). Tali effetti hanno prodotto anche le operazioni di “risanamento” realizzate in epoca assai precedente (ed effetti di espulsione con caratteristiche molto simili sono previsti come contraccolpo di molte operazioni di riuso hanno spesso completato l'espulsione possibile). Per cui non era azzardato sostenere che ciò che rende specifiche operazioni di riuso è la trasformazione che per esse si produce nei rapporti tra operatori privati e pubblici di urbanizzazione, dando luogo a conflitti (il riuso come “area di conflitto” intracapitalistico e nuove alleanze).<sup>24</sup>

Il riuso è una pratica che presenta dei rischi e dei vantaggi, legati all'assetto economico, sociale e territoriale del contesto e in larga misura connessi agli attori coinvolti, il riuso può generare servizi, relazioni, attrazioni e può anche avere ricadute negative in termini di scarsa qualità progettuale e di contraccolpi sulle fasce deboli di popolazione, risulta fondamentale valutare la compatibilità dell'intervento su più piani per evitare conflitti di natura capitalistica e sociale.



Fig. 4. Planimetria dell'Emscher Park

24. Crosta 1990, p. 48



Fig. 5. Giardini tematici Duisburg

## Casi studio

LA RIQUALIFICAZIONE DELL'EX AREA THYSSEN  
DUISBURG, 1992/2002

Questo caso studio è stato inserito nel capitolo in quanto si è scelto in diversi progetti per Rimini di realizzare un parco pubblico e di incrementare il verde pubblico, declinandolo talvolta in un connettivo della città e usandolo per caratterizzare importanti spazi urbani.

L'area della Ruhr in Germania ha subito profondi mutamenti nel tempo. Dalla metà del XIX secolo la presenza di giacimenti carboniferi e industrie pesanti legate al ferro e all'acciaio ha trasformato un bacino vallivo poco popolato, caratterizzato dalla presenza di piccoli villaggi, in un'area pesantemente urbanizzata e votata allo sfruttamento delle risorse naturali e all'industria, sono state costruite a tal fine abitazioni e infrastrutture, come ferrovie, strade e canali. I fulcri delle città erano gli stabilimenti industriali, essendo assenti le tradizionali centralità urbane.

Dagli anni sessanta a causa delle crisi industriale e della regressione delle attività estrattive e produttive, viene meno il ruolo identitario della fabbrica: le industrie vengono dismesse, il territorio viene abbandonato e lasciato profondamente inquinato. Peter Zlonicky descrive il mutamento del paesaggio che ne consegue:

Come apparirà ai nostri occhi il paesaggio della Ruhr settentrionale nella zona dell'Ems all'inizio degli anni Novanta?

- Una pluralità di città intessute l'una nell'altra, alle quali non si è mai prospettata la possibilità di diventare "vere città".
- Un paesaggio deturpato, che ancora oggi risente dello sfruttamento agricolo e, in modo preponderante, reca i segni lasciati dalla lavorazione a maggesi, dall'abbandono dei detriti e delle superfici residue.
- Un sistema di infrastrutture che venne realizzato al fine di soddisfare le esigenze dell'industria estrattiva e che oggi ha perso quasi totalmente importanza sia in ambito economico sia nelle città. La realtà attuale presenta canali navigabili per il trasporto dei beni di consumo, più di 50 porti, una fitta rete ferroviaria, scali merci, serbatoi di gas sospesi, condutture, centrali elettriche paralizzate, depositi dei tram vuoti e resti di rotaie sull'asfalto sgretolato delle strade, che verranno riversati in

imponenti complessi industriali inutilizzati.<sup>25</sup>

La crisi della regione della Ruhr corrisponde alla crisi della sua popolazione, il tasso di disoccupazione è alto, i giovani non hanno un'istruzione, i posti di lavoro per le donne sono esigui, nonostante questo ci sono le premesse per un possibile sviluppo di un moderno tessuto cittadino: un paesaggio urbano decentrato e accessibile (in mezz'ora si può raggiungere qualsiasi punto della regione); sobborghi con le potenzialità di nuovi sviluppi; insediamenti operai che su iniziativa degli abitanti sono divenuti città giardino; nuove e diversificate produzioni; numerose attività culturali spontanee; la trasformazione di residenze costeggiate da orti in un paesaggio ricco di giardini; la vitalità delle sponde dei canali, lungo cui i cittadini desiderano abitare e trascorrere il tempo libero. Il territorio della Ruhr si è dimostrato capace di accogliere ed integrare, grazie al lavoro, culture ed etnie diverse, e si presenta aperto a nuovi sviluppi.

Nel 1989 il governo della Renania settentrionale-Westfalia annuncia un programma di rinnovamento per la regione ed istituisce l'IBA Emscher Park (Mostra Internazionale di Costruzioni e Architettura per il Parco dell'Emscher), una società a responsabilità limitata con il compito di coordinare sviluppi e interventi della riqualificazione del distretto della Ruhr, i cui temi individuati sono: la ricostruzione del paesaggio in un grande parco, in cui le barriere, come le recinzioni, devono essere eliminate; il miglioramento ecologico del corso dell'Ems e della sua estesa rete idrografica; la realizzazione del canale Reno-Herne e una valorizzazione della vita sull'acqua e dei porti esistenti; monumenti-industria, preservare gli edifici e gli impianti industriali come testimonianze della cultura e della storia della regione; lavoro nel parco, la qualità ecologica e strutturale deve orientare le imprese ad investire sul parco; abitazioni e nuovi modi di abitare, che coinvolgano i cittadini in iniziative mirate allo sviluppo della "città-giardino del futuro"; nuove attività culturali e sociali e lo sviluppo di nuove occupazioni legate alla natura e al parco.<sup>25</sup>

Tra i progetti realizzati nell'ambito di questa vasta operazione di riconversione del bacino della Ruhr c'è la riqualificazione dell'ex



Fig. 6. Piazza Metallica

25. Zlonicky 1990, p.16.

Il capitolo è debitore dell'articolo di Zlonicky, P. 1990, *Luoghi urbani ritrovati*, «Rassegna» (XLII).

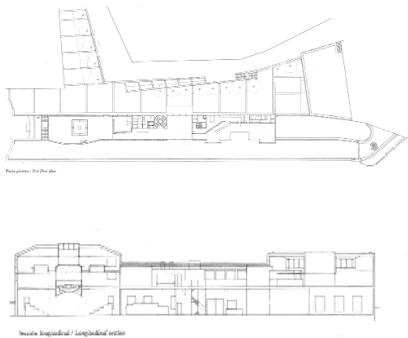


Fig. 7. Pianta e sezione Mulini di Murcia tratto da *Museo Hidraulico en los Molinos del Rio Segura en Muria*, 2006 «El Croquis» (CXXIII).

26. Il capitolo è debitore delle seguenti pubblicazioni:

Sposito, C. *Sul recupero delle aree industriali dismesse, tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Maggioli Editore, Savignano sul Rubicone, 2012

Kunzmann, K.R. 1990, *Le politiche nel riuso della Ruhr*, «Rassegna» (XLII)

area Thyssen, promossa dal comune di Duisburg che ne ha rilevato la proprietà, la fase progettuale ha avuto inizio nel 1990 con un concorso internazionale a inviti per la realizzazione di un parco paesaggistico urbano per attività ricreative, culturali e sportive.

L'anno seguente è stato selezionato come vincitore il progetto dei paesaggisti tedeschi del gruppo Peter Latz & Partners, la cui proposta presenta un'elevata innovazione ed economicità, determinanti a giudizio della commissione.

Il parco è stato aperto nel 1994 e terminato nel 2002, si caratterizza per la presenza di reperti di archeologia industriale e di specie vegetali autoctone e alloctone, che hanno originato un biotipo tipico delle zone industriali. Il parco è diviso in ambiti, autonomi tra loro, collegati da piste ciclabili e sentieri o tramite legami funzionali, simbolici e visivi. Di questi parchi il Bluster Furnace Park è l'ambito di maggiore estensione, racchiude il nucleo dello stabilimento e si propone come luogo della memoria, in cui l'archeologia industriale domina il paesaggio. Al centro di questo ambito si trova la Piazza Metallica, che è il simbolo dell'intero Parco e il luogo dove vengono svolti gli eventi culturali, la piazza è connessa con le strutture industriali, utilizzate come spazi espositivi, museali e per attività ricreative. Gli esempi di riuso sono numerosi e vari: l'ex edificio delle turbine è stato trasformato in uno spazio eventi, l'ex centrale elettrica ospita concerti; ai piedi dell'altiforno "5" è stato ricavato uno spazio teatrale; le alti pareti dell'altiforno sono usate come palestre di arrampicata; nel gasometro è stata realizzata una piscina per immersioni.

L'ambito della Ore Bunker Gallery è quello dell'ex edificio di stoccaggio del carbone, trasformato in un giardino tematico, sfruttando le stanze del magazzino, messe in comunicazione grazie all'apertura di varchi nelle pesanti murature. Alcune delle specie vegetali presenti sono state selezionate in virtù di capacità disinfquinanti per il terreno. Il Waterpark, è l'ambito sviluppato lungo il canale dell'Alte Emscher, grazie ad una bonifica delle acque e all'eliminazione delle recinzioni. L'ultimo ambito di cui è composto il parco è quello del Railway Park, che sfrutta la rete ferroviaria preesistente e attraversa l'intero parco con dei percorsi a quote diverse e dei punti di osservazione privilegiati. Il parco è stato pensato in un'ottica di sostenibilità che comprende anche i ridotti costi di gestione ed il recupero di alcuni dei materiali delle demolizioni.<sup>26</sup>

## IL RECUPERO DEI MULINI DI MURCIA 1984-1988

Questo caso studio è un esempio di modificazione in cui la preesistenza viene valorizzata, grazie ad una profonda comprensione della memoria storica, e in cui le aggiunte, la cui stratificazione è di chiara lettura, completano il complesso nelle sue funzioni, rendendo i Mulini partecipi alle relazioni urbane attuali. Tra i possibili atteggiamenti di modificazione, questo appare misurato ed efficace, al punto di poter essere esempio di intervento sulle preesistenze presenti nelle aree di progetto.

Il centro della città di Murcia si è costituito attorno al fiume Segura, l'edificazione dei Mulini Vecchi, del Ponte Antico e dei muri di incanalamento venne realizzata in contemporanea nel periodo dal 1713 al 1741, riprendendo il tracciato disegnato da Jaime Bort. Fin dalla nascita i Mulini hanno avuto un legame stretto con la città, sia in termini di relazione che di disegno del lungo fiume, in origine essi erano costituiti da una costruzione prismatica con copertura piana parallela al Segura, dietro cui scorreva un canale, e facevano parte dei muri di contenimento. All'interno dei mulini trovavano spazio i meccanismi idraulici, in sommità un ordine di pilastri indicava il piano degli spazi di lavoro. Nel XIX secolo, in conseguenza alla divisione della proprietà dei mulini, questi subirono modifiche e ampliamenti verticali, che alterarono le originali coperture piane e portarono ad un aspetto frammentato e diversificato.

La conformazione unitaria originaria dei mulini è stata al centro della riflessione progettuale di Juan Navarro Baldeweg.

A nostro avviso, quella primitiva condizione unitaria dev'essere presa di nuovo in considerazione nel momento in cui i Mulini diventano nuovamente un bene di uso pubblico nella loro destinazione a Centro di Cultura e Museo Idraulico. Come raccomandazione preliminare e tenendo presente il rapporto fra programma e forma, le decisioni progettuali nella realizzazione del recupero sono state basate di preferenza sull'intenzione di riportare i Mulini al loro aspetto più genuino. Facendo ciò si potrebbe garantire la natura di esempio di alcuni edifici singolari del patrimonio archeologico industriale e inoltre sembra corretto pensare che quella forma unitaria si adatti meglio all'uso pubblico proposto.<sup>27</sup>



Fig. 8. Mulini di Murcia  
tratto da *Museo Hidraulico en los Molinos del Rio Segura en Muria*, 2006  
«El Croquis» (CXXIII).

27. Baldeweg 1984, p.38.

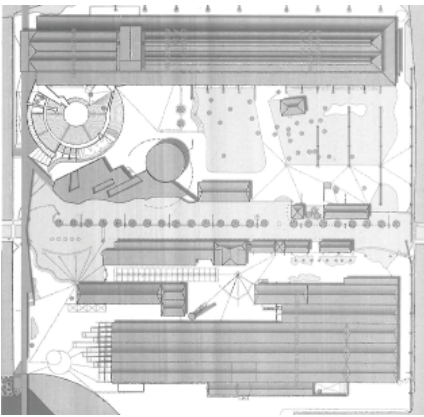


Fig. 9. Planimetria generale Città della scienza

Sulla copertura piana dei Mulini è stata creata una passeggiata che permette l'accesso al complesso addizionale, costruito in corrispondenza verticale al canale posteriore, contenente i locali del Centro Culturale, della Biblioteca pubblica e un caffè-ristorante, che godono della presenza di una terrazza panoramica. Al di sotto della biblioteca è presente una sala riunioni, entrambe sono organizzate intorno ad un cortile che fornisce luce alle sale lettura e alla sala riunioni. Il volume chiuso della biblioteca è chiaramente distinguibile da quello del ristorante, nonostante la continuità tra i due edifici, il ristorante si apre sulla passeggiata delimitando uno spazio aperto e fruibile e guardando oltre il fiume. In posizione attigua, a delimitare la piazza meridionale, c'è il complesso delle Antiguaa Quadras, un complesso con coperture a volta, che potrebbe essere recuperato come sala per esposizioni temporanee, completando il Museo e mantenendo un certo grado di autonomia.

Baldeweg descrive come nel recupero dei Mulini siano stati conciliati il rigore del restauro del basamento storico e la flessibilità dell'aggiunta dei volumi, in una stratificazione dove passato e presente sono evidenti e trovano una riuscita sintesi.

I criteri seguiti da questo progetto di recupero si orientano in direzioni opposte: si vuole ottenere un rigore nel restauro dell'ordine fisico originale del Mulini e al tempo stesso si propone di costruire in piena libertà un'aggiunta che, senza disturbare sostanzialmente questa immagine di base, permetta il miglior uso del Centro.

Entrambi i criteri, di rigore e di libertà, favorirebbero lo sviluppo di quella vita urbana che il Centro e il Museo, nella loro forma e nel loro uso, possono provocare. La proposta si colloca, pertanto, a due livelli: si restaura lo strato di base, il sedimento storico iniziale, lo stesso su cui poggia l'architettura della città e, d'altra parte, si è assunta una variabilità formale e costruttiva nell'aggiunta, rispondendo all'uso che se ne fa oggi. Di conseguenza, la ristrutturazione, in parte, non rifiuta la stessa ragione accumulativa che ha dato origine alle crescite spontanee dei Mulini a partire dal secolo XIX. Il rapporto fra l'elemento storico o tradizionale e quello attuale accetta anche di rendersi visibile in modo stratificato.



## EX STABILIMENTO CHIMICO FEDERCONSORZI BAGNOLI, 1998-2008

Con la riqualificazione dell'ex stabilimento chimico Federconsorzi a Bagnoli si è data vita alla Città delle Scienze, questo approccio capace di riconoscere e denominare la realtà, partendo dalla lettura di peculiarità e elementi esistenti è stato fatto proprio da alcuni dei progetti per Rimini, che hanno mirato alla realizzazione della Città della Salute e della Città dello Sport, riallacciandosi alla tradizione storica termale, balneare e alle tendenze wellness dell'ultimo decennio.<sup>28</sup>

L'area dell'ex Federconsorzi è parte di un comparto industriale dismesso, molto ampio, di circa 200 ettari, che si affaccia sul litorale di Bagnoli, ad ovest del golfo di Napoli. Questa zona, dal rilevante valore paesaggistico, essendo prossima ai Campi Flegrei, all'isolotto di Nisida e alla collina di Posillipo, fino a metà dell'Ottocento è stata sede di stabilimenti balneari e termali. La posizione strategica, l'accesso facilitato dal mare, il terreno pianeggiante e la disponibilità di manodopera locale, hanno reso l'area, a partire da fine Ottocento e inizi Novecento, oggetto di un intenso processo industriale. Si assiste all'insediamento di numerosi stabilimenti, il primo, un opificio chimico, viene fondato nel 1853 dal conte Ernesto Levefre, la cui produzione consisteva in acido solforico, allume e solfato di rame. In seguito, tra il 1887 e il 1890, lo stabilimento passa di mano, all'imprenditore Walter, che amplia sia le strutture che la gamma dei composti chimici prodotti. Nel primo decennio del Novecento s'insidia l'Ilva che raggiunge l'estensione di 200 ettari e circonda su tre lati la fabbrica, che viene ceduta prima alla Società Prodotti Chimici Colla e Concimi e poi, nel 1932, alla Montecatini, la più grande industria chimica dell'epoca, che amplia l'impianto costruendo un'altra fabbrica a monte di quello originario. La produzione subisce un arresto con la seconda guerra mondiale, i bombardamenti non danneggiano gravemente la fabbrica, a differenza dell'Ilva che viene rasa al suolo, nel 1945, riparati i danni, la produzione riparte per poi essere terminata in maniera definitiva nel 1990 dopo ulteriori cambi di proprietà (Montedison nel 1966 e Federconsorzi nel 1975).

Lo stabilimento è diviso in due parti dall'asse nord-sud di via Coroglio, ha una superficie coperta di 24000 mq e una cubatura di oltre 220000 mc, gli edifici sorgono paralleli alla costa e sono di diversa tipologia: nel settore occidentale ci sono il fabbricato ottocentesco a sette navate, l'alta



Fig. 10. Vista panoramica Città della Scienza

28. Il paragrafo è debitore delle seguenti pubblicazioni:

C. Sposito, 2012 *Sul recupero delle aree industriali dismesse, tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Maggioli Editore, Savignano sul Rubicone,  
Bondonio et al. 2005, *Stop&Go, Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia, Trenta casi studio*, Alinea



Fig. 11. Foto cortile interno Città della Scienza

ciminiera e un edificio di minori dimensioni, nel settore orientale ci sono una costruzione di pianta rettangolare allungata risalente agli anni '30 e altri tre edifici lungo via Coroglio, di cui uno multipiano.

Negli anni '90 la riqualificazione dell'area è prevista dai sistemi urbanistici in vigore, in accordo con i quali viene redatto dallo studio di architettura Pica Ciamarra Associati il progetto della Città della Scienza, su affidamento di incarico da parte della fondazione Idis (Istituto per la diffusione e la valorizzazione della cultura e della scienza, che promuove iniziative a favore della diffusione della cultura scientifica e dell'innovazione tecnologica), proprietaria delle strutture.

Nel 1994 il Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, organo collegiale del governo, istituito nel 1967, che svolge funzioni di coordinamento in materia di programmazione della politica economica nazionale e comunitaria) finanzia l'intervento, segue un Accordo di programma tra Comune, Provincia, Regione e Stato per attuare il progetto, la cui realizzazione viene prevista in tre fasi. In seguito un forte dissenso dell'opinione pubblica, che considera la Città della Scienza in contrasto col parco pubblico previsto dal PRG nell'area della ex Ilva, porta alla formulazione nel 1997 del secondo e attualmente in vigore Accordo di programma, secondo cui le strutture saranno operative per sessantasei anni, in modo da ammortizzare i costi della riconversione, per poi essere dismesse ed integrate nel futuro parco urbano.

Il progetto di riqualificazione prevede che l'area della Ex Federconsorzi sia trasformata in Città della Scienza, da luogo di produzione industriale a centro culturale, di ricerca e di supporto alle imprese, in modo da collocarsi come importante riferimento nella realtà sociale napoletana.

L'intervento prevede il recupero e la rifunzionalizzazione di 184000 mc, pari a circa l'83% della cubatura originaria, le demolizioni riguardano quasi totalmente ampliamenti e superfetazioni, le sostituzioni operate ammontano a circa 16000 mc e sono state necessarie per adeguamenti statici e normativi o per strutture fatiscenti, come l'edificio multipiano su via Coroglio.

Nell'edificio più antico del complesso, la prima fase dell'intervento (1998-2001), ha portato alla realizzazione del Museo della Scienza, delle aree denominate Formazione, Industria della cultura e Creazione d'Impresa, di una mediateca, della zona accoglienza e dei servizi di ristorazione; nell'edificio di pianta rettangolare allungata col secondo lotto di intervento (2002-2003) sono stati realizzati il Bic (Business innovation center), un centro di alta formazione e un centro eventi; la terza fase di intervento (2005-

2008) ha interessato la parte nord dell'area con la realizzazione del Museo del Corpo Umano, la costruzione del nuovo molo sul sedime del vecchio e del ponte pedonale, che scavalcando via Coroglio, segnala l'ingresso alla Città della Scienza.

Il progetto ha prestato attenzione e cura agli spazi esterni, configurando via Coroglio come una corte piantumata, in cui si innestano i parcheggi e i percorsi pedonali con direzione perpendicolare alla linea di costa, che

si riconoscono anche mediante l'impiego di diversi tipi di pavimentazione.

Per le nuove costruzioni sono stati riciclati tufo e mattoni originali o usati materiali nuovi con caratteristiche analoghe agli originali, prodotti in speciali altiforni. Il verde fa uso di varietà locali, come le viti marittime che segnano l'ingresso a sud, e di fontane e giochi d'acqua che richiamano la

che si riconoscono anche mediante l'impiego di diversi tipi di pavimentazione. Per le nuove costruzioni sono stati riciclati tufo e mattoni originali o usati materiali nuovi con caratteristiche analoghe agli originali, prodotti in speciali altiforni. Il verde fa uso di varietà locali, come le viti marittime che segnano l'ingresso a sud, e di fontane e giochi d'acqua che richiamano la

si riconoscono anche mediante l'impiego di diversi tipi di pavimentazione. Per le nuove costruzioni sono stati riciclati tufo e mattoni originali o usati materiali nuovi con caratteristiche analoghe agli originali, prodotti in speciali altiforni. Il verde fa uso di varietà locali, come le viti marittime che segnano l'ingresso a sud, e di fontane e giochi d'acqua che richiamano la presenza del mare.

## BIBLIOGRAFIA.

Baldeweg, J.N. 1984, *Recupero dei mulini di Murcia*, «Casabella» (CDXCVIII).

Bondonio, A., et al. 2005, *Stop&Go, Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia, Trenta casi studio*, Firenze: Alinea

Brandolini, S., Croset, P.A. 1984, *Strategie della modificazione «Casabella»* (CDXCVIII).

Crosta, S. 1990, *Dismissione: la costruzione del problema*, «Rassegna» (XLII).

Crotti, S. 1990, *Luoghi urbani ritrovati*, «Rassegna» (XLII).

Dal Co, F., Mazzariol, G. 2005, *Carlo Scarpa, 1906 1978*, Milano: Electa

Gregotti, V. 1984, *Modificazione*, «Casabella» (CDXCVIII)

Kunzmann, K.R. 1990, *Le politiche nel riuso della Ruhr*, «Rassegna» (XLII)

Olmo, C. 2002, *La città e le sue storie*, in C.Mazzeri (a cura di), *La città europea del XXI secolo, Lezioni di storia urbana*, Milano:Skira

Secchi, B. 1984a, *Le condizioni sono cambiate*, «Casabella» (CDXCVIII),

Secchi, B. 1984b, *Un problema urbano: l'occasione dei vuoti*, «Casabella» (DIII)

Sposito, C. 2012, *Sul recupero delle aree industriali dismesse, tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Savignano sul Rubicone: Maggioli Editore

Ungers, O. M. 1984, *Modificazione come tema*, «Casabella» (CDXCVIII)

Zlonicky, P. 1990, *Luoghi urbani ritrovati*, «Rassegna» (XLII).

P. Crosta, P. 1990, *Dismissione: la costruzione del problema*, «Rassegna» (XLII)

S. Crotti, *Luoghi urbani ritrovati*, «Rassegna» (XLII)

in “Rassegna”, n° 42, giugno 1990

V. Gregotti, *Modificazione*, in “Casabella” n. 498, gennaio 1984

K.R. Kunzmann, *Le politiche nel riuso della Ruhr*, in “Rassegna”, n° 42, giugno 1990

C. Olmo, (2002), *La città e le sue storie*, in C.Mazzeri (a cura di), *La città*

europea del XXI secolo, Lezioni di storia urbana, Skira, Milano

B Secchi, *Le condizioni sono cambiate* in “Casabella” n. 498, gennaio 1984

B. Secchi, *Un problema urbano: l'occasione dei vuoti*, in “Casabella”, n' 503, giugno 1984

C. Sposito, *Sul recupero delle aree industriali dismesse, tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Maggioli Editore, Savignano sul Rubicone, 2012

O. M. Ungers, *Modificazione come tema*, in “Casabella” n. 498, gennaio 1984

23. P. Zlonicky, *La ricostruzione del paesaggio della Ruhr* in “Rassegna”, n' 42, giugno 1990



## INDICE

Nascita ed evoluzione della città

Le origini di Rimini

La caduta dell'impero Romano

La Rimini dei Malatesta

Rimini nello stato pontificio

XIX E XX Secolo

La Rimini odierna



Fig. 1  
La figurazione seicentesca del territorio romagnolo contenuta nell' *Atlas novus* dei Blaeu edito ad Amsterdam, redatta da G. Gobbi nel 1645; da Gobbi, 1982

## NASCITA ED EVOLUZIONE DELLA CITTA'

La Rimini odierna, in tutta la sua estensione, appare come una città disordinata, composta da una pluralità di edifici spesso sconnessi fra di loro, che mette in evidenza un'assenza di carattere e riconoscibilità degli spazi, dove gli stessi blocchi residenziali appaiono estranei e indifferenti agli isolati urbani che compongono. Tuttavia la loro massiccia e brutale edificazione occasionale lascia, talvolta, intravedere le tracce di un rapporto ormai perduto che potrebbe ancora unirli, un rapporto che è stato alla base dell'edificazione della città di Rimini fin dalle sue origini; la centuriazione romana.

Osservati e studiati con attenzione è possibile infatti individuare i segni di quest'ordine, imprevedibilmente tenuto ancora in vita, il quale, attraverso delle opportune analisi, permette di ricostruire delle relazioni spaziali che possono far riemergere le regole progettuali su cui la città stessa è stata fondata. Lo studio e l'analisi della storia della città svolta in questo capitolo, dalle sue origini all'attualità, con tutte le varie trasformazioni nei periodi intermedi, ha il fine di far riemergere proprio quelle relazioni e quei principi ordinatori che sono stati per secoli alla base della pianificazione territoriale di questo luogo, per poter predisporre delle regole da adottare per future progettazioni, che tengano conto sia dei fondamenti storici, sia della conformazione morfologica dell'area.

## LE ORIGINI DI RIMINI

Nel territorio, al centro del quale sorge Rimini, si evidenziano i primi segni della presenza umana intorno al periodo del paleolitico<sup>1</sup>.

La zona nasce come risultato di evento alluvionale in via di consolidamento dei corsi d'acqua dell'Ariminus e dell'Aprusa, ovvero una palude non ancora abitabile formatasi intorno al v secolo a.C. È intorno a questo periodo che può datarsi il primo insediamento preromano, esposto in seguito alle pressioni delle tribù gallo-

1. De Giovanni 1979, p.25



celtiche, sconfitte poi nella battaglia di Sentino, con successiva colonizzazione dell'area (Fig. 1).

Il 268 a.C. è la data che segna l'inizio della romanizzazione di una vasta area di terreni in quella che i romani stessi denominarono Cisalpina, un processo che avrà profondi risvolti di carattere economico, sociale, politico e ambientale, una data che segnerà l'inizio di un nuovo disegno del territorio che si attua attraverso il reticolo centuriale di colonizzazione agraria e la calibrata distribuzione di una serie di poli urbani. Le condizioni geografiche e storiche favoriscono qui l'attuazione di un vero e proprio progetto a scala territoriale, rigorosamente perseguito nel tempo, del quale la "rifondazione" urbana e rurale delle preesistenze è l'elemento caratterizzante.

Il risultato sarà il passaggio dal regime fondiario-agrario alla nuova organizzazione sociale e fisica dei territori. L'azione romana completerà poi la struttura territoriale preesistente attraverso l'applicazione di un'unica regola, la centuriatio. Nel caso della città di Rimini, essa si basa sulla tipica maglia quadrata di 2400 piedi di lato (circa 710 m), ed è canonicamente orientata secundum coelum, probabilmente per l'assenza di assi di riferimento predeterminati e condizionati<sup>2</sup> (Fig. 2).

La fondazione delle civitates, nella colonizzazione, è riconoscibile dall'organizzazione della campagna; le terre e gli abitati, infatti, si trasformano in breve tempo, cosicché in ogni luogo la volontà dei coloni esprime chiaramente e con segni incontestabili, l'appartenenza di una località, di un terreno, di una città allo Stato e alla Repubblica di Roma. Città e campagna nella colonia romana sono costruite insieme e regolate da un'unica legge. Se da un lato ciò corrisponde all'uso del medesimo modulo geometrico, dall'altro si riferisce ad una somiglianza civile tra città e campagna; la formazione di un'area urbana, così come di una rurale, avviene con la realizzazione di tracciati viari, di luoghi ed edifici pubblici, di campi e case, di porti e opere idrauliche in rapporto con i luoghi incolti, le foreste e le paludi.

È il tracciato della Via Emilia, per lo più rettilineo, che costituisce

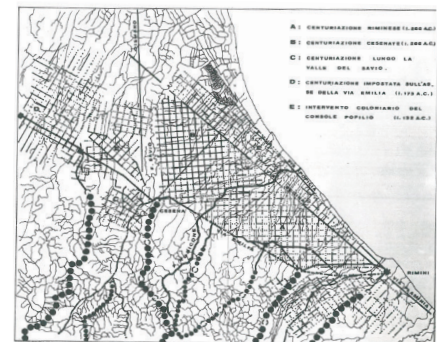


Fig. 2  
Il sistema della centuriazione romana del territorio romagnolo fra i fiumi Ronco e Marecchia, redatta da G. Conti e D. Corbara nel 1980; da Gobbi, 1982



Fig. 3  
Suddivisione delle terre della zona  
nord dell'Ariminum nel catasto, 1813;  
da Pasini, 1995.

in gran parte l'asse di riferimento della ripartizione poiché svolgendosi prevalentemente a livello costante, condiziona la direzione dei cardini che si trovano così orientati tutti nel senso di massima inclinazione del terreno (Fig.3).

I territori rurali appaiono ora regolamentati e suddivisi e, il possesso della terra, si identifica con la presenza di cippi terminali e linee di confine lungo il perimetro della proprietà.

Si tratta di una fase decisiva e permanente che ha inizio a partire dalla fondazione di Rimini, nel III secolo a.C. Da questo momento tutta la regione viene trasformata dall'azione dei coloni romani che bonificano, coltivano e urbanizzano il territorio, inglobando e utilizzando gli insediamenti e le strutture che le genti precedenti si erano dati. È un processo che si svolge in modo graduale e che nel suo insieme assoggetta e rende ogni luogo di questa terra partecipe alla grande organizzazione urbana e rurale.

L'azione romana si traduce in un insieme di istituti e forme che investono il territorio e conducono al grado più avanzato la struttura della regione, la cui ossatura permane, nonostante il mutare delle condizioni che l'hanno generata fino ai giorni nostri.

Il primo elemento di sviluppo e di interesse della colonizzazione romana riguarda quindi la fondazione delle grandi città e dei loro assi viari principali.

Tra queste, Rimini, chiude a sud il sistema padano; la sua localizzazione, che per altro ricalca l'insediamento esistente, è il risultato di un'esatta valutazione delle condizioni economiche e politiche, in rapporto non soltanto ad un ambito locale, ma ad un insieme di più ampie relazioni che nascono da una visione generale della situazione mediterranea. Nel passaggio da villaggio a città, la nuova struttura urbana, trasformando la precedente, risulta definita ed essenziale ad accogliere i nuovi insediamenti urbani e le nuove espansioni. Ma l'aspetto più importante della costruzione romana va oltre l'avanzamento organizzativo e civile stabilito, esso è riconoscibile nella trasposizione di quest'ultimo in una forma che ha carattere permanente, nella variazione qualitativa che lo spazio assume attraverso l'architettura: come afferma De Giovanni, «La

scienza, l'arte di costruire la città e l'architettura dei monumenti, hanno consentito questa trasformazione qualitativa, in modo che il territorio si costruisse attraverso fatti definiti: le città e i centri minori, la centuriatio e gli edifici isolati, i porti e le opere per la regolazione delle acque e per la navigazione»<sup>3</sup>.

Si evidenzia così, in seguito a questi cambiamenti morfologici, che in corrispondenza del fiume Rubicone la griglia subisce una lievissima rotazione, forse legata alle successive invasioni coloniche o a lievissime variazioni di inclinazione dei suoli.

Questo significa che la forza della regola impressa sul suolo non viene meno, né affrontando i vincoli che la conformazione naturale dei siti impone, né assumendo quelli che derivano da costruzioni precedenti, come accade per alcune sezioni del tracciato della via Emilia. Il sito di fondazione, o meglio di rifondazione di Rimini è compreso tra l'alveo di due corsi d'acqua, il Marecchia e l'Ausa, e coincide con il lieve avvallamento che il terreno forma per risalire dalla linea del mare verso l'interno e verso gli argini dei due fiumi. A livello planimetrico, Rimini possiede in forma evidente, una regolare continuità della pianta e degli isolati, unita alle infrastrutture monumentali (anfiteatro, ponte, porte) che, insieme, permettono di ricostruire le leggi genetiche che hanno fondato l'antica città. Un elemento ricorrente nella progettazione degli edifici della città è il paesaggio, che condiziona e definisce l'architettura urbana, diventandone la caratteristica principale, come si coglie negli insediamenti di tutta l'area emiliano-romagnola.

La trasformazione subita a Rimini dagli elementi romani a partire dall'impianto urbano, costituisce una componente sostanziale della morfologia della città. Essa assume nel territorio un'importanza di primo ordine, poiché costruisce il sistema della campagna romagnola, sistema che è nella sua formazione di carattere agrario e urbano, e che diventa elemento di costruzione e definizione del paesaggio. Ma l'incapacità della città a definirne i propri caratteri attraverso una relazione logica; aspetto che si accentuerà in modo apparentemente irreversibile a partire dalla seconda

3. Farina 1997, p. 46



Fig. 4  
Pianta di Rimini in età romana  
(restituzione da fonti diverse);  
da Gobbi, 1982

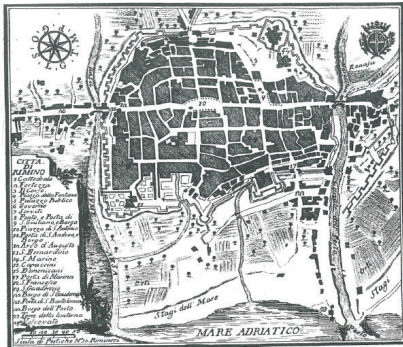


Fig. 5  
Pianta di Rimini di C.G.Fossati, tratta  
dal Diario riminese di G. Marsoner  
1790;  
da Pasini, 1995.

metà del XIX secolo, darà luogo, nell'edificazione della fascia costiera, ad una vera e propria frattura con la città storica. «Le due “parti” risponderanno ad una duplice natura della città non più ricomposta, non più storia costruttiva di una, ma di due città apparentemente inconciliabili, dove la città residenziale - turistica sembra trarre, proprio dalla separatezza e dalla indifferenza alla città antica, la propria ragion d'essere»<sup>4</sup> (Figg. 4,5).

#### LA CADUTA DELL'IMPERO ROMANO

Con la caduta dell'Impero Romano si rafforzeranno i legami con le altre città marittime litorali, dando vita così, alla nuova Pentapoli dell'Adriatico, composta dalla città di Rimini, Pesaro, Fano, Senigallia e Ancona<sup>5</sup>. Il tracciamento, della via Emilia e della via Flaminia, su cui si espanderanno i traffici e collegamenti terreni longitudinali, renderà forte il sistema incentrato sul decumano, sancito anche dalla costruzione dell'Arco di Augusto e del Ponte di Tiberio.

Rimini si appresta così ad avviare un processo di trasformazione verso una città rinascimentale, con conseguente spostamento dell'attività politica e religiosa della città in corrispondenza della via Maestra e dell'accesso alla città da Nord. La trasformazione dell'impianto romano avviene senza stravolgere gli elementi e il senso della città, attraverso modifiche parziali e sostituzioni. Si può cercare di individuare nella loro reale ed effettiva portata, i caratteri di questa tipologia urbana, dove l'attenzione si pone più su questioni quali la continuità e le modificazioni progressive, piuttosto che su improvvisi rivolgimenti.

L'esattezza e la precisione della sua architettura definisce il ruolo dell'isolato urbano; infatti, come afferma P. Giorgio Pasini «Il nuovo isolato urbano è inteso come un luogo ancora carico del valore degli spazi collettivi della città antica»<sup>6</sup>. Esso è adatto ad accogliere e ospitare diverse funzioni della città, dal residenziale al commerciale ma, allo stesso tempo, senza che nessuna delle due

4. *Ivi*, p.230

5. *Ivi*, p. 255

6. Pasini 1995, p. 76

sia predominante sull'altra (Figg. 6,7).

La tipologia edilizia che si sviluppa in gran parte è quella delle case a schiera, aventi un affaccio su strada e, configurando un sistema per linee parallele corrispondenti alla città artigianale delle fasce più marginali, ordinate su ampi sistemi urbani.

Questo tipo di sviluppo ha modificato profondamente la struttura degli isolati romani e, utilizzando elementi omogenei e ripetuti, attua una zonizzazione per fasce funzionalmente individuali, estensibili a tutta la città. In questo caso la ripetizione della casa gotica fissa un ordine ben preciso, definendo «L'affaccio della città lungo il Marecchia come una vera e propria legge di lottizzazione»<sup>7</sup>.

Gli isolati e i quartieri che fanno capo rispettivamente all'originario Foro Romano, al Tempio Malatestiano, al Duomo e alla Rocca, mostrano un tessuto che rimanda ancora a quello più antico strettamente derivato dagli isolati romani. Ciò consente la distinzione delle funzioni evitando così di perdere il discorso unitario, la contemporanea presenza di scale e livelli urbani diversi fra loro, e la pluralità di elementi unificati quali, la corte passante per gli organismi abitativi più ampi e la sala passante per le cellule abitative più piccole.

L'edilizia residenziale riminese si rafforzerà soprattutto nel periodo rinascimentale, con la tendenza a incentivare la realizzazione di nuovi tipi edilizi attraverso una sorta di evoluzione sul diritto di proprietà di un'area. Lo stato infatti, pur rimanendo per gran parte proprietario dei lotti urbani, concederà il diritto di proprietà al cittadino che si impegnerà nella realizzazione, a sue spese, del fabbricato. Così la città procede alla propria "ri-costruzione" mediante elementi che hanno un carattere permanente, come i singoli manufatti; «elementi e pezzi della città su cui l'architetto impianta il proprio sistema compositivo»<sup>8</sup>.

I monumenti romani più importanti pur avendo perduto il riferimento al corpo edificato della città a cui erano congiunti (come: l'isolamento dell'Arco di Augusto), rimangono esempi della costituzione della città, anche se il loro nesso con quest'ultima, a



Fig. 6  
Settore edilizio di Rimini sviluppato lungo un corso d'acqua della fossa Patara, catasto napoleonico, 1811; da Gobbi, 1982

7. Farina, 2003, p. 8

8. Gobbi e Sica, 1982, p. 19

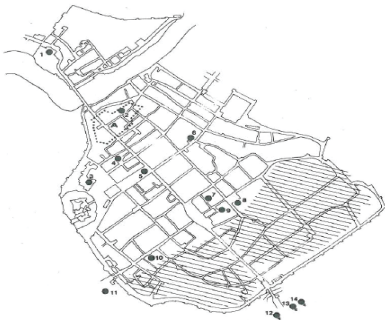


Fig. 7  
Le aree di sviluppo della città Rimini  
fra il x e l' XI secolo, redatta da P. Sica;  
da Gobbi, 1982

volte, è andato perduto o non si può cogliere nell'immediatezza. Alle modificazioni infrastrutturali della città corrisponde un tentativo di conciliare il nuovo con l'antico. La parte di città che si sviluppa fuori dalle mura, pur rappresentando un principio dinamico, non realizza elementi formali in grado di costruire un'autentica città moderna. Nemmeno il grattacielo sorto poco distante, indica una reale alternativa tipologica bensì, piuttosto, un tentativo tardivo e inefficace, di fornire una sorta di variante all'applicazione di una zonizzazione quanto mai rigida e aderente ad una elevata speculazione, come afferma Paolo Sica «Così questa seconda città, nata per il mare, si dimostra quasi incapace di raggiungerlo»<sup>9</sup>.

Da questo momento la nuova città che si andrà a realizzare sarà contraddistinta da episodi individuali, frammenti e cesure, raffigurando così una città che oggi appare come un insieme caotico e disordinato di fatti autonomi ( il porto, l'area ferroviaria, le industrie, gli edifici direzionali, i centri commerciali, la sconfinata estensione di alberghi, pensioni e residenze, rari frammenti di aree libere o abbandonate). Quest' insieme di fatti urbani non è sorretto da una struttura unitaria e riconoscibile, bensì è il risultato di una massiccia occupazione avvenuta in seguito all'intensificarsi del flusso turistico che ha orientato la città ad uno sviluppo massiccio e speculativo dovuto all'incremento dell'economia e dell'attività turistica .

#### LA RIMINI DEI MALATESTA

La città di Rimini divenne un Comune nel XIV secolo con la nascita della comunità cristiana.

In seguito furono costruiti numerosi conventi e chiese sparsi per tutto il territorio riminese e zone circostanti meno popolate, a sottolineare l'importanza della chiesa e della religione che si andava rafforzando sempre più.

Nel 1295 la città diventò una signoria appartenente al patriarca

9. De Giovanni, 1979, p. 174

della famiglia Malatesta e precisamente a Malatesta da Verucchio, da cui deriva il nome di uno dei più celebri monumenti “Il tempio malatestiano” e la piazza più illustre “Piazza Malatesta”.

Successivamente, nel XV secolo, numerose famiglie nobili di origine ebraica giunte alle porte della città in cerca di nuove residenze, ricevettero favoritismi e appoggi dalla famiglia Malatesta, che permise così un notevole incremento della ricchezza della città. Città che grazie alla grande ricchezza di queste famiglie, e all’attività commerciale legata al porto, poté incrementare i propri traffici commerciali sia a terra che in mare.

Nel XVI secolo nacquero poi delle divergenze politiche tra Ebrei e i Malatestiani, e si passò da uno stato civile e unitario a dei conflitti interni e battaglie per il dominio e controllo della città.

Rimini divenne così dopo guerre civili e svariate battaglie, dominio della Signoria Malatesta, dal 1295 al 1528<sup>10</sup>, che acquisì castelli e centri in Romagna.

Nel 1295 Rimini, fu conquistata dai Malatesta, che ne fecero la capitale della signoria. Per circa due secoli la città ebbe l’egemonia su un vasto territorio, che superò i confini geografici della Romagna, estendendosi fino a Sansepolcro, Sestino e Senigallia.

Nel 1343, dopo un lungo periodo di dissidi e lotte intestine tra i membri della famiglia, a Rimini salirono al potere gli stessi Galeotto e Malatesta. Il pontefice, nel tentativo di impedire la formazione di un’unica grande signoria, inviò il cardinale Egidio Albornoz a occupare i castelli malatestiani più esterni e concesse ai due fratelli il vicariato di Rimini, Pesaro, Fano e Fossombrone, legittimando in questo modo il dominio malatestiano ma subordinandolo all’autorità della Chiesa.

Il dominio su Rimini passò prima nelle mani di Galeotto I e poi di Carlo<sup>11</sup>, che si distinse per capacità politiche e diplomatiche; alla sua morte, avvenuta nel 1429, si aprì una crisi dinastica per la mancanza di eredi maschi, ad eccezione dei tre figli naturali di Pandolfo III, signore di Fano: Galeotto Roberto, Sigismondo e Domenico. Sigismondo Pandolfo Malatesta, salito al potere nel 1432, fu uno spregiudicato capitano di ventura e allo stesso tempo

10. Gobbi e Sica, 1982, p. 160

11. Pasini, 1995, p. 40

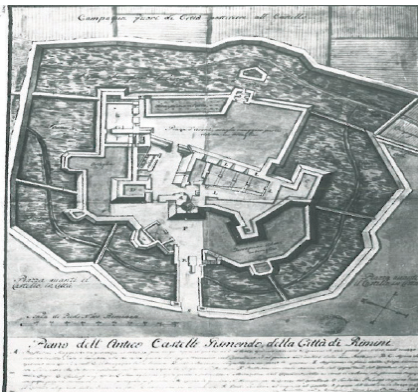


Fig. 8  
Piano dell'antico Castello Sismondo della città di Rimini, disegno a penna e acquerello (xviii secolo), conservato presso l'archivio di Stato di Roma; da Gobbi, 1982



Fig. 9  
Il fianco del Tempio Malatestiano e la piazzetta antistante col convento dei francescani, nell'incisione di Bernardo Rosaspina, 1835; da Gobbi, 1982

un grande mecenate. Militò prima al soldo pontificio contro i Visconti, poi a fianco di Francesco Sforza contro il Papa, con la lega tra Firenze e Venezia, con i Senesi e infine contro Pio II. Si assicurò prestigio dinastico attraverso accorte sistemazioni matrimoniali, e volle dare lustro al proprio nome con la costruzione del Tempio Malatestiano, opera di Leon Battista Alberti e di Castel Sismondo. Nel 1463 Sigismondo fu sconfitto dalle truppe pontificie guidate da Federico da Montefeltro, duca di Urbino e suo acerrimo rivale.

Alla morte di Sigismondo iniziò un periodo di lotte dinastiche tra i figli Sallustio e Roberto, detto "il Magnifico"<sup>12</sup>. Valente condottiero e abile diplomatico, Roberto fu escluso dal governo della città per volere dello stesso Sigismondo, ma riuscì a impadronirsi di Rimini, venendo accusato della morte dei fratelli. Pandolfo IV, e il figlio Sigismondo II, furono gli ultimi signori della casata malatestiana, ormai giunta a un definitivo declino. Dopo aver dominato la città per circa tre secoli il Rimini si preparava all'annessione con lo Stato della Chiesa (Figg. 8,9).

## RIMINI NELLO STATO PONTIFICIO

Nel 1509, dopo la caduta dei Malatesta e il breve periodo di dominazione veneziana, ebbe inizio il governo pontificio della città, che divenne parte per quasi trecento anni della Legazione di Ravenna. La costituzione pontificia affidò il governo cittadino alle famiglie patrizie, istituendo un Consiglio ecclesiastico costituito da 100 membri provenienti dall'aristocrazia e 30 dalla borghesia, che sfruttarono il proprio potere per garantirsi privilegi a scapito dei ceti sociali più poveri.

Dal punto di vista territoriale e politico Rimini non era più capitale di uno stato autonomo, quanto piuttosto una città marginale dello stato pontificio.

La città fu duramente provata dal passaggio dell'esercito imperiale di Carlo V nel 1531 e dal transito delle truppe francesi nel 1577,

12. De Giovanni, 1979, p. 131



che razziarono il territorio. A ciò si aggiunsero le frequenti inondazioni provocate dalle piene del Marecchia, oltre a gravi epidemie e carestie, che colpirono periodicamente la città e le campagne, decimando la sua popolazione.

Solo alla fine del secolo l'economia locale, basata sull'agricoltura e sul commercio, manifestò una debole ripresa, dopo essere stata duramente provata da decenni di guerre ed invasioni. Nonostante la decadenza dei traffici marittimi, dovuta alle nuove rotte atlantiche e all'egemonia turca sul Mediterraneo, il porto di Rimini rimase il più importante della Romagna sia per la pesca che per il commercio di prodotti agricoli.

Dal punto di vista urbanistico il Cinquecento fu un secolo di trasformazioni rilevanti ma che non alterarono comunque l'assetto generale della città: il tessuto urbano fu interessato dalla costruzione dell'isolato della torre dell'orologio nell'attuale Piazza Tre Martiri, dall'apertura della "strada nuova" (Via Castelfidardo) nel settore orientale e dalla sistemazione dell'odierna Via Saffi – Via Covignano,<sup>13</sup> che divenne il secondo maggiore collegamento con l'entroterra collinare (Fig. 10).

L'attività edilizia del XVII secolo portò alla costruzione e alla riedificazione dei palazzi di numerose famiglie nobiliari e alla realizzazione dei nuovi edifici religiosi, tra cui quello dei Cappuccini, dei Teatini e della Confraternita di San Girolamo. Negli stessi anni si ebbero anche i primi progetti concreti: la deviazione del fiume Marecchia, l'istituzione della Biblioteca civica, e la pubblicazione del primo giornale locale, il "Rimino".

Il maggiore intervento all'interno della città storica fu però la riconfigurazione della piazza della Fontana (l'attuale Piazza Cavour), dove si ebbero la demolizione dell'isolato di San Silvestro, che la chiudeva sul lato del corso e, sul lato opposto, la costruzione del Granaio pubblico, comunemente chiamato "i Forni", che ne determinò la separazione dalla piazza del castello. Il secolo successivo fu contraddistinto da un rinnovamento del tessuto edilizio e da una generale ripresa economica, nonostante



Fig. 10  
Rappresentazione della piazza ancora chiusa verso la strada maestra e aperta verso il Castello e la cattedrale, incisione del Rosaspina del XVI secolo; da Gobbi, 1982



Fig. 11  
Immagini di Rimini divulgata dalla prima carta a stampa, di Braun e Hogenberg del XVIII secolo; da Gobbi, 1982

13. Pasini, 1995, p. 210

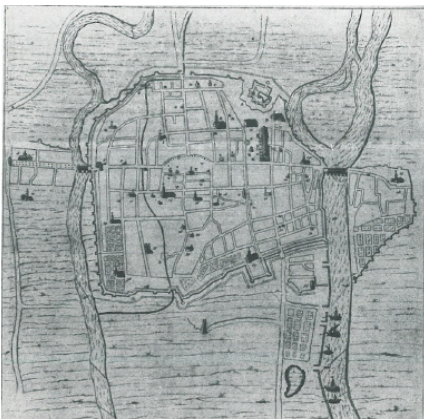


Fig. 12  
Planimetria della città di J. Blaeu,  
1663;  
da De Giovanni, 1979



Fig. 13  
Battaglia delle Celle, di Mauro Cesare  
Trebbi, 1831;  
da Gobbi, 1982

il ripetersi di alluvioni, passaggi di eserciti e terremoti, che provocarono danni ingenti a numerosi edifici pubblici e privati. In questi anni le amministrazioni locali costruirono gli edifici pubblici della pescheria e del macello, promossero importanti lavori di sistemazione del porto e rinnovarono il sistema costiero di torri di difesa contro gli attacchi dei pirati (Figg. 11,12,13).

#### XIX E XX SECOLO

Dopo l'ingresso a Rimini di Napoleone Bonaparte, avvenuto nel febbraio 1797, la città fu annessa alla Repubblica cispadana prima e, dal 27 luglio dello stesso anno, alla Repubblica cisalpina.

A Rimini fu conferito – anche se per breve tempo – il titolo di capitale del Dipartimento del Rubicone, qualifica che mantenne fino all'unificazione dei due dipartimenti romagnoli, avvenuta nel 1798. L'assetto patrimoniale cittadino fu pesantemente sovvertito per effetto della soppressione degli ordini monastici, ai quali furono confiscati complessi conventuali e proprietà fondiarie.

Dopo l'annessione al Regno d'Italia Rimini continuò ad essere al centro di avvenimenti politici di grande importanza come nel 1872, quando la città ospitò la conferenza che sancì la nascita dell'anarchismo e la contestuale divisione degli anarchici di Mikhail Bakunin dai seguaci di Karl Marx<sup>14</sup>. Due anni più tardi, alla storica riunione tra anarchici e repubblicani a Villa Ruffi, furono arrestati Aurelio Saffi e Alessandro Fortis, con l'accusa di cospirazione insurrezionale.

Tappe fondamentali dell'ampliamento dell'offerta turistica di Rimini furono, la costruzione del Kursaal e dello Stabilimento Idroterapico. I bagni di mare, intesi inizialmente come attività di carattere terapeutico, persero rapidamente questa connotazione e divennero parte del soggiorno aristocratico e mondano dell'alta borghesia.

Per i facoltosi ospiti del Lido di Rimini, provenienti dall'Italia, dalla Svizzera, dall'Austria e dall'Ungheria, nel 1908 fu costruito

14. De Giovanni, 1979, p. 310

il lussuoso Grand Hotel, che contribuì ulteriormente a rafforzare l'immagine della città come località balneare alla moda. L'attività principale del circondario era incentrata tuttavia sulla coltivazione del baco da seta, come si vedeva ancora negli anni cinquanta dalla presenza di tanti gelsi nelle campagne (Figg. 14,15,16).

Tra il 1915 e il 1916 la città subì le prime incursioni aeree nemiche, ad opera di bombardieri austriaci decollati da Pola ed aventi come obiettivo le officine ferroviarie. La difficile situazione creata dalle ostilità del primo conflitto mondiale ebbe gravi ripercussioni sull'economia cittadina, aggravata anche da un forte terremoto che danneggiò seriamente palazzi storici, chiese e abitazioni della città.

In seguito all'istituzione del Fascio riminese di combattimento, Benito Mussolini nel 1922 ribadì l'importanza della presa della città di Rimini come centro di controllo dell'intero territorio emiliano romagnolo, così nella notte del 28 ottobre, quattrocento squadristi del regime, occuparono la città e si impossessarono dei palazzi comunali.

Con il regime fascista il turismo d'élite fu soppiantato dalla nascita del turismo di massa, con la costruzione di numerosi alberghi, pensioni e villini, e l'apertura di colonie marine nelle frazioni periferiche; la città storica fu invece interessata dagli interventi di risanamento del Borgo San Giuliano e di isolamento dell'Arco d'Augusto.

Le colonie marine rappresentano un nuovo "tipo" che riuniva le caratteristiche dell'albergo, della scuola e anche della clinica. Questi edifici erano costruiti e assemblati in modo tale da pronunciare un discorso invisibile, quello del regime. La loro struttura architettonica allude a schemi di tipo panottico, e rende possibile il controllo su più livelli attraverso l'esercizio dello sguardo. Oggi giorno, però, appaiono come oggetti estranei al contesto odierno, «Appartenenti ad un'altra galassia»<sup>15</sup>, ed è da questa estraneità e alterità che si è costruita l'allusione, alla colonia come eterotopia. Un'eterotopia la cui rappresentazione per eccellenza è la nave, ovvero "un luogo senza luogo". Questa

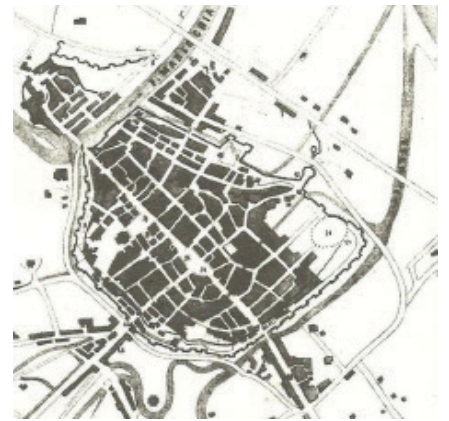


Fig. 14  
Pianta della città di Rimini, redatta da P. Sica, 1864; da Gobbi, 1982



Fig. 15  
Immagine dei crolli delle abitazioni riminesi in seguito al rilascio di granate austriache sulla città nel 1915; da Gobbi, 1982



Fig. 16  
Veduta della città di Rimini dal Ponte  
di Tiberio;  
da [www.bibliotecagambalunga.it](http://www.bibliotecagambalunga.it)



Fig. 17  
Vista del Grand Hotel di Rimini;  
da [www.bibliotecagambalunga.it](http://www.bibliotecagambalunga.it)

immagine infatti richiama la forma di numerose colonie fra cui quella della Novarese della città di Rimini.

In seguito, nello stesso periodo, furono costruite opere di grande importanza per il futuro assetto urbano, tra cui il deviatore del Marecchia, il lungomare e l'aeroporto di Rimini-Miramare. Nel 1939 l'aeroporto divenne sede di un reparto dell'aeronautica militare e scalo della linea aerea Roma-Venezia.

Il secondo dopoguerra fu caratterizzato da una rapida ricostruzione e da un'enorme crescita del settore turistico. Rimini, divenuta una delle più importanti località turistiche d'Italia e d'Europa, conobbe un forte incremento demografico: i circa 77 000 abitanti del 1951 divennero oltre 100 000 nel 1963 per effetto del movimento migratorio dall'entroterra.

In questi anni inizia a svilupparsi anche la porzione settentrionale della Riviera Romagnola, quella inclusa nella provincia di Ravenna dove sorgono numerosi Lidi.

Nel 1992 Rimini divenne capoluogo dell'omonima provincia, ottenendo l'autonomia amministrativa dalla Provincia di Forlì.

I problemi causati dall'eccezionale e rapido sviluppo turistico della città avvenuto dal secondo dopoguerra (intensa edificazione del litorale, condizioni di degrado ambientale e stagionalità della struttura economica locale) determinarono in anni recenti un ripensamento del sistema economico attraverso un processo di destagionalizzazione, perseguito con la costruzione di grandi infrastrutture per il terziario e gli affari: il nuovo quartiere fieristico e il Palazzo dei Congressi.

## LA RIMINI ODIERNA

I caratteri fissati dal tempo nelle forme e strutture di luoghi della città verranno completamente ignorati e omessi da un tipo di edificazione selvaggia e speculativa. La città attuale sembra il risultato di fatti occasionali, una città che ha mascherato quegli elementi della città storica come le mura, le porte, i borghi, i

monumenti così come i fatti naturali e il mare, che sono riusciti a non scomparire fisicamente nel tempo, ma che sono stati ridotti a permanenze viste come elementi non necessari ai nuovi processi insediativi.

La continua ripetizione dell'impianto edilizio con la sua logica autosufficiente si contrappone al tentativo di poter fissare, attraverso le poche tracce degli elementi che permangono, un riferimento progettuale che possa dare ordine e dettare regole alle future pianificazioni della città.

L'assetto urbano di Rimini, soprattutto per quanto riguarda il suo recente sviluppo, è stato fortemente condizionato dalla presenza di molti vincoli, sia naturali ( la presenza del mare, del fiume Marecchia e del torrente Ausa ), sia infrastrutturali. In particolare le infrastrutture, attraversando l'intero territorio comunale secondo l'andamento della costa, hanno influito sulla conformazione della città, favorendo un'espansione mercantile lineare: a est, la linea ferroviaria Bologna – Ancona divide la Marina dalla città consolidata, mentre, a ovest, l'autostrada e la strada statale producono una netta separazione del nucleo urbano dagli insediamenti dislocati sulle prime colline.

Il principio compositivo alla base di queste nuove edificazioni è "l'accostamento" di un edificio sull'altro, privando la relazione tra elementi diversi fra loro, dotando ogni elemento edilizio di una logica individuale, non appartenente soltanto alla geometria delle trame insediative, ma applicato anche alle costruzioni dei singoli fatti urbani, come accade per il Ponte di Tiberio.

Oggi, nella Rimini distrutta, ricostruita, cresciuta, le poche testimonianze superstiti della sua vita millenaria sono inoperanti e come soffocate o perdute, perché i nessi storici, che le legavano sono tutti spariti, insieme alle tradizioni, ai costumi, ai dialetti.

Rimini è intesa oggi come una città segnata da un'assenza totale di unità di riferimento, con un precario coagularsi di situazioni, di modelli e comportamenti tradizionali, anche perché la stagione estiva e l'attività turistica che essa induce, spezzano profondamente il ritmo di vita cittadino fra inverno ed estate. Parte della Rimini



Fig. 18  
Vista Aeroporto Federico Fellini;  
da [www.bibliotecagambalunga.it](http://www.bibliotecagambalunga.it)

attuale si è sviluppata inseguendo ciecamente il profitto, e ciò si evidenzia nella costruzione di molti edifici di notevole cubatura (principalmente di carattere alberghiero), e nell'estensione e sviluppo edilizio delle aree più esterne al centro della città; la periferia si è estesa al punto tale che giunge alle pendici dei colli, sotto cui passa la nuova autostrada "Adriatica".

Oggi appare dunque come una città dalle molte sfaccettature, ma che ha visto un notevole rallentamento del tumultuoso espandersi degli ultimi trent'anni, una città dal tessuto urbano fitto e articolato, una città che deve cercare, quindi, un giusto equilibrio fra la sua doppia realtà; città residenziale per il periodo invernale e città balneare per il periodo estivo: due realtà che per consistenza di popolazione stanno fra di loro nel rapporto uno a tre (Figg.17,18,19).

## **BIBLIOGRAFIA.**

De Giovanni, A. 1979, *Rimini aperta*, Rimini: Maggioli Editori

Farina, F. 1997, *Uno sguardo sul ponte*, Rimini: Ramberti Arti Grafiche

Farina, F. 2003, *Una costa lunga due secoli. Storia della riviera di Rimini*, Rimini: Panozzo

Gobbi G., Sica P. 1982, *La città nella storia d'Italia. Rimini*, Bari: Editori Laterza

Pasini, G. P. 1995, *La vecchia Rimini*, Bologna: Specimen Grafica Editoriale

Mucelli, E. 2009, *Colonie di vacanza italiane degli anni '30*, Firenze: Alinea





## INDICE

Genesi e sviluppo del P.r.g. nell'ambito nazionale

Analisi cronologica della pianificazione territoriale della città di Rimini

Dalle ipotesi alle realizzazioni dell'area del centro storico e della stazione ferroviaria

Attualità e critica sull'idea di città che emerge dalle diverse proposte progettuali in ambito contemporaneo

Ipotesi di progetto: proposte di piano e interpretazioni

Bibliografia

Sitografia

## DAL PIANO AL PROGETTO

### GENESI E SVILUPPO DEL P.R.G. NELL'AMBITO NAZIONALE

Una città, per sua natura è fisicamente originata dalle funzioni alla quale è predisposta, non esisterebbe se non fosse integrata alla normale fruizione dell'uomo, il quale ne traccia, talvolta inconsapevolmente, i successivi sviluppi.

Una città però che voglia esprimere una maggiore qualità deve necessariamente seguire delle regole e principi insediativi; il piano quindi si esprime come strumento principale da seguire per una crescita o espansione controllata ed ha come obiettivo finale la qualità e sostenibilità urbana a pieno servizio della collettività.

Il piano si configura a partire dall' 800 come lo strumento principale dell'azione urbanistica, è conseguentemente diretto a regolare i fattori di sviluppo della società e dell'economia; in particolare è composto da norme e nuovi strumenti che regolano le azioni sull'ambiente e sul territorio.

Esso consiste in uno strumento ambiguo e complesso tra disegno e progetto: ambiguo perché percepito in modo differente dalla collettività e dalle amministrazioni non basandosi unicamente tra planimetrie e documenti complementari. Definisce un sistema di regole tra previsioni e modalità attuative, l'istituzione di norme igieniche ed edilizie e, per ultimo lo zoning.

Si pone naturalmente a indicare un'idea di città che si riflette in assetti organizzativi dello spazio urbano differenziati per le diverse situazioni.

Una distinzione di massima divide la genesi urbanistica in tre tipi di piano distinti in massima per periodo storico di riferimento. Divisione proposta da vari autori e in particolare da G. Di Benedetto che divide i piani in ottocentesco, razionalista e post-razionalista. Più recentemente Campos Venuti classifica un'ulteriore distinzione individuando le tre generazioni di piano, che vanno dagli anni '40 agli anni '80.

Nel piano ottocentesco le condizioni della città industriale impongono interventi di adeguamento della macchina urbana attraverso il controllo delle dinamiche e degli interventi normativi nel campo edilizio e in quello igienico sanitario.

Al piano viene assegnato il compito di disegnare le modalità della crescita urbana e della trasformazione delle parti esistenti che richiedevano adeguamenti alle nuove esigenze, l'obiettivo era quello

di contenere la conflittualità tra interessi del singolo e del collettivo.

Il piano aveva il compito di definire un disegno della città prevedendo opere infrastrutturali e edifici pubblici necessari per attrezzare la città a nuove esigenze e per impedire il mancato rispetto dei parametri qualitativi che avrebbero condotto a momenti di crisi come epidemie, o che la scarsa efficienza del sistema urbano causasse penalizzazioni o il blocco della crescita della città.

Dal punto di vista dei contenuti il piano ottocentesco assumeva la forma di un disegno a grande scala strutturato per elementi; era meno dettagliato a certe esperienze del periodo come ad esempio l'intervento di Haussmann. a Parigi.

Il piano trattava per la prima volta un sistema normativo tra le relazioni pubbliche private mediante una regolamentazione fisica degli edifici, distanze e altezze, aspetti igienico edilizi, il decoro e la modalità di cessione degli spazi pubblici. Offriva grande precisione nelle previsioni ma comportava una grande rigidità esecutiva che non seguiva la mutazione delle condizioni temporali.

Il complesso urbano viene scomposto negli elementi che lo costituiscono, strade, case, piazze, ferrovie, parchi e giardini, edifici pubblici, pianificato attraverso l'indicazione della distribuzione sul territorio definendo le parti che dovranno essere realizzate dalla collettività e le parti di competenza ai privati.

Alcuni elementi ricoprivano un ruolo portante nel disegno complessivo; in particolare la strada assumeva funzione generativa e ordinatrice dello sviluppo della città, non viene più intesa quanto collegamento tra due punti bensì quale luogo di affaccio e valorizzazione degli edifici: «quanto maggiore sarà il numero e l'estensione delle strade tanto più numerosi saranno gli edifici valorizzati e poiché gli edifici prospicienti strade principali sono più valorizzati di quelli prospicienti strade secondarie, le strade saranno tutte principali, ed ancora, dato che gli edifici d'angolo hanno più valore degli altri, le strade formeranno quanti più incroci è possibile». (Di Benedetto 1977, p. 17)

Si rileva come la strada fosse complementare all'area edificabile, vero fulcro del piano, le sezioni della strada e degli edifici adiacenti tipici del periodo tendono ad illustrare il rapporto tra spazio collettivo e privato.

Nell'esperienza Italiana la comparsa della forma piano viene sancita da due leggi, una sull'espropriazione per pubblica utilità del 1865 e

l'altra per il Risanamento della città di Napoli del 1885. (Gabellini 1996, p. 35)

La prima definisce il piano regolatore edilizio come lo strumento per intervenire sulla città esistente mentre le espansioni diventano l'oggetto del piano di ampliamento.

La legge del 1885 prevede piani di risanamento igienico ed edilizio. Tuttavia con gli anni la distinzione tra piano regolatore, piano di ampliamento e piano di risanamento tende rapidamente a sfumare, i provvedimenti si compenetrano e si compongono variamente fino a produrre documenti che assumono una forma simile destinate a consolidarsi e a diventare quella tipica del piano urbanistico moderno. (Gabellini 1996, p. 36)

Dopo il primo conflitto mondiale avviene il superamento della forma di piano ottocentesco anche se già nei primi decenni del secolo si erano fatte alcune esperienze innovative basate sulla divisione del territorio in zone, che tendevano a rendere più precise le localizzazioni delle attività evitando la compresenza di funzioni incompatibili.

L'introduzione della divisione in zone rappresenta il fulcro che ha consentito di gestire il sistema di regole e dei rapporti tra soggetti e in particolare ampliando il campo d'azione del privato.

Il piano razionalista segna una nuova concezione urbana e l'emergere di un nuovo approccio alla pianificazione, riflette le esperienze parallele in campo architettonico e ricerca l'attenzione ad alcuni principi che sintetizzano i bisogni e i comportamenti dell'uomo.

Dopo la stesura della Carta di Atene, documento pubblicato nel 1943 a cura di Le Corbusier, la cultura urbanistica asseconda schematicamente le proposte dell'architetto svizzero. La città deve assolvere ai bisogni dell'uomo individuati in: abitare, lavorare, circolare, ricrearsi.

Il piano razionalista però non si limita a considerare solo i bisogni dell'uomo ma porta all'estremo lo strumento di zoning dove all'esigenze dell'uomo e alle funzioni corrisponde l'individuazione con grande precisione di aree diverse destinate ciascuna a ricoprire una funzione e per la quale si indicavano le modalità edificatorie.

Dal punto di vista della forma si assumeva quella del piano per aree che veniva reso operativo attraverso piani attuativi relativi alle singole aree.

La pianificazione attraverso piani generali e piani attuativi imponeva un'accurata gestione del piano possibile solo attraverso l'istituzione

di un ufficio di piano e vedendo un nuovo ruolo della pubblica amministrazione che diventa il soggetto principale dell'azione urbanistica.

Si sottolinea anche l'importanza dell'analisi preliminare; l'urbanista inglese P. Geddes in particolare affermava: «prima le analisi poi il piano». Questo comporta un processo di pianificazione complesso basato su indagini relative ai diversi aspetti coinvolti, la messa a punto di previsioni, la strutturazione, le risposte e le soluzioni possibili.

Il piano è composto inoltre non solo dalla planimetria urbana ma anche di una relazione che contiene il sistema analitico che definisce i contenuti progettuali in termini quantitativi, qualitativi e programmatici.

L'esperienza razionalista in campo urbanistico, a differenza che in architettura, però non è stata altrettanto significativa.

Il piano post-razionalista è identificato nel periodo storico successivo alla legge del 1942.

La ricostruzione nel dopoguerra è avvenuta principalmente senza piani, non potendo limitare l'azione privata dell'impellente e necessaria ricostruzione.

Il piano è contenuto in un disegno della mappa delle diverse possibilità di sfruttamento territoriale. Indica se il terreno è fabbricativo o destinato a infrastrutture o comunque ad uso pubblico; indica il modo e la misura in cui è possibile sfruttare, cubatura, altezza e destinazione d'uso.

Queste modalità però conducono ad una estensione delle possibilità edificatorie con la proliferazione di edilizia intensiva quali palazzine ed edifici alti.

D'altra parte la modesta previsione e realizzazione di spazi ed attrezzature pubbliche anche per mancanze finanziarie hanno prodotto espansioni urbane poco qualificate.

L'approvazione della legge ponte 765 del 1976 e il decreto sugli standard 1444 del 1968 hanno comportato una trasformazione del piano soprattutto equilibrando le previsioni di crescita delle popolazione, le possibilità edificatorie e la realizzazione di attrezzature pubbliche.

La forma del piano comunque resta quasi invariata, vive soprattutto come quadro di regole da applicare, non necessita di una gestione: si amministra da sé, attraverso l'applicazione meccanica delle proprie indicazioni. (Di Benedetto 1977, pag. 35).

La rigidità comunque viene allentata dal ricorso delle deroghe e dalle numerosi varianti che spesso trasformano in maniera consistente l'impianto originario del piano.

Per poter analizzare gli strumenti di governo della pianificazione contemporanea in Italia si sono individuate tre generazioni di piano che fanno capo a altrettanti diversi periodi storici: la prima generazione riguarda i piani di ordinamento urbano e della ricostruzione facenti riferimento al periodo del dopoguerra, la seconda riguarda i piani d'espansione urbana e ultimo troviamo i piani della trasformazione urbana.

I piani del dopoguerra cioè quelli di prima generazione sono strumenti generici che hanno l'obiettivo di regolare la crescita urbana ma spesso vengono concepiti a favore del regime immobiliare.

Il piano consiste essenzialmente in azioni semplici che consistono essenzialmente nella ristrutturazione della rete viaria e all'aumento della densità dei nuclei senza tener conto delle differenti destinazioni d'uso.

La città si espande a macchia d'olio in tutte le direzioni seguendo le regole della speculazione immobiliare e della rendita urbana, non prevedendo aree libere per la realizzazione di servizi e aree verdi.

Negli anni '60-'70 le città continuano ad espandersi notevolmente, fenomeno che si allarga anche ai centri medi e piccoli, nascono in questo periodo i piani di seconda generazione che hanno l'obiettivo di contrastare la speculazione edilizia, tematizzano l'espansione urbana come crescita necessaria da razionalizzare e non da limitare, cercando di capire i meccanismi di rendita, le loro ricadute, le cause e i metodi per evitare effetti negativi.

L'istituzione del piano per l'edilizia Economica e Popolare del '62 e degli Standards Urbanistici del '68 sono innovazioni tecnico normative importanti che però spesso verranno usate in modo scorretto provocando una distinzione qualitativa delle aree, venendo cioè a creare aree marginali a basso costo e aree centrali più vantaggiose sotto il profilo qualitativo, economico, infrastrutturale e direzionale.

Dagli anni '80 il piano di terza generazione segna il passaggio dalla cultura dell'espansione e della trasformazione; si accentua la necessità di ridurre il consumo di suolo a favore del recupero delle zone edificate mal utilizzate o delle aree dismesse.

La crescita urbana già dagli anni '70 ha subito un rallentamento, le

città hanno iniziato lentamente a spopolarsi facendo corrispondere una crescita dei comuni nella cintura dell'hinterland, la maggior parte della popolazione si trasferisce nei centri minori, esplose la domanda dei trasporti pubblici e si intensifica la mobilità quotidiana, il luogo di lavoro non coincide più con l'abitazione, la città si dilata nel territorio. La congestione del traffico e l'inquinamento, la qualità dell'aria e dell'acqua diventano oggetto di discussione e attenzione, emergono i problemi riguardanti la qualità della vita nelle grandi città come pure si apprende la grande difficoltà di controllo e gestione della qualità ambientale e dell'ambiente urbano.

#### ANALISI CRONOLOGICA DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DELLA CITTÀ DI RIMINI

L'espansione della città di Rimini si protende verso il mare, sin dal Piano Saffi del 1912 in cui si disegna una lottizzazione a scacchiera, che corre lungo la linea del mare per oltre 12 chilometri, compresa Riccione, che fino al '22 è sotto la municipalità riminese.

Il centro storico non è contemplato nelle possibili modificazioni, viene data invece importanza alla suddivisione in lotti edificabili in area marina, con di 60÷80 metri di ampiezza, andando ad ordinare l'esigenza economica data da un crescente sviluppo del settore turistico, allora destinato ad una classe abbiente.

Il piano del 1934, chiamato *piano Belli*, è basato su grandi sventramenti che ridessero vita ad un centro storico da valorizzare attraverso le enfattizzazioni di strutture monumentali presenti, con il loro isolamento e la rettificazione degli assi stradali. E' un piano che vede una riorganizzazione della città storica, da leggere anche da un punto di vista sociale, come emarginante delle fasce più povere, destinate a spostarsi in aree periferiche.

Il *piano Belli* non fu mai adottato, ma pose le basi per uno sviluppo urbanistico successivo.

Gli eventi bellici costrinsero a prendere decisioni imminenti, che spesso si rivelarono completamente sbagliate, dando spazio alla speculazione edilizia più sfrenata, in nome di un auspicato aiuto economico per la realizzazione di opere e infrastrutture necessarie alla riorganizzazione della città distrutta per il 72% dai bombardamenti.



Fig. 1. Fasi di sviluppo della città di Rimini.

Immagine da: De Carlo 1975, p. 19.

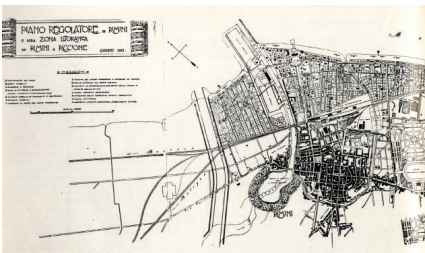


Fig. 2. Porzione del piano Saffi, con l'intestazione, il centro storico e marina. «...Il piano Saffi (1912). E' il piano che sanziona la partizione del territorio comunale riminese (di cui Riccione è ancora una frazione) in due città composte: la città storica, terziaria operaia e impiegatizia, e la Marina, votata completamente al turismo balneare. Tutta la fascia tra la linea ferroviaria e il mare è minutamente lottizzata inglobando le ville e i villini già costruiti, per una lunghezza di 10 chilometri, senza la previsione di una sola zona verde e – salvo il nuovo ippodromo, che resterà sulla carta – senza attrezzature pubbliche di qualche rilievo.»

Tratta da: Gobbi, Sica 1982, p. 128.

Varie società ed organizzazioni immobiliari si presentarono negli anni della ricostruzione promettendo realizzazioni interessanti per riavviare il settore economico prevalente, quello del turismo, in cambio di aree ad uso gratuito, ottenute dall'Amministrazione comunale, che pressata dalle esigenze non sapeva interpretare l'aspetto speculativo che ne stava alla base.

Il piano *La Nuova Rimini*, di La Padula e Marconi, del 1945, venne approntato per la ricostruzione, ma era improntato sulla più intensa espansione da compensare con opere di carattere generale, che mitigassero le gravi carenze impiantistiche e strutturali. La sproporzione delle previsioni era tale da costringere l'Amministrazione comunale a non adottarlo, e riconvertirlo, attraverso grossi tagli, a Piano di ricostruzione, ma dati i suoi presupposti non venne accettato dal Ministero dei Lavori Pubblici

Il Piano detto «degli ingegneri» del 1955, è sicuramente di *seconda generazione*<sup>1</sup>, volto cioè ad una progettazione più attenta alle esigenze spaziali del complesso urbano, prefigurando una maggiore dotazione di servizi a partire dalla viabilità e ponendo un limite all'*espansione a macchia d'olio*, che aveva caratterizzato la crescita delle città fino a quel momento.

L'Ufficio di piano del Comune è coordinato da Luigi Piccinato, che cerca di provvedere alle esigenze di verde pubblico e alla sistemazione delle aree esterne al centro abitato, senza dimenticare un riassetto del centro storico, anch'esso vittima di speculazione e abusivismo, operando vincoli che non saranno accettati dalla città, tanto che il piano non sarà neppure adottato.

Nel 1962 sarà il piano Melloni a ridare vita alla speculazione che il piano precedente tentava di arginare.

E' attraverso una intensa lottizzazione con indici di fabbricabilità elevatissimi che cerca di svilupparsi, ma sarà fermato dalle obiezioni di architetti e ingegneri, che non sopportano l'imperante devastazione delle città e degli spazi pubblici e cercano di impedire che questo continui a succedere, quali Airaldi o membri emiliano-romagnoli dell'INU (Istituto Nazionale di Urbanistica) e dal Collegio degli Ingegneri di Rimini.

Sarà il piano del 1965, coordinato da Giuseppe Campos Venuti a cercare di frenare la famigerata speculazione edilizia, attraverso l'uso di nuovi strumenti urbanistici appena adottati, quali la legge 167 del

1. Campos Venuti, Oliva 1993, p. 21.



1962 per la realizzazione di Piani per l'edilizia economico popolare. E' così che convertirà gran parte di quelle aree di espansione, che il precedente piano aveva destinato alla nuova edificazione.

Da una sua recente intervista, che affronta il tema dell'urbanistica riformista, racconta: «...si cominciò a vincolare per le abitazioni economiche e popolari le migliori aree già edificabili dei Prg vigenti, sempre sovradimensionati, [...] per poi adottare nuovi Prg fortemente ridimensionati nelle destinazioni industriali e direzionali, con alte previsioni per i servizi pubblici. Così fu fatto nel 1964 e 1965 a Modena e a Rimini, [...] nel secondo caso dimezzando le megalomane densità delle precedenti previsioni turistiche e tentando di creare varchi verdi fra la spiaggia e il retroterra, che purtroppo non sempre si sono conservati nel tempo. ...» (Campos Venuti 2010, p. 35).

Con la creazione di un nuovo centro, il Centro direzionale, si cerca di fermare la tendenza alla terziarizzazione del centro storico, svuotato della residenza e spinto verso una crescente immissione di funzioni di tipo economico e commerciale, come banche, negozi e uffici.

E' restituendo servizi a partire da una viabilità differenziata per importanza, che si può cercare di invertire la tendenza ad una uniformità che non consente un uso appropriato della città.

Cercando di riportare i servizi in quell'area che tutto aveva sacrificato in nome della rendita, come la Marina, c'era il tentativo di ridisegnare un modo di vivere la città.

Diversificando l'offerta con nuove proposte, allora innovative, c'era l'auspicio di riuscire a coinvolgere anche l'entroterra nel grande mercato del turismo.

Ma soprattutto è abbassando drasticamente gli indici di edificabilità che si tenta di frenare la speculazione, di cui in quegli anni in Italia non solo a Rimini se ne pagavano le conseguenze.

Campos Venuti in un breve rimando così ricorda il piano: «...ebbi la fortuna di veder adottare a Rimini un piano che conservava a verde tutti i varchi ancora aperti fra il retroterra e il mare; quarant'anni dopo, di quei varchi n'è rimasto solo uno, perché nel parco a cui fu destinato, inserimmo un quartiere economico e popolare, che è stato così il buon guardiano del verde. ...» (Campos Venuti, 2010, p. 136).

Il piano particolareggiato per il Centro storico, il Centro direzionale e la Zona intermedia affidato a Giancarlo De Carlo, si inserisce in quest'ottica, nel tentativo di ridisegnare una città a misura d'uomo,



Fig. 3. Planimetria del piano *Nuovo centro* studiato da De Carlo nel 1969. De Carlo 1975, p. 119.



Fig. 4.



Fig. 5.



Fig. 6.

Fig. 4. PPIP (Piano particolareggiato di iniziativa pubblica) di Borgo dei Ciliegi Vergiano;

Fig. 5. PPIP di Villaggio San Martino;

Fig. 6. PPIP di Corpolò, nei pressi della Marecchiese.

Immagini da: De Santi 2008, pp. 144-5.

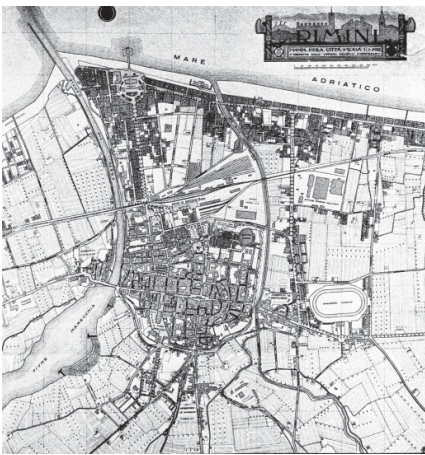


Fig. 7. Planimetria generale del comune di Rimini, del 1927.

«... La pianta redatta dall'Ufficio Tecnico Comunale nel 1927 denuncia nella città antica una situazione pressoché inalterata rispetto al 1909; unici fatti di rilievo, insieme al completamento dei quartieri di espansione nord-est e Anfiteatro, l'allargamento della via Patara fino alla Piazza Giulio Cesare.

Nella zona al di là del torrente Ausa è completamente edificato il «quartiere ferroviario» lungo la via Tripoli il cui imbocco nel viale litoraneo è sistemato a piazzale. Ormai saturato è il «quartiere marittimo», realizzato dalla Società cooperativa Case popolari, tra il viale Dardanelli e il viale Principe Amedeo, ed evidente il progressivo addensarsi dell'edificazione lungo la fascia litoranea. Chiaramente leggibile la spaccatura che la linea ferroviaria e il parco vagoni realizzano fra la vecchia e la nuova città.»

Tratta da: Gobbi, Sica, 1982, pp. 134-5.

conferendo potere alle persone comuni, da sempre escluse dai poteri decisionali, che vengono spinte ad entrare nel dibattito urbanistico con la partecipazione a riunioni ed assemblee. E' la nascita dell'*urbanistica partecipata*, sentita come strumento di coinvolgimento, negli anni che vedevano una grande differenza tra classi sociali, spesso pronte allo scontro.

Sarà un motivo dominante negli anni '70 quello di voler rendere partecipe, quella che oggi chiamiamo l'utenza, all'interno di fasi decisionali dalle quali era sempre rimasta esclusa. E' interessante vedere come De Carlo spiega l'importanza del lavoro di analisi all'interno della progettazione urbanistica con queste parole: «...Per condurre una indagine urbanistica che abbia senso bisogna dunque, in primo luogo, avere chiaro quale sia il sistema di obiettivi, e quindi di scelte, che orienterà il progetto. In secondo luogo bisogna accettare l'assunto che l'analisi non può precedere il progetto, ma deve continuamente intersecare il suo corso. [...] Il processo iterativo tra analisi e progetto continua quindi a svilupparsi, trasformando le prime ipotesi in immagini sempre più calzanti e restringendo il campo delle informazioni agli argomenti che si rivelano essenziali per conferire attendibilità e concretezza alle proposte. ...» (De Carlo 1975, p. 15). E' però il tentativo troppo irruento di una progettazione tipologica che coinvolge tutto l'abitato a spaventare la gente, che pure l'aveva seguito nella raccolta di informazioni e consigli per la realizzazione di una città condivisa.

La pressante richiesta di associarsi, per costituire unità di proprietari che operassero assieme, nel rispetto di un ordine prestabilito, con la partecipazione a progetti condivisi e non a quel senso borghese della proprietà privata, ha allontanato la partecipazione creatasi, pur con qualche difficoltà all'inizio.

Ma soprattutto è stata la scelta dell'Amministrazione di non sostenere più decisioni operate nel tempo e lasciare andare tutto per giungere alla revisione del piano e affidare l'incarico ad un altro professionista. La variante generale del Prg '65 fu affidata nel '74, a Osvaldo Piacentini e Antonio Bonomi, che cercarono di ripristinare un *modus operandi* con una pianificazione attenta alle esigenze del territorio, che tra l'altro era ben conosciuto a Piacentini in quanto aveva lavorato al PIC (Piano intercomunale riminese) comprensivo di venti comuni nel circondario di Rimini.

Andavano accolte le normative di recente emanazione<sup>2</sup> e doveva essere coordinato quanto predisposto attraverso le precedenti pianificazioni e bisogna constatare che sembra siano riusciti negli intenti, con il sostegno dell'Amministrazione.

Il piano Balzani, che viene elaborato dal 1983 al '92, si configura sicuramente come un piano di *terza generazione*<sup>3</sup>, volto alla qualità dell'ambiente, attraverso la promozione di interessanti progetti urbanistici, puntuali, di riqualificazione di importanti aree urbane, esposti nella mostra *Rimini Terzo Millennio*, ma la grande ricerca semplificativa e la spinta espansiva ne sanciscono il suo accantonamento.

Succederà il piano Leonardo Benevolo (1992-'99), dove all'interno di un'esperienza vasta, anche se organizzata in brevissimo tempo, spiccano delle soluzioni importanti e al contempo valutazioni non appropriate, che da uno storico della sua portata non ci si aspetterebbe. Mi riferisco alla scelta di utilizzare il Catasto pontificio del 1811 come parametro di riferimento della situazione edilizia nel centro storico. Forse le ragioni di questa scelta possono essere rintracciate nel pensiero di Benevolo, che emerge nella sua riflessione sul concetto

2. Tra tutte è importante ricordare la Legge n. 865/'71, chiamata *legge sulla casa*.

3. Campos Venuti, Oliva 1993, p. 34.

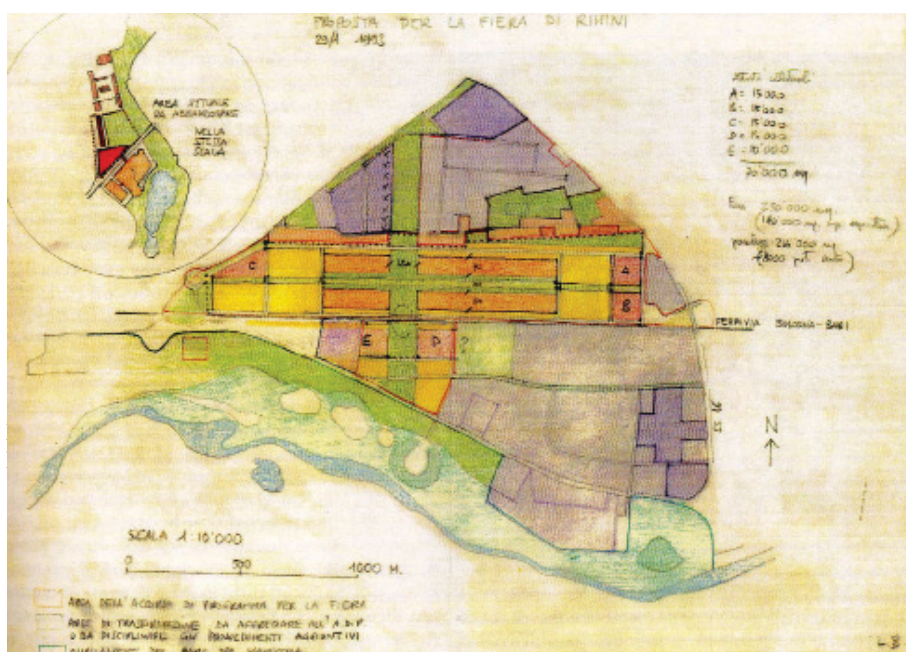


Fig. 8. Planimetria della localizzazione della nuova Fiera, dal progetto di Benevolo (a fianco). Da: Piccioli 1999, p. 31.



Fig. 9. Piazza Cavour foto anteriore al 1916.

«... La piazza Cavour completata dal fondale del teatro progettato da L. Poletti. Sulla destra i palazzi comunali prima degli artificiosi restauri romantici del 1916-23 ...»

Tratta da: Gobbi, Sica, 1982, p. 118.



Fig. 10. Progetto del 1932 di ampliamento di piazza Cavour.

«... Un progetto per l'allargamento della piazza Cavour con costruzione di un edificio simmetrico rispetto al teatro ...»

Tratta da: Gobbi, Sica 1982, p. 136.

di conservazione, in cui così si esprime: «...organizzando la città in modo che gli antichi quartieri abbiano una destinazione, se non identica, almeno analoga a quella originaria ...» (Benevolo 1972, p. 145).

Ma vanno valutate altre scelte interessanti, come quella della nuova collocazione della Fiera di Rimini o anche la valorizzazione del trasporto pubblico mediante il TRC, per il percorso da Riccione a Rimini, servendo l'aeroporto, che tanto sta facendo parlare a pro o a contro.

Forse questo è un piano di quarta generazione, passando attraverso le tre generazioni dell'urbanistica: la *Ricostruzione*, l'*Espansione*, la *Trasformazione*, siamo approdati, come sottolinea Campos Venuti, alla *Metropolizzazione*, come «...ultimo effetto della rendita urbana...» (Campos Venuti, 2010, p. 64), attraverso un esasperato proliferare di costruzione edilizia, di cui stiamo adesso pagando le conseguenze.

Il piano di Benevolo, nonostante le dure opposizioni ricevute, anche dal fronte istituzionale, va avanti attraverso l'adozione dei nuovi strumenti pianificatori, quali PSC e POC, che si stanno approntando nella città di Rimini.

#### DALLE IPOTESI ALLE REALIZZAZIONI DELL'AREA DEL CENTRO STORICO E DELLA STAZIONE FERROVIARIA

La storia della Rimini balneare inizia nel lontano 1843, con la costruzione delle strutture di accoglienza per i bagnanti, ma è lo stabilimento Kursaal, che vede la sua piena realizzazione tra il 1870 ed il '73, ad esserne il simbolo, con le sue strutture eclettiche di ispirazione neoclassica, progettate dall'architetto Gaetano Urbani.

La ferrovia arriverà a Rimini nel 1861, collegandola con Ancona e Bologna e determinando la frattura urbana, che ancora oggi la caratterizza, nella divisione tra la città storica e l'espansione verso il mare, che già stava avanzando.

#### I piani urbanistici precedenti alla legge urbanistica

Il primo piano regolatore di espansione è quello che riguarda nel 1906 l'area a nord-est e ed è redatto dall'ingegnere F. Camerani, con la sistemazione dell'impianto viario, che vede il suo asse principale

nella via Patara, rettificata e portata a 21 metri di larghezza. L'area compresa fra il centro e la marina ha un'espansione impostata su una lottizzazione a scacchiera, che verrà realizzata negli anni che vanno dal 1907 al '29, dall'impresa dal nome di Società Anonima Cooperativa Case Popolari.

È attraverso la realizzazione della lottizzazione di questa espansione che si demoliscono le mura ed alcuni edifici tra via Gambalunga e la "torraccia", vengono create le vie Tonti, XXII Giugno, Dante, Clementini e la piazzetta Plebiscito.

È del 1906 la costruzione del Grand Hotel a Marina, costruito a fianco del Kursaal, progettato dall'architetto Somazzi, destinato ad un pubblico di classe abbiente, si eleva su quattro piani ed ospita 200 camere.

In questi anni si sviluppa l'attenzione per l'area di espansione tra il centro storico e la ferrovia, quella che si può definire una periferia interna alla città, che si realizza attraverso piani esecutivi, che investiranno anche il nord-est, il Marecchia e l'area marina.

L'ingegner Emilio Saffi nel 1912 elabora il *Piano regolatore di Rimini e della zona litoranea da Rimini a Riccione*, esteso per 12,5 Km, prestando, come già nell'intestazione è espresso, grande importanza alla zona di espansione di Rimini sul lungomare, che anche se non seguito nel disegno, darà ampio spazio alla speculazione, che nei primi anni '20 trova in questi spazi la sua crescita.

Il piano si basa su un ordinamento a scacchiera con lotti di 60÷80 metri di lato, che si sviluppano tra la linea ferroviaria ed il mare. L'interesse è volto anche alle infrastrutture urbanistiche, quali le fognature, un programma di bonifica dell'Ausa, la previsione di deviare il corso del Marecchia e la distribuzione della viabilità, mentre al centro storico non è rivolta alcuna attenzione.

Nella zona della Barafonda, limitata a nord dalla ferrovia e collocata tra il porto canale ed il deviatore del Marecchia, sono situate delle industrie e dei magazzini, poco interesse è riservato da parte dei redattori del piano alla zona a sud della città storica, collocata tra le officine ferroviarie e la strada Flaminia, dove viene mantenuta la struttura dell'ippodromo, mutandone la destinazione d'uso a campo sportivo e dove sono in fase di realizzazione edifici di edilizia popolare. Il Comune di Riccione viene costituito nel '22, separandosi da Rimini, il suo confine ricade nell'area successiva a Miramare, lungo il corso di



Fig. 11. Demolizioni degli edifici attigui all'arco di Augusto del '37.

Fotografia tratta da: De Santi, p. 56.

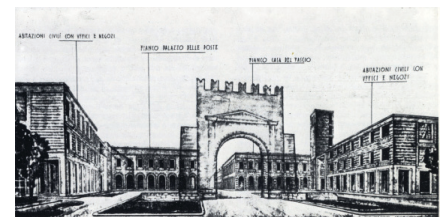


Fig. 13. Disegno in assonometria della nuova disposizione dell'arco di Augusto.

«... il progetto per la liberazione e l'inquadramento monumentale dell'arco di Augusto ...»

Disegno e commento tratto da: Gobbi, Sica 1982, p. 137.



Fig. 12. Planivolumetrico della nuova disposizione dell'arco di Augusto, su progetto del 1931.

«... il piano regolatore della zona di risistemazione e ampliamento intorno all'arco di Augusto...»

Tratta da: Gobbi, Sica 1982, p. 136.

un piccolo fiume chiamato Rio dell'Asse.

Nel '24 una società di costruzioni attraverso la stipula di una convenzione con il Comune si interessa dell'area tra via Clementini, l'estensione di via Patara, i bastioni orientali e la caserma Castelfidardo, per la realizzazione di una espansione nella zona dell'anfiteatro, che sarà completata nel '29 con 46 edifici comprendenti 600 vani. È di questi anni la realizzazione delle lottizzazioni che vanno a saturare la zona compresa tra viale Principe Amedeo ed il viale Dardanelli ad opera della Società Cooperativa Case Popolari, senza alcuna attenzione prestata riguardo agli spazi pubblici, se non, ovviamente, al sistema viario di accesso alle stesse.

Il 16 agosto 1916 Rimini è scossa da un terremoto, quattromila persone debbono lasciare le loro abitazioni e si debbono abbattere 615 edifici<sup>1</sup>, per la ricostruzione si vogliono usare gli strumenti messi a disposizione dalla Legge Napoli, ma non sarà applicata.

Il restauro del palazzo dell'Arengo viene ultimato nel 1925 con uno stile gotico, secondo il gusto del tempo, aggiungendo alla struttura la torre, le merlature, gli archi ogivali, operando la separazione dei due corpi del palazzo.

Un Piano regolatore per il centro storico viene preparato nel 1932 ad opera dell'Ufficio tecnico comunale, ne è compreso un riassetto della piazza Cavour che, se realizzato, avrebbe ampliato del doppio la metratura esistente. Esso prevedeva la riorganizzazione del prospetto sul lato della facciata del teatro Galli, attraverso la costruzione di una facciata ad esso simmetrica, rispetto all'asse che porta verso Castel Sismondo. La nuova sistemazione avrebbe comportato lo sventramento dell'esistente sul lato opposto al palazzo dell'Arengo, per liberare l'area e rendere un nuovo fronte unitario arretrato rispetto all'attuale. Della stesa epoca è il risanamento della zona dell'arco di Augusto, operata tramite l'abbattimento delle preesistenze adiacenti all'arco, in nome di una valorizzazione ed enfaticizzazione del monumento, attraverso una regolarizzazione, che desse maggior rilievo all'asse decumano, attestato sull'arco stesso. Le demolizioni si sarebbero dovute estendere quindi anche all'antico asse romano, che collega l'arco a piazza Tre martiri (allora chiamata Giulio Cesare), mentre sul fronte opposto si apriva il bivio costituito da via XX Settembre (ex via Flaminia) e viale delle Legioni, di collegamento tra la piazza, che si era venuta a creare, e lo stadio.

1. Dati tratti da: <http://riminisparita.info/2012/12/04/una-mostra-sul-terremoto-del-1916/> (consultato il 18/01/15).





Fig. 16. Fotografia del bombardamento aereo alleato sulla città di Rimini del settembre 1944.

Foto tratta da: De Santi 2008, p. 16.



Fig. 17. Fotografia del teatro Vittorio Emanuele II, dopo i bombardamenti del settembre 1944.

Foto tratta da: Montemaggi 2014, p. 7.

devastazioni subite, la popolazione sfollata rientrava, mentre gli alleati continuavano a rimanere di ausilio sotto il tenente Peter Natale, che era architetto.

La relazione inviata al Governo il 27 novembre<sup>3</sup> elencava così i danni:

- il 75% dei fabbricati distrutti o inagibili;
- l'acquedotto comunale inutilizzabile;
- l'ospedale civile parzialmente distrutto e privo di attrezzature;
- il cimitero impraticabile con diverse tumulazioni scoperte;
- i ponti stradali e ferroviari quasi tutti annientati e danneggiati;
- la stazione ferroviaria e le linee secondarie distrutte e prive di materiale;
- la filovia Rimini-Riccione inutilizzabile per la distruzione dei binari, delle carrozze e per l'asportazione delle linee aeree;
- gli edifici scolastici quasi tutti crollati;
- le strade urbane e del forese generalmente deteriorate ed ingombre di macerie;
- le chiese distrutte, tranne due;
- gli impianti di gas, luce, telefono, interrotti ed inutilizzabili;
- l'attrezzatura turistico-balneare, annientata per i 4/5;
- l'agricoltura danneggiata gravemente;
- i cantieri navali distrutti e la flotta peschereccia affondata;
- il teatro comunale parzialmente distrutto.

La popolazione residente era di 72 mila persone, di cui 43 mila erano i senza casa, la situazione era drammatica e si sentiva l'esigenza di approntare un piano regolatore, per dare avvio alla ricostruzione, l'argomento fu affrontato dall'assessore ai Lavori Pubblici Mario Macina, già dal 10 novembre del '44, pensando di affidare l'incarico all'Ufficio tecnico comunale, ma altri la pensavano diversamente così come il segretario generale Alfredo Beltrami, che credeva fosse più opportuno incaricare una società esterna, la «Società azionaria edilizia Comm. E. Alessandrini & C., con sede in Roma e presieduta dall'impresario edile Elio Alessandrini, originario di Senigallia»<sup>4</sup>. Già dal gennaio 1945 iniziarono le proposte che vertevano sulla ricostruzione, che sarebbe avvenuta tramite espropri per un ammontare di 15 milioni di mq di terreni, prevedendo di realizzare 150 mila vani, nell'arco di una dozzina di anni, quando le distruzioni ammontavano a 109.350 vani e la consistenza prebellica ne contava 121.500.<sup>5</sup>

Il progetto chiamato *La Nuova Rimini* era dell'architetto Ernesto La

3. Cfr. "Situazione di Rimini, 27 novembre 1944" dall'Archivio Storico Moderno Comunale di Rimini (d'ora in avanti ASMCR), presso l'Archivio di Stato di Rimini (d'ora in avanti ASR), Busta 070288, elenco riportato in De Santi, pp. 17-8.

4. Da: De Santi, 2008, p. 19.



Padula e prevedeva: opere di urbanizzazione e fornitura servizi, la deviazione dell'Ausa, la realizzazione del depuratore, lo spostamento a monte della stazione ferroviaria, la realizzazione di aree produttive e l'espansione della ricezione turistica.<sup>6</sup>

Le prime opere da approntare per affrontare il risanamento dovevano essere quelle dello spostamento della stazione ferroviaria a monte, all'altezza dell'odierno palacongressi, attraverso un sovrappasso a 7 metri dal livello del suolo, per raccordarvi le linee, che si sarebbero riallacciate al tracciato originario dopo l'aeroporto, a Miramare.

Inoltre andava deviato il corso del fiume Ausa, su quello del Marecchia prima del suo ingresso nella città.

Queste operazioni avrebbero liberato una vasta area, lasciando spazio a grandi assi di scorrimento larghi da 50 a 100 metri, per raccordare tutta la zona litoranea fino a Miramare e favorito una opportuna lottizzazione.

Per la zona del porto canale si proponeva la riedizione dell'area industriale suggerita dal piano del 1916 *Rimini Nord* e naturalmente era disposta la costruzione di una nuova darsena.

Un centro di nuova concezione, da posizionarsi a sud-est, era destinato a terziario pubblico e privato.

Il centro storico veniva ridisegnato, allargando le strade e riallineando i fronti.

L'arco di Augusto sarebbe stato affiancato nuovamente da edifici, per ricreare in qualche modo la situazione urbana andata distrutta con gli sventramenti degli anni '30.

La piazza Malatesta vedeva una riorganizzazione a verde delle aree nei pressi del castello, così come dietro il palazzo dell'Arengo ed un parco avrebbe connesso visivamente il teatro Galli, ricostruito, con la chiesa di Sant'Agostino, attraverso via Cairoli.

Sarebbe dovuta essere prestata la massima attenzione al riaffioramento di ogni reperto archeologico emerso dagli scavi.

Il Comune avrebbe dovuto espropriare i terreni necessari alla realizzazione del piano e concederli alla società di costruzione a prezzo di esproprio, quest'ultima li avrebbe edificati e rivenduti a prezzo di mercato e la realizzazione sarebbe andata a compensare gli sforzi economici della società stessa.

Era stato ipotizzato di usare lo strumento fornito dalla Legge Napoli del 1865 per ottenere i terreni necessari, ma non fu possibile, poiché



Fig. 18. Il Tempio Malatestiano, dopo i bombardamenti del settembre 1944.

Foto tratta da: Montemaggi 2014, p. 7.



Fig. 19. Il Palazzo Garampi, dopo i bombardamenti del settembre 1944.

Foto tratta da: Montemaggi 2014, p. 7.

5. Municipio di Rimini, Dati statistici delle distruzioni di guerra al centro urbano di Rimini, Rimini 21 novembre 1945, dall'ASMCR, presso l'ASR, Busta 071014, elenco riportato in De Santi 2008, p. 19.

6. Comune di Rimini, Atti della Giunta comunale 1945, Oggetto: Piano finanziario del Piano Regolatore Generale del Comune e progetto di massima di convenzione, dall'ASMCR, elenco riportato in De Santi 2008, p. 23.

7. Legge n. 1150/1942.

8. Agli articoli n. 18 e 19.

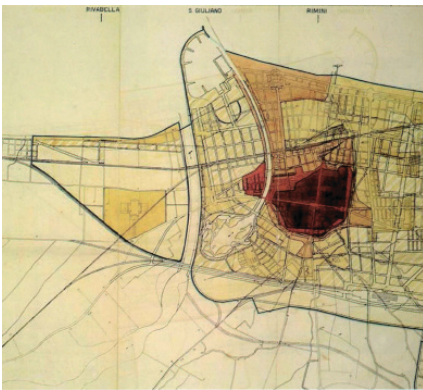


Fig. 20. Porzione tra Rimini nord e marina centro, della planimetria dello Sviluppo storico propedeutica al piano *La nuova Rimini*.  
Immagine da: De Santi 2008, p. 53.

questa prevedeva solo fini di pubblica utilità e non altro.

La nuova Legge urbanistica<sup>7</sup> predisponessa sì l'esproprio, ma in qualche modo era prevista una forma di tutela degli espropriati, se le aree sarebbero dovute essere destinate all'edificazione privata.<sup>8</sup>

Agli amministratori comunali cominciarono a sorgere dei dubbi sulla natura della proposta e, dopo approfondimenti sulle capacità economiche del proponente, il 3 agosto del 1946 il progetto *La Nuova Rimini* venne accantonato.

### Il Piano di ricostruzione

Lo Stato italiano dispose gli strumenti per attuare il Piano di ricostruzione, con Decreto Logotenenziale il 10 marzo del 1945, autorizzando l'ammissibilità del procedimento alle città che avessero inviato richiesta al Ministero dei Lavori Pubblici, corredata di una relazione comprensiva della descrizione dei danni e del progetto di recupero delle opere di interesse pubblico, oltre al dettaglio delle costruzioni e demolizioni previste, con specifica su edifici vincolati e previsioni di espansione.

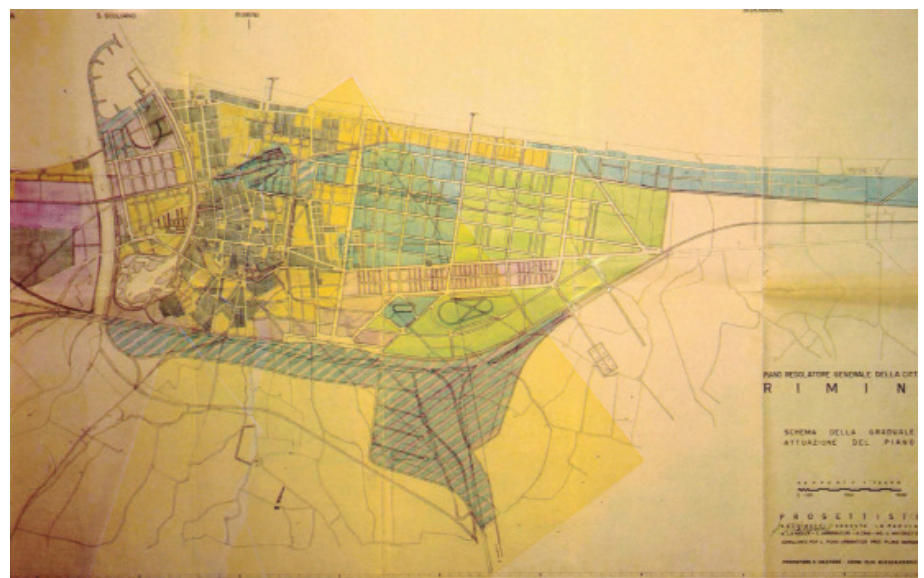
Si imponeva la massima conservazione dell'esistente, il mantenimento dei tracciati viari, il rispetto delle altezze dei fabbricati e dei loro



Fig. 21. Legenda delle fasi di attuazione urbanistica del Prg *La Nuova Rimini* (in alto).

Fig. 22. Le fasi di attuazione urbanistica tra Rimini centro e Miramare (a fianco).

Fig. 21, 22 da: De Santi 2008, pp. 50-1.



volumi, attraverso l'assoluto contenimento delle operazioni di esproprio.

La Giunta comunale inoltrò la richiesta il 2 ottobre 1945 e già dal 10 di dicembre la città di Rimini era stata inserita nell'elenco nazionale. Le tavole del progetto per *La Nuova Rimini* vennero riadattate per le parti non ammissibili riguardanti il centro storico, la marina, la periferia, oltre alla stazione ferroviaria e furono presentate per il Piano di ricostruzione, con la supervisione dello stesso architetto, che le aveva predisposte per il Prg precedente.

Come gli altri piani regolatori ebbe le osservazioni dei cittadini, che vennero controdedotte prima dell'invio all'allora ufficio competente per l'approvazione, cioè il Ministero dei Lavori Pubblici, che il 27 marzo del 1947 lo restituì al Comune con le motivazioni della sua inammissibilità.

Dall'estate dello stesso anno si iniziarono a produrre le varianti al piano, prendendo in esame alcune aree.

La variante presentata per l'area del porto aveva disposto la costruzione di un mercato del pesce, ma venne ricondotta a zona residenziale di ricostruzione.

La via Castelfidardo, per la quale erano state previste tre scuole, vide la

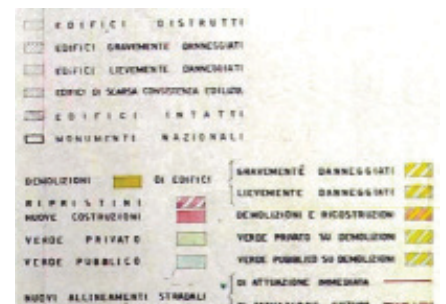


Fig. 23. Interventi urbanistici nel centro storico del piano *La Nuova Rimini* (in alto).

Fig. 24. Legenda degli interventi urbanistici nel centro storico del piano *La Nuova Rimini* (in basso).

Figg. 23, 24 da: De Santi 2008, p. 55.

Fig. 25. Piano regolatore *La Nuova Rimini*, di destinazione del Litorale balneare, zona di marina centro.

Il contorno rosso segna l'area destinata a categoria lusso, cui si sarebbero dovute adeguare le strutture esistenti, nei quattro anni successivi all'approvazione del piano.

Le fascette bianche e verdi indicano le zone da destinare a parco.

Immagine da: De Santi 2008, p. 59.

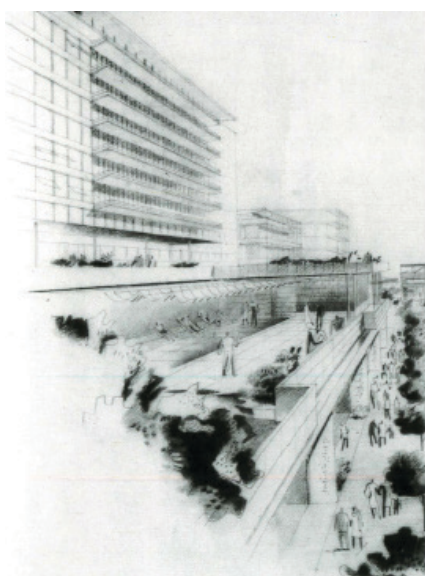


Fig. 26. Disegno prospettico di tipologie per la zona balneare del piano *La Nuova Rimini*.

Immagine da: De Santi 2008, p. 55.



Fig. 29. Foto dall'alto del fronte sul mare del Kursaal.

Foto da: De Santi 2008, p. 62.

loro drastica riduzione ad una soltanto, mentre gli altri lotti venivano destinati a mercato e residenza.

Il quartiere San Nicolò, tra la stazione ed il Marecchia, programmava la costruzione di residenze, una scuola e una chiesa.

Ma nel '49 non erano ancora stati erogati i finanziamenti per il Piano di ricostruzione.

Le domande di ricostruzione, che contemplavano un contributo statale, furono ammesse per 2.892 edifici, pari a 5.205 alloggi, ovvero 14.911 vani, ma nel 1948 di vani a Rimini ne mancavano ancora 55 mila, fu il Genio Civile a cominciare a costruire sin dal '46 delle abitazioni popolari, per sanare la situazione.

Inoltre le lunghe procedure di tipo burocratico scoraggiavano i cittadini, che meglio si arrangiavano attraverso l'abusivismo, che difficilmente le autorità preposte riuscivano ad arginare, per mancanza dei fondi necessari per le demolizioni da attuare.

A Rimini intanto l'unico strumento di disciplina urbanistica vigente era il Regolamento edilizio del 1920.

### Il piano della REMA

Il piano REMA (Ricostruzione Edilizia Marina Adriatica), redatto dagli architetti bolognesi Melchiorre Bega e Giuseppe Vaccaro, interessa l'area tra la foce dell'Ausa ed il Kursaal e non è altro che una variante del *Piano di ricostruzione*. E' diviso in 6 lotti che accolgono attrezzature ricettive di diverso genere, con elevati standard, riservati ad un pubblico abbiente, quali alberghi detti "di lusso" o "di prima categoria", oltre a caffè, negozi, residenze e pensioni.

Sono interessanti dal punto di vista compositivo i disegni di progetto, fautori di un razionalismo italiano, conosciuto attraverso la realizzazione della Colonia dell'Agip a Cesenatico nel '37, ad opera dello stesso Vaccaro.

Tra le condizioni di esecuzione i progettisti misero *in primis* la demolizione del Kursaal, poiché non confaceva con lo stile delle nuove realizzazioni ed impediva la vista della linea d'orizzonte stagliata sul mare.

La Giunta comunale il 3 febbraio 1948 decise, è così che il Kursaal vide l'inizio della sua demolizione, che tra l'altro era incentivata dall'idea di potervi realizzare fino a 3 milioni di lire attraverso la vendita dei materiali di recupero, ma che invece portò alla realizzazione di sole

250 mila lire. Alla fine però il piano venne accantonato.

### Il progetto della CITAR

Un'altra proposta di investimenti venne da Mario Gazzi, imprenditore e presidente di un gruppo finanziario-immobiliare composto da sei società che facevano capo all'INRI (Istituto Nazionale Ricostruzione Immobiliare). Si impegnava per una grossa cifra ad operare in investimenti edilizi nell'area litoranea ed anche nella città di Rimini, con l'impegno per la costruzione di strutture ricettive di alto livello, quali alberghi, ristoranti e stabilimenti balneari, la ricostruzione del teatro comunale ed il ripristino del Grand Hotel, oltre alla costruzione del palazzo del turismo e di case popolari.

Il Comune si impegnava a cedere alla società importanti proprietà come ad esempio lo stesso Grand Hotel e a lasciare la gestione del teatro per un esiguo canone d'affitto, per la durata di ventinove anni. Altri vantaggi sarebbero stati concessi sempre dal comune al Governo svizzero in quanto finanziatore dell'impresa, ad esempio il litorale di Torre Pedrera e quello di Marebello-Miramare, sarebbe stato concesso come contropartita per la costruzione di un impianto idrotermoelioterapico.<sup>9</sup>

Quando si venne a conoscenza dei rapporti tra il sindaco Bianchini e la direzione del CITAR saltò tutto ed il sindaco fu costretto alle dimissioni.

### Il piano degli ingegneri

Il Comune di Rimini venne incluso nella lista disposta con il Decreto Interministeriale n. 391 dell' 11 maggio 1954, che imponeva a cento città italiane di redigere un Prg ai sensi della Legge urbanistica del 1942, con due anni di tempo per attenervisi.

L'architetto Luigi Piccinato venne incaricato del compito di coordinare un gruppo di ingegneri locali<sup>10</sup> per la redazione del piano il 19 gennaio 1957, come si nota dalle date c'è già in partenza un grave ritardo.

Piccinato dovette immediatamente rendersi conto del dissesto urbano esistente, generato da una comune abitudine ad operare nel territorio senza uno strumento di pianificazione, che potesse tenere insieme lottizzazioni sorte negli anni, una dietro l'altra, senza il minimo senso di rispetto per la creazione di opere di primaria e secondaria importanza, dalle fogne alle scuole, passando per ogni genere di

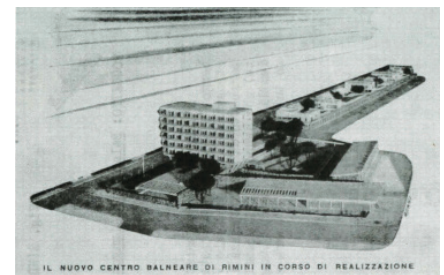


Fig. 27. Immagine del plastico del Piano REMA: Il Nuovo centro balneare. Immagine da: De Santi 2008, p. 61.



Fig. 28. Disegno in prospettiva dei portici sul lungomare del progetto REMA. Immagine da: De Santi 2008, p. 61.

9. Comune di Rimini, *Convenzione tra il Comune e Istituto Nazionale Ricostruzione Immobiliare per la realizzazione di opere e servi di interesse turistico alberghiero in Rimini balneare, aprile 1949*, dall'ASMCR, presso l'ASR, Busta 070526, riportato da De Santi, 2008, p.45.

10. Alberto Baistrocchi, Sergio Fabbrini, Filippo Nanni, Umberto Silvestrini, Giuseppe Tonini, Luciano Gorini, Giorgio Della Bianca.

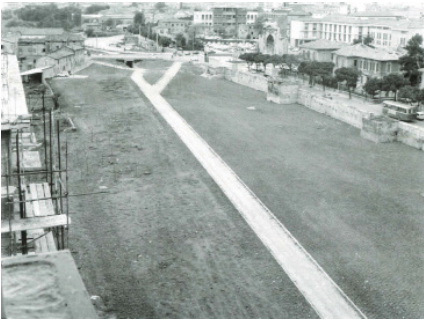


Fig. 30. Il torrente Ausa, all'altezza dei bastioni orientali, prima della tombinatura, avvenuta negli anni '60 (in alto).

Fig. 31. La tombinatura dell'Ausa (in basso).

Figg. 30, 31 da: De Santi 2008, pp. 80-1.

11. L. Piccinato, *ill./mo Sig. Commissario del Comune di Rimini, 19 febbraio 1957*, dall'ASMCR, presso l'ASR, Busta 070819.

12. Termine usato durante la presentazione del piano dai tecnici preposti, in: *Piano Regolatore Generale di Rimini. Relazione*, senza data, ma verosimilmente 1959, dall'ASMCR, presso l'ASR, Busta 071073.

terreno espresso in mc/mq.

servizi che risultavano mancanti; il resoconto è riportato in una accorata lettera, scritta di suo pugno, al Commissario del Comune di Rimini.<sup>11</sup>

Per sopperire a tali mancanze per prima cosa venne disposta l'arginatura e la tombinatura dell'Ausa, che ebbe un grande successo per le capacità realizzative messe in atto dall'ing. Gerolamo Ippolito di Roma.

Poi venne il piano, per una popolazione prevista, da lì a quindici anni, nel numero di 120÷140 mila abitanti.

Vedeva la sistemazione della viabilità come partenza, predisponendo il passaggio dell'autostrada a monte della città, prima di Covignano, per cominciare ad evitare "l'espansione a macchia d'olio",<sup>12</sup> che la caratterizzava.

Venivano dismesse le ferrovie che portavano a San Marino e nella valle del Marecchia, per lasciare posto ad un potenziamento della rete viaria di collegamento.

Era prevista nel progetto la circonvallazione, tra la città consolidata e l'autostrada, con il prolungamento di via Roma, per raccordare la zona sud a quella nord dalla parte interna, attraverso il ponte dei Mille.

L'espansione era da contenersi all'interno della linea tracciata dalla circonvallazione.

Andavano qualificate le aree già costruite nei pressi della ex-Fornace Fabbri, la parte prospiciente la ferrovia e le zone litoranee.

Il centro direzionale, già previsto dal piano *La Nuova Rimini*, nell'area tra la Colonnella e lo stadio, veniva rivalutato.

Si predisponeva la possibilità di avere, oltre alle residenze ed i servizi di tipo terziario, anche la presenza di attrezzature quali mercati, verde, parcheggi e una viabilità adeguata.

Nella proprietà della Provincia di Forlì, ricadente nell'area per 33 mila mq, si sarebbero costruiti istituti scolastici primari e secondari.

Il centro storico doveva essere tutelato nel suo aspetto il più possibile originario, attraverso il mantenimento delle volumetrie esistenti.

Come nel *piano di ricostruzione* veniva concesso un premio edificatorio, pari al 20%, là dove fossero attuate opere di risanamento igienico-sanitario o riallineamenti.

Il centro storico era stato suddiviso in quattro zone delimitate dalla partizione determinata dagli antichi assi del cardo e del decumano, ancora visibili nel disegno urbano, ora espressi dalle vie Garibaldi, IV

Novembre e il corso d'Augusto.

Il quadrante ovest vede la ripresa delle iniziative del piano *La Nuova Rimini* per la disposizione a verde delle adiacenze al Castello e delle mura, con dotazione di parcheggi pubblici, la liberazione del retro del palazzo dell'Arengo e la pedonalizzazione del ponte di Tiberio, con la creazione di un asse di penetrazione nel Borgo San Giuliano.

Nel quadrante sud doveva essere deviata la viabilità che passava sotto l'arco d'Augusto, facendola girare attorno ad esso, si disponeva la realizzazione dei portici nei palazzi delle Poste e dell'Inail, ricreando quella piazza quadrata pensata negli anni '30 e le mura malatestiane avrebbero accolto le aree attrezzate a verde con parcheggi.

Nel quadrante est si sarebbe dovuto ricreare l'intorno del Tempio malatestiano, con la ricostruzione del Convento di San Francesco, demolito dai bombardamenti; andava poi costruita una scuola, come prevista sin dal *Piano di ricostruzione*, a fianco della chiesa di Santa Rita e per le mura comunque andava adottata la disposizione a verde. Il quadrante nord andava riqualificato e c'era l'esigenza di ampliare l'ospedale verso il Marecchia, oppure collocarlo in altra sede a Sant'Andrea dell'Ausa.

Il piano degli ingegneri per riportare un po' d'ordine nella città e dotarla di servizi impose un gran numero di vincoli per la conservazione e la tutela del verde urbano, creando parchi o conservando quelle parti che erano rimaste anche nelle proprietà private, così come la creazione del parco a Bellariva o nella ex colonia Murri o ad esempio la dotazione di servizi di trasporti, un parco ed un ostello a Viserba vicino all'Adriatica.

«Il piano degli Ingegneri non fu né adottato, né approvato e neppure discusso in Consiglio comunale.»<sup>13</sup>

### Il piano Melloni

Il piano dell'ingegner Achille Melloni fu approvato dal Consiglio Comunale il 14 aprile 1962.

È un piano di espansione sia all'interno che all'esterno della città consolidata, che prevede un ingente aumento delle aree fabbricabili, con un incremento degli indici di edificabilità anche su aree già edificate.

L'errore che sta alla base di questa pianificazione consiste nell'idea da parte degli amministratori, che aumentando gli indici di fabbricabilità<sup>14</sup>



Fig. 32. Tavola allegata al piano degli ingegneri, con lo studio delle lottizzazioni sorte tra gli anni 1951 ed il 1958.

Immagine da: De Santi 2008, p. 81.



Fig. 33. Planimetria del riordino urbanistico dell'arco di Augusto

Immagine da: De Santi 2008, p. 83.

13. Così come dal testo di De Santi, p. 75.

14. Si dice *if* l'indice di edificabilità fondiaria, pari al volume edificabile sul terreno espresso in mc/mq.

15. Luigi Airaldi impegnato nel TAAU di Milano, gruppo di Tecnici Associati per l'Architettura e l'Urbanistica, è stato docente presso l'Università di Venezia e successivamente professore ordinario al Politecnico di Milano, si è occupato di diversi piani urbanistici quali quello di Modena nel gruppo di Campos Venuti e redattore per quelli di Carpi e di Capaccio-Paestum.

16. La capacità residenziale è data dalla moltiplicazione della superficie edificabile di piano per gli indici di edificabilità, espressi in mc/mq, e considerando che si suppongono necessari 100 mc per abitante, per ottenere il numero degli abitanti insediati si ottiene dividendo il valore ottenuto per 100 mc.

17. Municipio Rimini, *Memorie per osservazioni al P.R.G.*, 3 ottobre 1963, depositate presso l'ASCMR, nell'APR, Busta 071073.

18. Dato tratto dal sito <http://www.comuni-italiani.it/099/014/> sotto la voce: Comune di Rimini (consultato il 12/12/2014).

19. Gli Indici urbanistici sono stati introdotti dal Decreto Ministeriale 2 aprile 1968, n. 1.444, pubblicato nella G. U. 16 aprile 1968, n. 97.

20. Dati da: Tomasetti 2007, p. 29.

si sarebbe sollecitato un mercato di tipo concorrenziale, generando un abbassamento dei prezzi dei terreni, consentendo così un abbassamento del prezzo delle abitazioni.

Niente di più sbagliato: infatti all'aumentare delle capacità edificatorie si aumenta il valore di mercato dei terreni e ciò avviene proporzionalmente alle potenzialità costruttive dei terreni interessati, favorendo la tanto famigerata rendita fondiaria.

Nell'osservazione dell'architetto milanese Luigi Airaldi,<sup>15</sup> che poté presentare osservazioni al piano, in quanto tecnico impegnato sul territorio assieme all'ingegner Fabbrini di Rimini, si contestava in 2.080 ettari la superficie interessata dal PRG, contro i 350 indicati, egli sottolineò la capacità residenziale<sup>16</sup> del PRG che sarebbe potuta arrivare a 458 mila abitanti, vale a dire pari ad una capacità costruttiva superiore ai 50 milioni di mc<sup>17</sup>.

La Rimini di 90 mila abitanti del 1962 era programmata per una area urbana che arrivava a un'espansione di 3.000 ettari, tre volte tanto la Rimini del '58, per arrivare ad ospitare 458 mila abitanti, dichiarandone invece 150 mila. Ricordiamo che oggi, a distanza di cinquant'anni, la sua popolazione residente conta 143.731 abitanti,<sup>18</sup> smentendo ogni previsione

Il verde, ovvero la quantità di superficie, calcolata per cittadino, era di un metro quadro per abitante, quando il minimo sostenibile è stato decretato dopo pochi anni, come indice urbanistico, di almeno 9 mq per abitante, per spazi attrezzati effettivamente utilizzabili.<sup>19</sup>

A parte questi clamorosi eccessi, alla base del piano c'era anche il tentativo di risolvere i problemi di fondo della città di Rimini, affrontando tematiche che si sarebbero sviluppate anche in seguito, attraverso progetti urbanistici di ben altra impostazione.

Il piano del 1962 per le zone residenziali e turistiche si divide in quattro zone: esistenti (centro storico compreso); di completamento; di espansione (circa 340 ettari); rurali (esterna al perimetro urbano) e a parte la zona di Covignano.

Gli indici di fabbricabilità prevedevano per le zone esistenti 7,5 mc/mq, per le zone esistenti intensive il limite non è quantificato, solo si impone l'altezza massima a sei piani, nelle nuove zone intensive 11 mc/mq, e nelle nuove estensive 2,4 mc/mq, nella zona alberghiera si va da 7 ai 9,5 mc/mq, con l'aumento legato all'ampiezza del lotto e per le aree rurali 0,1 mc/mq, mentre a Covignano 0,7 mc/mq.<sup>20</sup>



Fig. 34. Disegno dell'area di Covignano dal progetto del piano Melloni. Immagine tratta da: De Santi, p. 86.



Per la residenza economica e popolare è prevista una quantità che va dai 1.000 ai 3.000 abitanti da collocarsi in prossimità di aree industriali.

È in questi anni che sta per essere realizzata nei pressi di Rimini l'autostrada e il problema era se collocarla tra le colline e la città, oppure farla passare a monte di Covignano. La scelta favorita fu quella che la poneva tra la città esistente e la collina, adottata per arginare un'espansione altrimenti irrefrenabile.

Mentre era già in costruzione, ad opera dell'ANAS, la circonvallazione, che il Prg connette con le strade statali Marecchiese ed Emilia.

All'interno della città si propone il prolungamento dell'asse del lungomare fino a Riccione ed una strada posizionata tra la ferrovia e la statale Adriatica, che colleghi sia Riccione che Bellaria, con attraversamenti a pettine tra la nuova strada ed il mare.

Due collegamenti erano previsti per marina centro con il porto canale, una strada da San Marino al mare era da collocarsi sul letto dell'Ausa, mentre l'altra era una nuova circonvallazione che conduceva al porto lungo la riva destra del Marecchia.



Fig. 35. Legende del Piano Melloni.  
 Fig. 36. Disegno planimetrico delle aree del centro storico e marina del Piano Melloni (a fianco).  
 Figg. 35, 36 da: De Santi 2008, pp. 84-5.

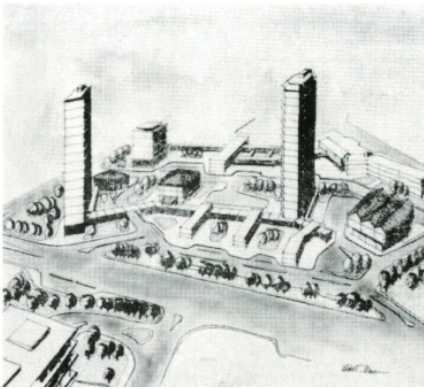


Fig. 37. Prospettiva a volo d'uccello del Centro direzionale, dal progetto del piano degli ingegneri, disegno dell'architetto Aldo Villani.  
Immagine da: De Santi 2008, p. 83.

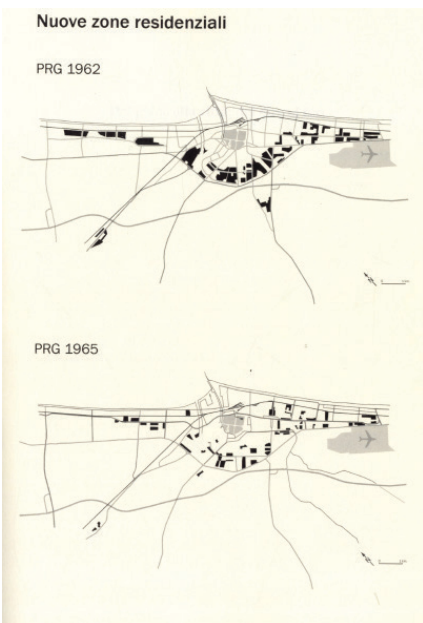


Fig. 38. Confronto tra i disegni delle zone residenziali nei piani '62 e '65.  
Immagine da: Tomasetti 2007, p. 121.

C'era l'intenzione di collocare a monte della Adriatica la ferrovia per Ravenna ed al posto della stazione ferroviaria era da posizionarsi una stazione per le corriere e per migliorare la transitabilità era prevista la realizzazione dei sottopassaggi di via Alba Adriatica e di viale Tripoli. Il Prg prevede di situare in zona Colonnella, posta tra via Roma e lo stadio e collegata al centro tramite il prolungamento di via Roma, il nuovo centro direzionale, un centro studi da attrezzare per accogliere le scuole medie superiori (di 60 mila mq) ed il nuovo ospedale. Un mercato coperto da situarsi in centro, in via di Castelfidardo, così come già visto nel Piano di ricostruzione, oltre ad altri mercati rionali, quali un mercato del pesce all'ingrosso e l'ampliamento del mercato ortofrutticolo.

Nel centro storico, per la dotazione di aree verdi, si ipotizza l'utilizzo dell'alveo del Marecchia, nell'area che precede il ponte di Tiberio, con un'estensione di dieci ettari, oltre alla fascia perimetrale delle mura medievali e a quella occupata dall'anfiteatro romano.

Per la zona del nuovo centro direzionale si prevedono aree di quattro o cinque ettari disposte a verde.

L'unico neo sta nel demandare ai privati, per le nuove zone di espansione, la realizzazione di opere quali aree da destinarsi a verde e a parcheggi.

Nel centro storico la rocca malatestiana viene liberata dalla destinazione d'uso a carcere, prevedendo la costruzione di una nuova struttura penitenziaria. Si stabiliscono inoltre interventi di conservazione e restauro per le opere di maggior pregio quali le mura di cinta, la sistemazione della piazza creata prima della guerra intorno all'arco di Augusto, la demolizione di piccoli fabbricati nei pressi del ponte di Tiberio, la pedonalizzazione dello stesso, la rocca, il teatro, piazza Malatesta, l'anfiteatro, oltre ad alcune zone da risanare anche attraverso demolizioni, per motivi di igiene, riguardanti quelle del borgo San Giuliano, del rione Santa Chiara e di via Titano, nei pressi dell'arco di Augusto.

Importante dal punto di vista igienico sanitario è il rifacimento dell'impianto fognario lungo le strade, durante la loro asfaltatura, e la previsione della tombinatura dell'Ausa, oltre alla chiusura dei fossi in zona turistica.

La manutenzione straordinaria dell'impianto di fornitura dell'acqua nella zona mare.

Dal 1957 al '61 si diffonde una abitudine di deroga alla norma, permettendo il sorgere di nuove costruzioni e l'approvazione di nuove lottizzazioni, che hanno compromesso ogni possibilità di riorganizzare la città attraverso un piano più efficiente e razionale.

Il piano Melloni, dal nome dell'ingegnere che affiancava l'Ufficio tecnico comunale, prevedeva l'aumento degli indici di fabbricabilità per gli alberghi in costruzione su tutto il litorale e lo stesso per le zone intensive e per quelle paesaggistiche.

Il piano era destinato ad avere una durata di 30 anni, su una superficie urbanizzabile di 350 ettari, per centocinquantamila abitanti e sarebbe stato attuato attraverso piani particolareggiati, pensati mediante il concetto dell'elasticità, che vedeva cioè l'attenuazione di *vincoli troppo rigidi*<sup>21</sup> per favorire lo sviluppo, prevedendo una riduzione di funzioni per il centro storico, da convogliare verso il nuovo centro direzionale.

Il parco merci delle Ferrovie dello Stato andava spostato nella zona nord, tra Torre Pedrera e Rimini, così come la linea Rimini-Ferrara, per poter destinare l'area a giardini e nuova viabilità.

Si prevedeva di realizzare 25 mercati di tipo rionale, oltre a 50 nuove scuole ed asili e centri vita (dotati di uffici pubblici, sale per conferenze e cinematografiche) per ogni nuova urbanizzazione.

Pochi giorni dopo l'approvazione in Consiglio comunale del Prg redatto dai tecnici comunali sotto la supervisione dell'ingegner Melloni, viene approvata la legge 18 aprile 1962, n. 167, *Disposizioni per l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica popolare*, che autorizza gli enti pubblici, quali i comuni con una popolazione superiore ai 50 mila abitanti, ad acquisire le aree per la realizzazione di edilizia agevolata attraverso l'esproprio, sancendo la nascita dei Peep (Piani per l'edilizia economica e popolare).

La nuova legge permetteva di inserire questa tipologia di intervento nella previsione di piano per le nuove aree a destinazione residenziale, con la possibilità di urbanizzare dei territori, acquisiti a prezzo agricolo, da rivendere ai privati, vincolati alla realizzazione di edilizia economica popolare e tali disposizioni si sarebbero potute avviare entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge stessa.

Fu questo lo strumento che permise un ridimensionamento del piano appena adottato, che tutto sommato aveva visto presentare solo 389 osservazioni da parte dei cittadini e che, fatta eccezione per quella

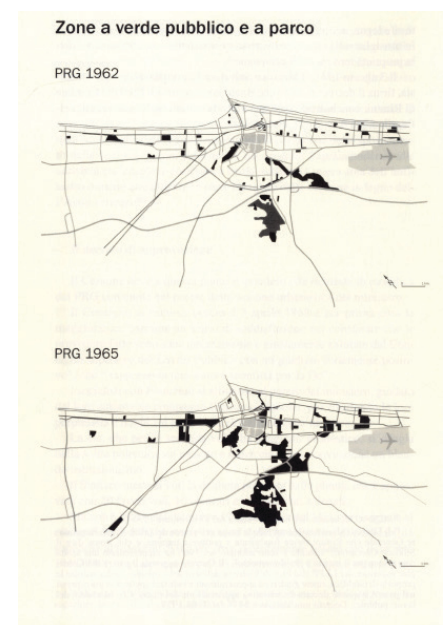


Fig. 39. Confronto delle zone a verde pubblico e parco nei piani '62 e '65. Immagini da: Tomasetti 2007, p. 120.

21. E' così che venivano definiti i vincoli da applicare negli stessi Atti del Consiglio Comunale 1961, Oggetto: *Piano Regolatore*, 7 marzo 1961, depositati presso l'ASCMR.

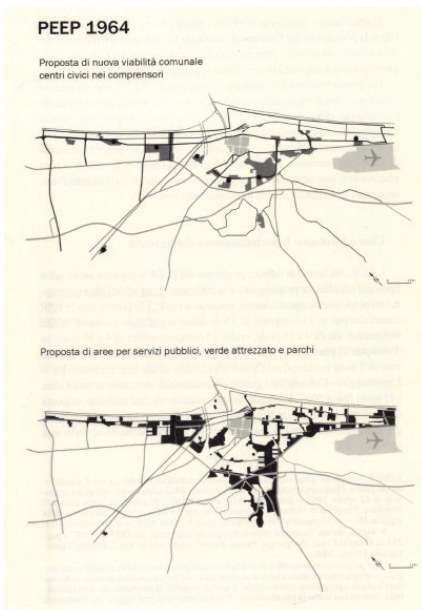


Fig. 40. Proposte della nuova viabilità e dei centri civici nei comprensori (in alto) e aree per servizi pubblici, verde attrezzato e parchi (in basso) nella pianificazione del '64.

Immagine da: Tomasetti 2007, p. 62.

citata dell'architetto Airoldi, vertevano quasi tutte verso l'annullamento delle previsioni di piano, che rendevano quelle aree inedificabili.

Vi furono altre quattro osservazioni assai critiche rispetto alle scelte di piano adottate, che sottolineavano il suo sovradimensionamento per ciò che riguardava le aree di espansione e per gli indici di edificabilità applicati ed erano state prodotte da tecnici locali, oltre che da membri emiliano-romagnoli dell'INU (Istituto Nazionale di Urbanistica) e dal Collegio degli Ingegneri di Rimini.

### **Il Piano Peep ed il nuovo Prg di Campos Venuti**

Il 14 novembre 1962 venne incaricato dal Consiglio Comunale l'architetto Giuseppe Campos Venuti, per realizzare il Peep (Piano di edilizia economica popolare), assieme al gruppo costituito dall'architetto Antonio Bonomi e gli ingegneri Sergio Fabbrini, Pierluigi Giordani ed Alberto Munari, tutti professionisti estranei alla redazione dell'ultimo piano.

Le intenzioni di Campos Venuti erano quelle di effettuare un intervento capace di incidere sulla speculazione edilizia fondata sulla rendita fondiaria.

L'intervento era previsto su 315 ettari con 93 ad uso residenziale, 105 per strade e servizi e 117 a verde attrezzato, per un totale di stanze pari circa a 50 mila, per una popolazione residente di 40÷50 mila abitanti. Le aree erano state scelte tra le stesse che il piano precedente aveva individuato come zone di espansione e si dividevano in dieci comprensori, che avrebbero accolto edifici collettivi con un'altezza compresa tra i tre ed i nove piani.

L'adozione del Peep è del 4 luglio 1964, tra le osservazioni vi è quella della Soprintendenza ai Monumenti per le Province di Ravenna-Ferrara-Forlì, che contestava l'eccessiva altezza degli edifici per i comprensori a ridosso del centro storico e del litorale in quanto ne avrebbero compromesso l'aspetto paesistico.

Già nel Consiglio Comunale in settembre e ottobre, attraverso le controdeduzioni, venne abolito il comprensorio di Covignano, riducendo le aree per quelli di Torre Pedrera e Viserbella, portando le superfici interessate dal Peep da 315 a 286 ettari.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ridusse ulteriormente le aree interessate per sovradimensionamento abitativo, portandole da 10 a 4, così il piano interessò soltanto 105 ettari. Inoltre la specifica richiesta di abbassare

le altezze del comprensorio del centro direzionale (il numero 5) ad un massimo di 30 metri contro i 90 proposti. Le previsioni di piano diminuivano così a soddisfare una popolazione di 15 mila abitanti.

In ogni modo il piano di edilizia economica popolare di Campos Venuti del 1965 ha ridotto le previsioni del precedente piano Meloni giudicate eccessive e che per questo venne revocato, dando incarico a Campos Venuti per la redazione di un nuovo Prg.

Ciò comportava un ridimensionamento delle zone residenziali, alberghiere, industriali e artigianali. Gli errori imputati al piano Melloni consistevano in una «rete viaria non differenziata e gerarchizzata [...] mancanza di aree a verde pubblico attrezzato [...] mancanza di provvedimenti efficaci per la decongestione e la salvaguardia del centro storico»<sup>22</sup> oltre a quanto già visto nelle osservazioni.

Gli obiettivi del nuovo Prg vertevano sulla riqualificazione della rete stradale, l'assegnazione di servizi e verde pubblico, contenimento delle zone di espansione residenziale, valorizzazione dell'area turistico-balneare e realizzazione del centro direzionale.

In 25 anni si supponeva di arrivare a 200 mila abitanti, le aree di espansione residenziale prevedevano un indice di edificabilità di 2,5 mc/mq su lotti minimi di 600 mq, mentre nelle aree forensi il lotto minimo era di 3.500 mq, con un indice di edificabilità di 0,5 mc/mq.

La situazione dell'area turistica-balneare era molto congestionata e presentava un deficit di servizi sia interni alle strutture ricettive come garage, bagni in camera, sale da pranzo, che esterni quali parcheggi pubblici, aree verdi e adeguata viabilità.

Le nuove strutture ricettive erano consentite sui lotti di 1.200 mq, con un indice di edificabilità di 3 mc/mq contro i 7÷8 del piano Meloni, su una larghezza massima del fronte mare di 16 metri lineari.

Le aree litoranee residue erano destinate a verde, come nei pressi di viale Principe Amedeo, così anche le parti intorno al centro storico.

Nel centro storico si proponeva di conservarne le peculiarità, attraverso la salvaguardia di quelle parti non ancora compromesse con nuove costruzioni.

Il nucleo racchiuso all'interno delle mura medievali, i borghi Sant'Andrea, San Giuliano, San Giovanni e la zona di marina centro con i villini fine Ottocento, primi Novecento vennero classificati con tre gradi di vincolo conservativo: conservazione assoluta per i monumenti e gli esempi più pregiati anche di architettura minore,

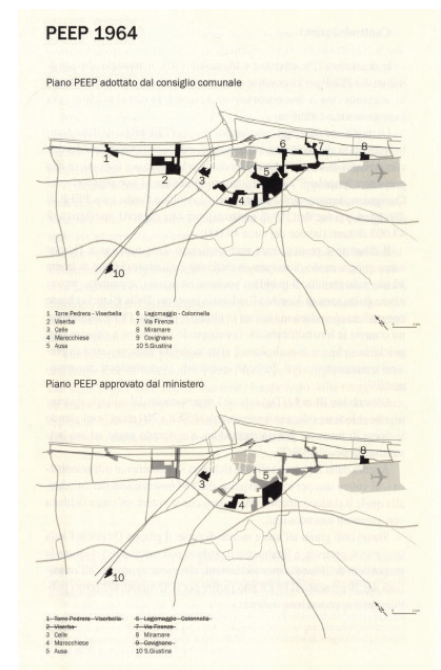


Fig. 41. Aree a Peep proposte ed aree a Peep approvate nella pianificazione del 1964, coordinata da Campos Venuti.

Immagini da: Tomasetti 2007, p. 72.

22. Comune di Rimini. Atti del Consiglio Comunale 1965, Oggetto: Piano Regolatore Generale. Adozione, 4 marzo 1965, depositati presso l'ASCMR.

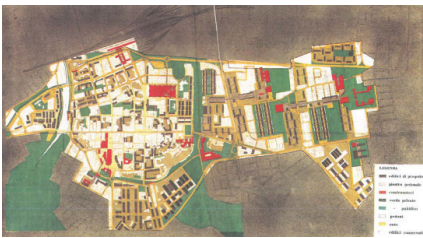


Fig. 42. Planimetria del progetto del *Nuovo centro* redatta da De Carlo nel 1969.  
De Carlo 1975, p. 26.



Fig. 43. Planimetria del *Nuovo centro*, con il disegno della circolazione tra il centro storico ed il centro direzionale.  
De Carlo, 1975, p. 26.

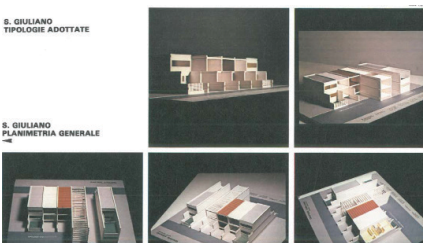


Fig. 44. Fotografie dei plastici preparati da De Carlo delle tipologie adottate al Borgo San Giuliano.  
De Carlo, 1975, p. 35.

conservazione del volume esistente e delle facciate interne ed esterne, dei giardini con trasformazioni degli interni, per la terza categoria, così come nelle altre zone residenziali, le modificazioni andavano programmate con piani particolareggiati.

Il borgo San Giuliano aveva problemi igienico sanitari, oltre che di tipo ambientale, era infatti sovraffollato, andava quindi diminuita la popolazione residente e ricavati i servizi.

Per il centro storico erano previste solo destinazioni culturali e di rappresentanza, si voleva ricostruire il Teatro comunale e a Castel Sismondo, o nell'ex Convento dei Gesuiti, andava collocato un museo, si doveva avviare la costruzione del Mercato coperto nell'area dell'ex Convento di San Francesco, si voleva anche riaprire la scuola musicale nel Palazzo Lettimi, assai danneggiato dai bombardamenti.

Il centro direzionale nell'area la Colonnella, a sud del centro storico tra via Pascoli e la via Flaminia, avrebbe accolto le funzioni pubbliche di interesse comunale ed intercomunale con un uffici e servizi adeguati, l'indice di edificabilità era di 4 mc/mq e prevedeva anche la presenza di edifici con altezza di 90 m, pari a 30 piani di elevazione. La costruzione dell'ospedale era già prevista nella stessa zona dai precedenti piani e venne riconfermata.

I servizi per l'area a marina venivano individuati con un indice calcolato in 19 mq/ab., prendendo spunto dal piano Intercomunale di Milano. I quartieri avrebbero accolto attività di tipo collettivo quali: uffici pubblici, scuole, spazi per attività religiose, destinazioni commerciali per la vendita al dettaglio.

Il verde pubblico si sarebbe sviluppato, oltre all'anello verde, che avrebbe circondato il centro storico, nei quattro parchi cittadini: il Parco del Marecchia, tra borgo San Giuliano e l'area Peep Ausa; il Parco Ausa, sul torrente tombinato, tra la Statale Adriatica e la foce del fiume stesso ed i due parchi esterni al centro di Covignano e di Viserba, da rimboschire a pineta, nell'area tra il lungomare e la statale Adriatica.

La viabilità seguiva un ordine gerarchico con una rete disposta a pettine divisa in quattro reti di strade. La stazione sarebbe stata servita dalle statali Adriatica e Marecchiese dall'incrocio a monte del centro storico, la zona litoranea invece dai viali delle Regine.

L'area litoranea doveva essere decongestionata dal traffico, mentre per le zone interne di quartiere e del centro storico si optava per la

pedonalizzazione. La tratta Rimini-Ravenna si pensava che potesse diventare una ferrovia metropolitana, raddoppiandone il binario, mentre per il Centro storico ed il centro direzionale e la zona turistica si pensava di dotarli di parcheggi costruiti con tipologia multipiano. Il piano in fase di controdeduzioni sulle osservazioni presentate dai cittadini, in parte accolte, per il 20%, vide una maggiore destinazione residenziale, ma prima ancora la Giunta aveva modificato gli indici di edificabilità fondiaria portandoli in zona residenziale da 2 a 2,5 mc/mq e per la zona turistica da 2,5 a 3 mc/mq, con il disaccordo totale dei redattori del piano, che si dichiararono sfavorevoli a tali decisioni. Il Ministero dei Lavori Pubblici approvò il piano il 3 agosto del 1971, ma impose per le altezze del centro direzionale 45 metri, la metà di quanto previsto e vennero richiesti piani particolareggiati per la zona balneare e per quelle residenziali.

### Il Piano De Carlo per il centro storico

Giancarlo De Carlo venne incaricato di predisporre la redazione di tre piani particolareggiati, quello del centro storico, del centro direzionale e per la zona intermedia (l'area tra il centro storico ed il centro direzionale), e li elaborerà in un unico progetto chiamato del *Nuovo Centro*, prevedendo l'integrazione delle tre parti con una dotazione di servizi diffusa.

De Carlo contestava la propensione a favore del trasporto privato rispetto a quello pubblico, che secondo lui, invece, era da sviluppare. Il piano di 230 ettari copriva il centro storico, i borghi San Giovanni, San Giuliano, Sant'Andrea ed il centro direzionale, per una popolazione coinvolta di 30 mila abitanti.

La previsione di piano indicava: la riconnessione della separazione tra centro e periferia, una impostazione del sistema scolastico, il potenziamento del trasporto pubblico.

Secondo De Carlo il centro storico va inteso come luogo proiettato verso l'esterno e polo culturale o di testimonianze, che necessita di uguali livelli di attrezzature, con funzioni che devono essere poste nel nuovo centro direzionale, per evitare una terzianizzazione dello stesso. Per il centro storico sono previste operazioni di risanamento o sostituzione, laddove è impedito un uso appropriato delle tipologie esistenti, invece la nuova edificazione è destinata al centro direzionale. Per il borgo San Giuliano era prevista una nuova edificazione, che



Fig. 45. Planimetria delle sostituzioni da effettuare nel Borgo San Giuliano. Immagine da: De Santi 2008, p. 120.

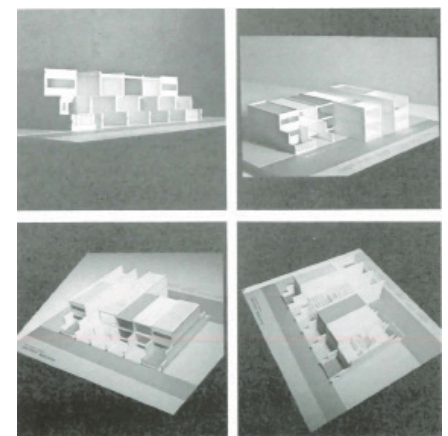


Fig. 46. Fotografie dei plastici delle intelaiature strutturali per il progetto del Borgo San Giuliano. Foto da: De Santi 2008, p. 120.

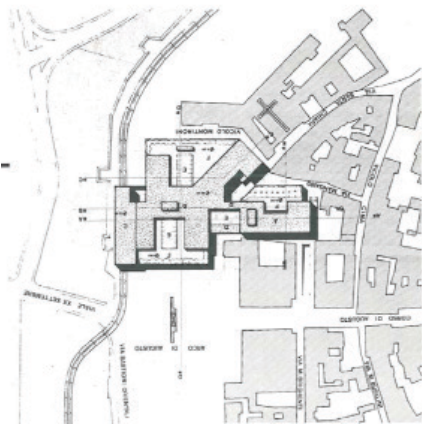


Fig. 47. Planimetria del Condensatore collocato presso l'arco di Augusto. De Carlo 1975, p. 40.

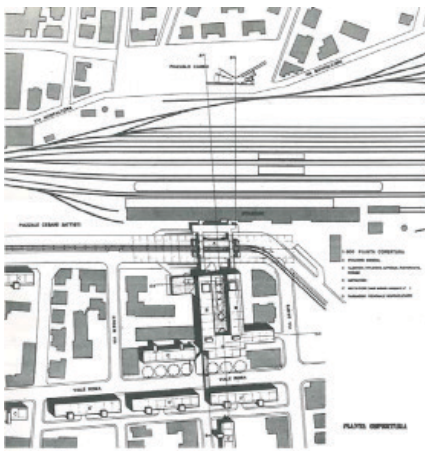


Fig. 48. Planimetria del Condensatore da situarsi nei pressi della Stazione. De Carlo 1975, p. 39.

sarebbe andata a sostituire l'esistente, assai degradata, con tipologie nuove, basate sulla possibilità dell'auto costruzione da parte degli stessi residenti, reputati in grado di poterla effettuare.

La tipologia proposta avrebbe mantenuto il disegno dell'impianto del quartiere, ma sarebbe andata a sostituire la struttura stessa delle abitazioni con «intelaiature infrastrutturali sulle quali avrebbe potuto liberamente applicarsi l'invenzione degli abitanti» (De Carlo 1975, p. 36).

L'intervento era inteso a liberare gli isolati dagli intasamenti creati durante la ricostruzione, lasciando spazi fruibili al pubblico con percorsi di attraversamento interni.

Il borgo San Giovanni, sul lato sinistro di via XX Settembre, avrebbe visto sorgere un'area verde al posto degli edifici esistenti in forte stato di degrado, mentre sul lato opposto sarebbero sorte delle palazzine.

Nel borgo Sant'Andrea rimaneva intatta solo via Saffi, lasciando spazio alla circolazione, che permetteva l'ingresso al centro storico, mentre la sistemazione urbana sarebbe stata caratterizzata da palazzine intervallate da aree verdi.

Le villette degli inizi del Novecento, collocate lungo le mura medievali, sarebbero state sostituite da palazzine e via Tripoli doveva essere allargata, sostituendo anche qui l'edificato con nuove realizzazioni.

Per l'area dell'anfiteatro era previsto lo smantellamento dei CEIS (Centro Educativo Italo Svizzero), con destinazione a verde pubblico.

L'area intermedia, tra il centro storico ed il centro direzionale, era occupata dallo stadio comunale e dalla caserma Giulio Cesare, che sarebbero stati trasferiti, per lasciare spazio a case popolari con giardini di quartiere e aree sportive attrezzate.

Piccole industrie con produzioni pulite sarebbero potute rimanere nell'area della Colonnella, occupandone la parte a sud, per evitare una dispersione delle stesse capacità produttive esistenti sul territorio.

I condensatori erano pensati come spazi pubblici di aggregazione, avrebbero ospitato funzioni diverse quali uffici amministrativi, negozi, organizzazioni sindacali e politiche, sale per spettacoli ed altro, sarebbero stati cinque distribuiti in Piazza Malatesta, Piazza Castelfidardo, arco d'Augusto, via Lago Maggio e la Colonnella.

Il condensatore di Piazza Malatesta avrebbe avuto un'ampia dotazione di parcheggi, da collocarsi al di sotto del teatro, che sarebbe stato ricostruito con un impianto di nuova concezione, Castel Sismondo,



ristrutturato avrebbe accolto la pinacoteca e un altro parcheggio sotterraneo sarebbe stato collocato dietro il palazzo dell'Arengo.

La riorganizzazione della struttura scolastica era pensata da De Carlo attraverso la creazione di poli tematici, fruibili oltre che dagli studenti anche dalla popolazione cittadina, con una divisione in educazione umanistica, scientifica, di calcolo, linguistica, artistica, tecnologica, di documentazione e di educazione fisica.

La viabilità sarebbe stata impedita a tutta l'area all'interno delle mura ed il trasporto pubblico sarebbe dovuto essere affidato ad un impianto di minirail su binari sospesi al di sopra del livello stradale, con un'andatura di 17 km/h, con due percorsi, uno di servizio attorno al centro e l'altro di connessione tra il centro storico, la stazione ferroviaria, marina centro e l'ospedale, con fermate intervallate a 550 metri l'una dall'altra.

Per la realizzazione del piano erano state previste 148 unità di intervento, suddivise in sottounità, ed i proprietari avrebbero dovuto associarsi obbligatoriamente per accogliere le proposte del piano particolareggiato ricadenti sulle aree di loro interesse e formulare un progetto, mentre per avere le autorizzazioni si sarebbero dovuti convenzionare con l'Amministrazione.

All'approvazione del 22 marzo 1972 la città rispose con un numero enorme di osservazioni, che create più o meno ad arte, arrivavano al numero di 2.396, tanto che De Carlo era disposto anche a rivedere alcune decisioni riguardanti i borghi Mazzini e San Giovanni o nel ridimensionamento dei condensatori quali quelli vicino al mercato coperto o alla stazione, proponendo di aumentare le sottounità di intervento, per consentire un più facile accordo tra i proprietari delle aree interessate.

Tutto questo non servì a migliorare la situazione ormai compromessa dall'enorme numero di osservazioni presentate al piano ed il 4 aprile 1974 venne sancita la revisione del piano, che fu affidato all'architetto Sandro Volta con indicazioni precise di recepire quanto emerso dalle osservazioni pervenute dalla cittadinanza, oltre a prestare attenzione alla normativa urbanistica e commerciale regionale e nazionale ed alle disposizioni sovracomunali in materia di trasporti, distribuzione di servizi e attrezzature pubbliche, in fine alle capacità giuridiche ed economiche dell'Amministrazione comunale.



Fig. 50. Foto del plastico che rappresenta il Condensatore Malatesta.  
Foto da: De Carlo 1975, p. 37.

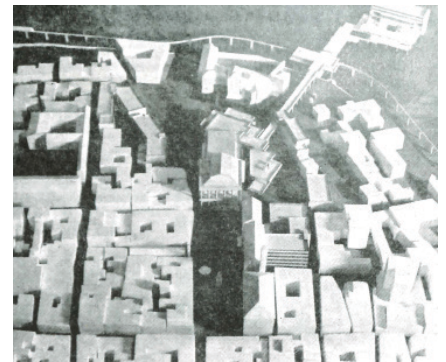


Fig. 49. Foto del plastico che rappresenta il Condensatore Malatesta, inquadrata dalla piazza Cavour.  
Foto da: De Santi, 2008, p. 123.

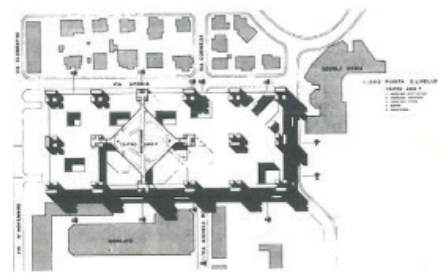


Fig. 50. Planimetria del Condensatore Castelfidardo.  
Immagine da: De Carlo 1975, p. 39.

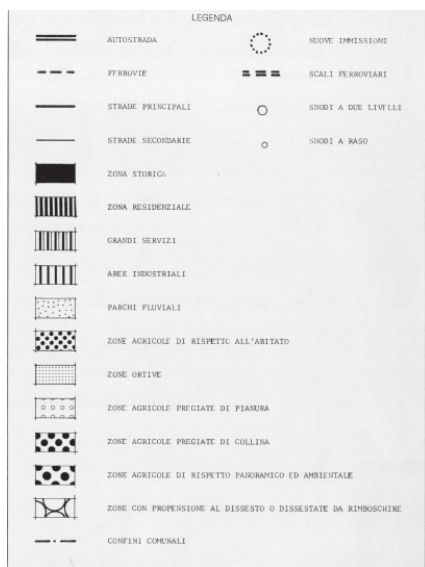


Fig. 51. Legenda dello Schema della variante generale al Prg '65 (in alto).

Fig. 52. Schema della variante generale al Prg '65 (a fianco).

Immagini tratte dal depliant diffuso nel '74 dall'Amministrazione comunale di Rimini.

### Variante generale al PRG '65 (1974-'78)

In data 4 aprile 1974 il Consiglio comunale decise di incaricare gli architetti Osvaldo Piacentini<sup>23</sup> ed Antonio Bonomi per la progettazione della variante generale al Prg '65, assieme agli architetti Marino Bonizzato, Marino Campanini, Angelo Semprini e l'ingegnere Mainardo Mainardi.

Andavano valutati i diversi strumenti legislativi che erano stati formulati a partire dalla Regione Emilia-Romagna in materia di pianificazione territoriale, la legge nazionale n. 865, chiamata legge sulla casa, i piani per Commercio ed altri, la pianificazione comunale stessa con il Prg '65, il piano particolareggiato per il Nuovo centro, il piano per la Zona turistica e quello per il Forese.

Andava contenuta l'affluenza di abitanti nell'area cittadina, che avrebbe accresciuto il numero delle nuove residenze e andava data priorità alla distribuzione dei servizi sul territorio.

La ferrovia che collega Rimini con San Marino sarebbe stata ripristinata, mentre lo scalo merci ferroviario era da situarsi nel

23. Piacentini conosceva il territorio per aver operato al PIC (piano intercomunale riminese) per il Comprensorio di Rimini, costituito dai 20 comuni, che avrebbero formato la nuova Provincia di Rimini.

territorio tra Rimini e Santarcangelo di Romagna.

Le aree destinate a residenza coprivano 144 ettari per la realizzazione di 22 mila stanze, oltre alle 18 mila previste nelle aree Peep.

Il verde pubblico si accresceva della possibilità di unire le aree già predisposte attraverso due percorsi di congiunzione, da Covignano e San Martino Monte l' Abbate al Marecchia e all'Ausa, per ricongiungersi al mare.

Il Prg/V aveva come obiettivi la realizzazione di quattro piani: i servizi e le residenze, particolareggiato per il nuovo centro, il forese e la zona turistica. La pianificazione particolareggiata del Nuovo Centro è stata affidata all'architetto Sandro Volta, si basava sul recupero del patrimonio edilizio esistente e la dotazione di servizi di tipo culturale e sociale, era suddiviso in due parti, che riguardavano il centro storico-borghi e il centro direzionale, chiamato stadio-centro-scolastico.

Il centro storico si stava terziarizzando e per questo si propose di non concedere più licenze di questo tipo. La popolazione residente in quest'area risultava essere per il 30% circa al di sopra dei sessant'anni, contro una percentuale pari al 15% della città di Rimini in generale.

Con l'applicazione della Legge 865 nella zona di via Minghetti e Santa Chiara, oltre che la Castellaccia ed i Borghi, si permise il restauro e la ristrutturazione per condizioni di precario stato strutturale ed igienico, con mutui agevolati da concedersi ai residenti o a chi garantisse successivamente un contratto ad equo canone agli affittuari.

Per le case a schiera o i palazzi storici rimasti in piedi dalla guerra era previsto il loro recupero nel rispetto delle morfologie, mentre per le nuove edificazioni sorte in centro storico queste sarebbero potute essere abbattute, con possibilità di ricostruzione senza alcun aumento di cubatura.

Nello specifico si distinguevano però l'anfiteatro romano, che avrebbe mantenuto la sua destinazione a verde, già prevista in precedenza, ma con la conservazione anche delle strutture del CEIS, che invece nel piano De Carlo era stato ipotizzato di dover collocare altrove.

La stazione delle Ferrovie padane doveva essere spostata, Castel Sismondo ed il teatro Galli necessitavano di un restauro, che avrebbe compreso un premio di cubatura del 30% per il teatro e la previsione del parcheggio sotterraneo veniva mantenuta dalle disposizioni sostenute da De Carlo, volendo sempre ospitare nell'area il mercato ambulante, che ha frequenza bisettimanale.

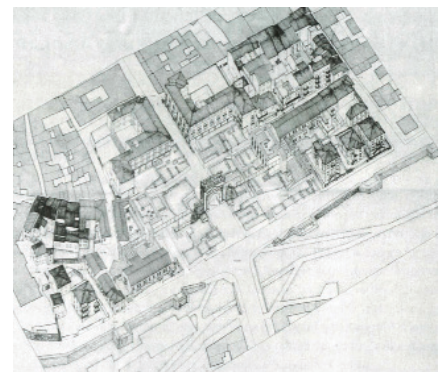


Fig. 53. Disegno a volo d'uccello dell'impianto Ppip (piani particolareggiati di iniziativa pubblica) dell'arco di Augusto, progettato nel piano '65/V, dal gruppo coordinato da Osvaldo Piacentini.

Immagine tratta da: De Santi 2008, p. 147.



Fig. 54. Fotografia dall'alto del mercato coperto e del parcheggio adiacente, ripresa dal fronte del Tempio malatestiano.

Foto tratta da: De Santi 2008, p. 24.



Fig. 55. Fotografia dall'alto del Parco del Marecchia, realizzato su progetto dell'architetto Viganò.

Foto tratta da: De Santi 2008, p. 24.

24. «A completare la prima fase del regionalismo italiano intervenne la delega per la definizione delle funzioni, degli uffici e del personale da trasferire ai nuovi Enti come stabilito dall'art. 17 della legge n. 281 del 1970», tratto da: Michele Strazza, *La Nascita delle regioni ordinarie*, sul sito internet consultato il 14/12/2014: <http://win.storiain.net/arret/num143/artic4.asp>.

25. DPR n. 8 del 1972 *Trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di urbanistica e di viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale e dei relativi personali ed uffici*.

Il ponte di Tiberio era da pedonalizzare lasciando la possibilità di percorrenza carrabile solo ai residenti di Borgo San Giuliano.

Per l'area dell'arco di Augusto si voleva ricreare l'impianto edilizio distrutto in epoca fascista, almeno in tracciato.

Per la zona del centro direzionale andavano bene le previsioni del piano, ma la residenza avrebbe dovuto lasciare più spazio ai servizi pubblici.

La viabilità in generale era da gerarchizzare, prevedendo corsie riservate ed andava realizzato il prolungamento di via Roma da via Tripoli all'ospedale, mentre la strada statale per San Marino doveva essere congiunta dalla statale Adriatica fino al prolungamento previsto di via Roma.

Un parcheggio multipiano andava collocato nella zona del parco del Marecchia.

La zona turistica esigeva una riqualificazione del ricettivo e vennero proposti piani particolareggiati di iniziativa pubblica, che vedessero l'unione di più proprietà, per consentire un'estensione dei servizi ad aree altrimenti troppo congestionate e in base a questo sarebbe stato possibile concedere un premio di cubatura.

Per la viabilità dell'area si prevedeva di aumentare il trasporto pubblico sul lungomare per estromettere gradualmente il trasporto privato.

Le osservazioni al piano questa volta arrivarono a 1.616, di cui furono accolte integralmente nel numero di 151 e parzialmente 283.

Il Prg/V venne approvato in Consiglio comunale il 25 maggio '77 e questa volta venne presentato alla Regione Emilia-Romagna, istituita nel 1970<sup>24</sup> con il trasferimento delle competenze urbanistiche con il DPR n.8 del 1972.<sup>25</sup>

Il Consiglio comunale accolse le osservazioni della Regione.

Il Piano Regolatore fu approvato dalla Regione e pubblicato sulla G. U. il 5 aprile 1978.

### **Il piano Balzani 1983-1992**

Nel 1982 venne proposto dall'Assessore all'Urbanistica Tiziano Giorgetti il piano traccia, che sarebbe servito ad evidenziare le esigenze per l'elaborazione di un nuovo Prg, nell'ottica di uno snellimento della normativa vigente, che si credeva essere troppo ristretta e incapace di affrontare con rapidità i problemi della città.

Uno stallo politico bloccò l'iniziativa e nel gennaio del 1984 viene

riproposta per lo sviluppo della Rimini del 2000.

La proposta si basava sulla definizione dei confini delle città, evitando ulteriore espansione, andava attuato un *recupero funzionale del territorio urbanizzato*.<sup>26</sup> L'intento è quello di voler coordinare la fase progettuale e quella di realizzazione del piano.

Per il trasporto locale si pensò alla metropolitana di superficie e la stazione ferroviaria era da trattarsi come punto di scambio intermodale, mentre lo scalo merci era da trasferirsi nell'area nord della città, come già ipotizzato per il Prg/V '75.

Nel 1986 gli enti interessati, dai ministeri al Comune, passando per la Regione ed i comuni limitrofi, si riunirono per ciò che sarebbe successivamente chiamato "accordo di programma"<sup>27</sup> e tali modifiche vennero seriamente prese in considerazione.

Nell'ottobre del 1984 Andrea Balzani e Stefano Pompei vennero incaricati dal Consiglio comunale per la definizione di un nuovo Prg. Il piano traccia venne presentato in Consiglio comunale il primo dicembre 1986, muovendo verso una attenzione e valorizzazione dei segni storico-ambientali impressi nel territorio e focalizzando su alcuni punti che qui sintetizziamo: potenziamento del trasporto pubblico, aumento delle capacità fieristiche con la predisposizione di un palacongressi, la nuova disposizione delle strutture da ospitare nel centro direzionale della Colonnella, progressiva esclusione dal traffico dell'area litoranea con lo sviluppo di un'area commerciale nella zona di marina centro, premi di cubatura per la cessione di spazi per la creazione di verde e servizi, la trasformazione delle colonie in scuole superiori.<sup>28</sup>

### **Variante alle norme di attuazione del Prg/'75 e impostazione del nuovo Prg.**

Il nuovo PRG si prefissava l'intento di alleggerire i vincoli eccedenti per facilitare l'attività sia pubblica che privata, in nome della flessibilità, per poter accogliere il necessario rinnovamento per lo sviluppo della città di Rimini.

Nella zona turistica non essendo state recuperate quote, che permettessero di avvicinarsi agli standard urbanistici previsti, per ciò che riguardava i servizi pubblici, andava incentivata la ristrutturazione edilizia, spingendo sulla riqualificazione del settore alberghiero, attraverso interventi singoli, con premi edificatori.

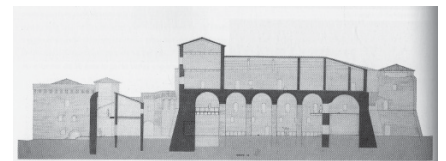
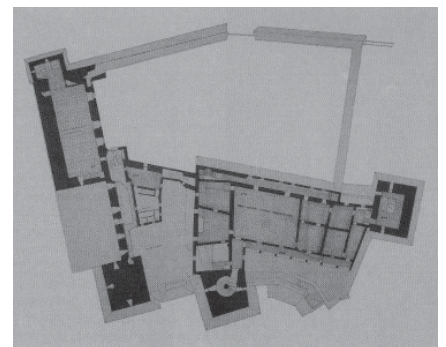


Fig. 56. Planimetria del progetto di restauro del Castel Sismondo (in alto).

Fig. 57. Sezione dal progetto di restauro del Castel Sismondo (in basso).

Immagini da: Cautiero, Tonti, 1992, p. 84.

26. Da: De Santi 2008, p. 151.

27. Introdotto dall'art. 27 della legge 8 giugno 1990 n. 142, con precedenti in alcune normative settoriali degli anni '80, l'accordo di programma è ora disciplinato dall'art. 34 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267, Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali.

28. Tratto da: De Santi 2008, p. 152-3.

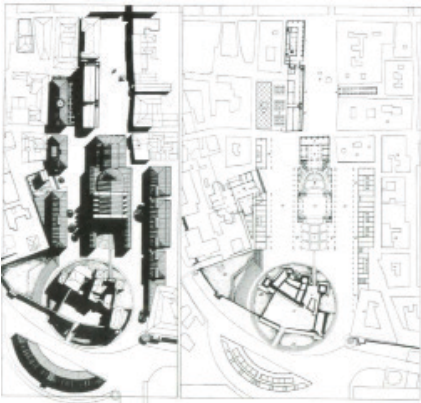


Fig. 58. Planivolumetrico e planimetria del progetto Natalini per la riqualificazione di piazza Malatesta e la ricostruzione del teatro Galli ad essa prospiciente. Immagine tratta da: De Santi 2008, p. 147.

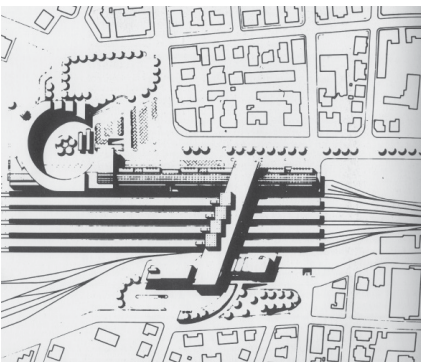


Fig. 59. Planivolumetrico del progetto per la nuova stazione in un'ipotesi di struttura a ponte tra centro e zona mare. Immagine da: Cautiero, Tonti, 1992, p. 65.

29. Legge 17 febbraio 1992, n. 179, che all'Art. 16. prevede i Programmi integrati di intervento, pubblicato sulla G.U. n. 50 del 29-2-1992 - Suppl. Ordinario n. 45.

Senza l'uso di piani particolareggiati, si applicava un'addizione di premio per coloro che avrebbero raggiunto, attraverso accorpamenti, una superficie utile di 900 mq.

Era favorita anche la trasformazione in residenza.

A parte la zona agricola, era possibile elevare sino a 25 metri di altezza gli edifici esistenti in diverse zone della città. Per la redazione del nuovo Prg si davano indicazioni specifiche sul centro storico, che andava espanso alle aree dei borghi Sant'Andrea e San Giovanni, oltre all'area del centro direzionale. Il centro storico doveva ritrovare la sua morfologia, persa nel periodo bellico e postbellico, e si doveva operare nel recupero della residenza e nella riqualificazione delle capacità commerciali.

Si prevedeva la pedonalizzazione del borgo San Giuliano e del ponte di Tiberio, la dotazione di servizi era necessaria per le aree sorte oltre le strade statali Adriatica e via Emilia.

La viabilità e i trasporti prevedevano per la zona ferroviaria, oltre a riconfermare le intenzioni precedentemente espresse nel piano traccia, uno sblocco verso l'area di Marina centro, era prevista la realizzazione di un ponte sul Marecchia a Celle, tra via Panzini e via delle Piante, per creare una nuova viabilità di scambio tra nord e sud.

Era previsto lo spostamento della strada statale n. 16, la via Emilia, su un asse parallelo e lo spostamento della strada statale Adriatica con l'interdizione al traffico per la strada litoranea di lungomare.

Le ipotesi per la realizzazione di una nuova area fieristica vertevano su due posizioni, una la vedeva localizzata a sud, tra l'aeroporto e l'autostrada e l'altra propendeva per il suo posizionamento a nord, nei pressi del casello autostradale.

Le aree edificabili si supposeva di poterle contenere in 50÷55 ettari, con una edificazione di 200÷220 alloggi annui.

L'architetto Balzani tra le sue proposte indicò anche quella chiamata "la regola del terzo", che prevedeva una contrattazione pubblico-privato per la realizzazione di standard urbanistici attraverso la cessione di una parte del lotto, in cambio di un aumento di superficie edificabile pari al 33%. Si chiama urbanistica contrattata, quella che permetteva la realizzazione di opere urbanistiche a carico dei privati attraverso uno scomputo delle spese da sostenere o con premi di diverso genere, ma la normativa cui fare riferimento è la legge n. 197 del 1992, approvata dopo la data di presentazione del nostro Prg.<sup>29</sup>

Nel luglio del 1991 ci fu la presentazione del Prg al Consiglio comunale da parte dell'architetto Andrea Balzani, che definiva lo strumento come dinamico, aperto all'iniziativa privata, dotato di un esiguo numero di vincoli, con una normativa di attuazione accessibile e capace di accogliere quelle che sarebbero state le nuove competenze e gli orientamenti della costituenda Provincia di Rimini.

Il Prg Balzani fu anche sostenuto con una mostra di progetti tenutasi nel palazzo dell'Arengo, sponsorizzata da imprenditori locali, dal nome *Rimini Terzo Millennio*,<sup>30</sup> che esponeva progetti di diversi autori, in parte ancora oggi in fase di realizzazione e in parte abbandonati.

Il piano non fu mai neppure approvato, venne accantonato, perché giudicato di tipo espansivo per la residenza ed il terziario e non era gradita la cosiddetta "regola del terzo", che prevedeva premi di cubatura pari al 33%.

### **Piano Benevolo 1992-1999**

L'architetto Leonardo Benevolo venne indicato dalla Giunta per una consulenza urbanistica nel dicembre del 1992, formalizzato dal Consiglio comunale nel marzo del 1993, dando un voto favorevole al documento preliminare per la redazione di un nuovo Prg e per un pacchetto di varianti al Prg/V già ipotizzate dal piano Balzani.

Per le varianti si proponevano i seguenti indirizzi: un riassetto delle opere pubbliche a partire dalla darsena fino ad arrivare alla fiera, la riqualificazione del quartiere marina centro e della stazione ferroviaria, oltre alle realizzazioni edilizia residenziale pubblica.

Nell'area dell'ex fornace Fabbri era stato disposto il quartiere fieristico di Rimini inaugurato nel 1968. L'area fu poi interessata dalla zona Peep Ausa e tra il 1979 e 1986 furono aggiunti dei nuovi padiglioni ed un centro congressi, questa intensificazione rese incombente l'esigenza di creare una nuova area fieristica.

Erano state già fatte diverse ipotesi sia dal Prg/V che dal piano Balzani nelle aree di Rimini nord vicino a San Vito oppure a sud tra l'autostrada e l'aeroporto.

Benevolo individuò un'area nella località di San Martino in Riparotta, di 460 mila metri quadri situato tra la statale Emilia e la linea ferroviaria Bologna-Ancona.

La posizione decentrata rispetto la città era collocata a meno di cinque chilometri di distanza dal centro storico e godeva dell'apporto

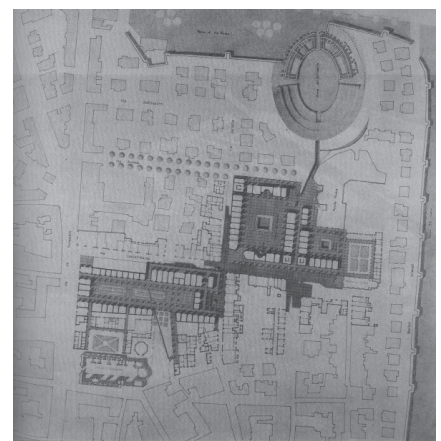


Fig. 62. Planimetria generale del progetto di riqualificazione dell'area San Francesco.

Tratta da: Cautiero, Tonti, 1992, p. 69.

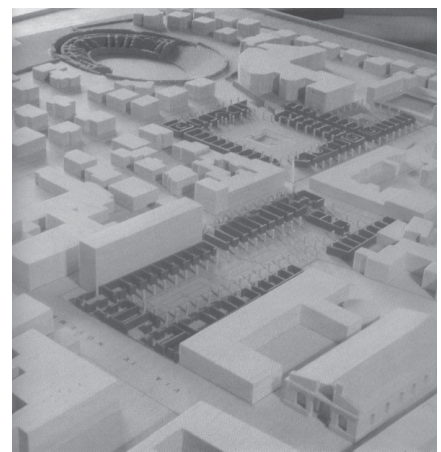


Fig. 63. Plastico del progetto di riqualificazione dell'area San Francesco.

Tratta da: Cautiero, Tonti, 1992, p. 69.

30. Cautiero, V., Tonti, R. (a cura di) 1992, *Rimini Terzo Millennio. Dal progetto al cantiere, incontri con la città futura*, Rimini: Maggioli Editore.



Fig. 64. Mappa del centro storico di Rimini del Catasto pontificio del 1811. «...Mappa originale della città di Rimini nel Dipartimento del Rubicone, 1811. Disegno a china e acquerello su carta (Catasto Gregoriano, mappa 170, Archivio di Stato di Roma). Si tratta del rilevamento eseguito durante la catastazione napoleonica del Regno Italico e assunto successivamente dal Catasto dello Stato Pontificio, ordinato nel 1816 dal Papa Pio VII e andato in vigore nel 1835 regnante Gregorio XVI. Vero documento innovatore della cartografia riminese, la mappa restituisce una immagine inedita della struttura urbana colta nella sua identità complessiva, pur scomponendola nella articolazione più minuta riferita all'unità immobiliare, la particella catastale. ...»

Tratta da: Gobbi, Sica, 1982, p. 112.

alberghiero di Rimini nord.

Nel 1996 è indetta una gara a livello europeo dall'Ente fiera, che fu vinta dallo studio Gerkan, Marg und Partner di Amburgo, nel 2001 il quartiere fieristico venne inaugurato e nel 2003 le Ferrovie dello Stato hanno aperto la stazione Rimini Fiera.

Per la stazione ferroviaria si voleva valorizzare la modalità di scambio intermodale, per la zona turistica il progetto Ambasz, già presentato alla mostra *Rimini Terzo Millennio*.

Mentre per il Prg gli indirizzi di massima prevedevano: aree produttive e commerciali previste dal Prg/V e non ancora realizzate, dotazione di servizi pubblici e parcheggi, una riqualificazione del commercio nel centro storico, studi particolareggiati per gli edifici ricadenti nel centro storico e a marina centro, pedonalizzazione del lungomare con parcheggi creati al di sotto del percorso.

La quota residenziale per i successivi dieci anni si ipotizzava intorno ai 4.500 nuovi alloggi, ma si sarebbero attese le indicazioni del censimento nazionale del 1991 per un miglior calcolo.

Andavano creati nuovi nuclei residenziali di integrazione tra territorio urbanizzato e forese.

L'espansione era prevista attraverso lo strumento Peep su aree pubbliche, per contrastare la rendita fondiaria, da situare a Gaiofana, Paduli, Orsoletto, ex corderia di Viserba, San Martino in Venti ed il progetto Metropolis per l'area della stazione ferroviaria.

Il Prg Benevolo si proponeva di correggere le sproporzioni create nell'affastellarsi delle costruzioni e ricostruzioni avvenute nei quartieri di San Giuliano, San Giovanni e Sant'Andrea e per operare un «restauro in scala urbana»<sup>31</sup> tra la cartografia cui fare riferimento era stata scelta quella del Catasto pontificio del 1811, che sicuramente non consentiva di valutare modificazioni del tessuto urbano avvenute in più di un secolo.

Per la pavimentazione si suggeriva di sostituire l'asfalto con i sassi di fiume provenienti dall'alveo del Marecchia.

Si voleva attuare il recupero delle mura malatestiane, con una evidenziazione dell'impianto, ridisegnato nella pavimentazione al posto del tracciato delle antiche porte cittadine.

Nel borgo San Giuliano si volevano ripristinare le case a schiera, abbattute durante gli sventramenti operati negli anni Trenta, con il recupero del tracciato che conduceva alla chiesa di San Giuliano

31. Così definito da De Santi 2008, p. 172.



Martire.

Il ponte di Tiberio andava pedonalizzato e si sarebbe dovuto realizzare un percorso stradale che connettesse con il parco del Marecchia.

Il Castel Sismondo doveva essere restaurato, recuperando il vecchio fossato, attraverso anche la demolizione delle nuove edificazioni sorte sull'area.

La piazza Malatesta doveva essere sgomberata dal passaggio e dai parcheggi, impedendone anche il mercato bisettimanale, che da sempre vi ha luogo.

Per il teatro Galli si pensava al ripristino sull'antico perimetro del progetto ottocentesco del Poletti, abbandonando le ipotesi di nuove strutture emerse da gare pubbliche, promosse negli anni '80.

Per l'anfiteatro romano si propone un restauro archeologico integrale, con lo spostamento in altra sede del CEIS.

L'area dell'arco di Augusto andava riqualificata, togliendo i parcheggi che vi erano stati posizionati e dando valore ai reperti presenti nel sottosuolo quali le *domus* romane esistenti.

Gli edifici delle Poste e dell'Inail attestati sulla piazza sarebbero stati demoliti e riedificati, con aspetto meno invasivo.

Nei pressi dell'istituto scolastico Leon Battista Alberti si sarebbero dovute effettuare delle demolizioni, per operare un recupero delle strutture conventuali preesistenti.

L'area dell'ex convento di San Francesco, di piazza Gramsci e del mercato coperto sarebbe stata ridisegnata, attraverso la demolizione del mercato stesso ed il trasferimento delle attività commerciali in una nuova struttura da costruirsi in piazza Gramsci, con parcheggi sottostanti, come dal progetto dell'architetto Marino Bonizzato esposto nella mostra Rimini Terzo Millennio.

Di fronte al Tempio malatestiano andava ricostruita una piazza e ciò sarebbe avvenuto attraverso il restringimento di via IV Novembre.

L'area della Stazione ferroviaria vedeva la realizzazione del Progetto Metropolis, che prevedeva l'edificazione di 45.000 mq di residenze.

Era previsto nello stesso l'ingrandimento del parco Ausa, la dotazione di parcheggi pubblici e la costruzione di edifici terziari e commerciali. Si sarebbero dovuti realizzare 4.500 posti auto in 10÷12 parcheggi collocati nei pressi del centro storico.

Per l'area turistica si voleva riqualificare qualitativamente la recezione, con un contenimento quantitativo ed il recupero di residenze e



Fig. 65. Copertina del *La città ideale*, pubblicazione del Convegno sul nuovo Prg di Rimini, tenutasi Lunedì 28 ottobre 1997 nella Sala ATP.

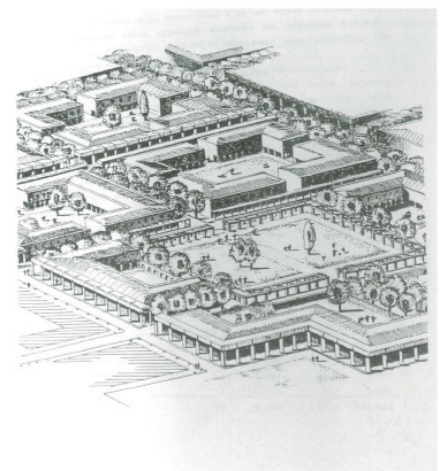


Fig. 66. Ipotesi per il Peep di Orsoletto. Immagine da: De Santi, 2008, p. 189.

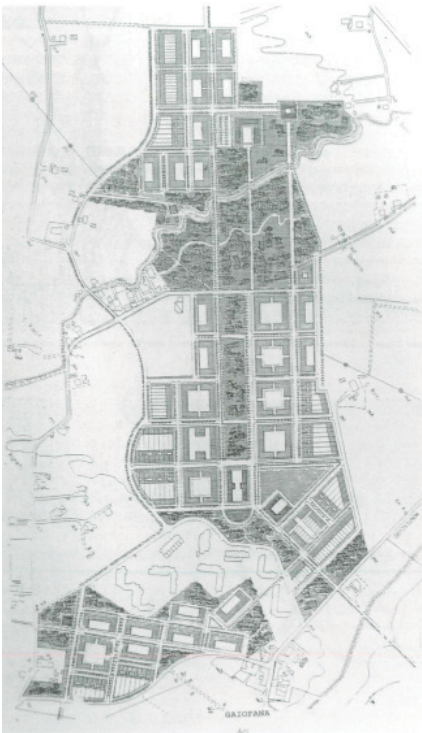


Fig. 67. Disegno dell'ipotesi per il Peep di Viserba. ipotesi per Peep Gaiofana. Immagine da: De Santi, 2008, p. 188.

attrezzature ricettive.

Il progetto Ambasz si sarebbe potuto realizzare nell'area tra marina centro e Miramare, ma non nella zona nord a causa dell'estensione ridotta del lungomare, che sarebbe dovuto essere ampliato attraverso barriere marine formate da scogliere artificiali.

La viabilità doveva essere raccordata da una "tangenziale marina", che avrebbe dovuto riconnettere le strade esistenti e mettere in collegamento la zona della ferrovia con la statale Adriatica, attraverso anche il prolungamento di via Roma verso sud ed il suo raccordo con via Sacramora a Viserba-Rivabella, fino ad arrivare alla via Diredaia a Rimini nord.

Il porto canale sarebbe stato attraversato mediante un tunnel sotterraneo della lunghezza di un chilometro e mezzo, a partire da prima della stazione, mentre un sovrappasso della lunghezza di 900 metri avrebbe attraversato la linea ferroviaria per Ravenna.

Il TRC, sistema di trasporto su gomma in sede propria, chiamato metropolitana di costa, che ora è in fase di realizzazione, era stato previsto con 24 fermate tra la stazione di Rimini e Riccione e sarebbe dovuta essere ripristinata la ferrovia per San Marino.

Si riconfermava la previsione di piani Peep per contrastare la speculazione edilizia, utilizzando aree pubbliche, e decongestionando la residenza in area urbana, trasferendola in aree agricole.

Ma il Prg/V aveva previsto 289 comparti a destinazione residenziale e terziaria, arrivando a 8.500 nuovi alloggi, con un aumento di 5.000 unità rispetto al piano Balzani, già giudicato in eccesso.

Il nuovo piano regolatore cominciò ad essere avversato da più fronti, ma venne sostenuto e difeso dalla Giunta, che dopo alcune revisioni provvide all'approvazione avvenuta l'8 novembre del 1994.

Nell'attesa dell'approvazione del piano Benevolo si attuò una variante al Prg/V, adottata nel marzo del 1995, che prevedeva la realizzazione di piani Peep o PPIP (piani particolareggiati di iniziativa pubblica) nelle zone di Viserba Monte, Spadarolo, Gaiofana, e Orsoletto per 27 mila unità complessive.

Ma la Regione nel gennaio del 1996 stralciò tre delle quattro aree, lasciando attiva solo la previsione che coinvolgeva Viserba Monte.

Ciò avveniva perché non erano state rispettate le norme del Piano Paesistico e di quello Infraregionale, non rispettando le tutele agricole previste per Gaiofana e Orsoletto, mentre su Spadarolo ricadeva un

vincolo ambientale.

Tutto ciò avveniva durante importanti cambiamenti di tipo organizzativo a livello istituzionale, veniva costituita infatti la Provincia di Rimini nel 1992 e le elezioni per la formazione della sua Giunta sono state espletate nell'aprile del 1995.

Mentre la Regione Emilia-Romagna nel 1990 ha posto l'istituzione della Provincia quale Ente di programmazione urbanistica a livello intermedio tra la Regione ed i comuni, attraverso le pianificazioni dei PTCP (Piani territoriali di coordinamento provinciale).

Nel dicembre del 1997 il Consiglio comunale controdedusse le osservazioni al piano, che erano state presentate nel numero di 2.316, quindi fu possibile inviare il Piano alla Provincia per il parere previsto, attraverso le nuove disposizioni legislative regionali approvate.

Il parere provinciale tardò ben 15 mesi, in quanto la Provincia stessa stava mettendo a punto il PTCP e presentò le sue riserve nel marzo del 1999, che si riferivano all'eccessivo incremento residenziale e commerciale, indicando le aree Peep di Gaiofana e Orsoletto in contrasto con le previsioni del piano Infraregionale ed il Progetto Metropolis per l'area della stazione ferroviaria doveva essere ridimensionato.

Gli aumenti di superficie edificabile per le aree del forese dovevano essere funzionali all'attività agricola e la perimetrazione dei "ghetti" non storici non risultava essere giustificabile.

Non era stato opportuno utilizzare il Catasto pontificio quale riferimento per le operazioni di recupero, in quanto le aree prese in considerazione avevano subito modifiche e consolidamenti negli anni successivi a tale data, per cui dovevano essere stralciate le demolizioni previste da tali presupposti come i palazzi dell'Inail e delle Poste sorti presso l'arco di Augusto e con essi il mercato coperto, la scuola Panzini ed altre strutture nell'area detta comparto Leon Battista Alberti, vicino al Tempio malatestiano.

La tangenziale marina non poteva sussistere per il forte impatto provocato dal tunnel sotto il porto canale e il sovrappasso aereo della ferrovia.

Ed anche le complanari di Gaiofana e Corpòlo non erano ammissibili per incompatibilità con i piani sovraordinati.

Solo le destinazioni turistiche andavano invece aumentate per capacità in quanto 789 attività erano insufficienti per la ricezione.

Altre considerazioni furono fatte su la sussistenza degli indici di

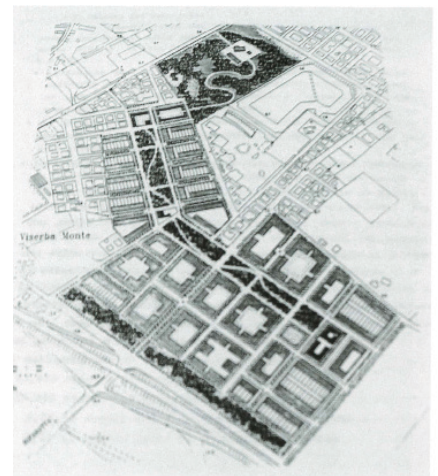


Fig. 68. Disegno di veduta a volo d'uccello dell'ipotesi per il Peep di Viserba.

Immagine da: De Santi 2008, p. 189.

32. Il Prg è consultabile in ogni sua tavola presso il sito internet del Comune di Rimini: [www.comune.rimini.it/servizi/comune/piano\\_regolatore\\_generale](http://www.comune.rimini.it/servizi/comune/piano_regolatore_generale).

33. <http://www.pscrimini.it/>

edificabilità, che dovevano essere meglio approfonditi, oltre alla difformità della normativa attuativa reputata inadeguata.

Il Comune controdedusse alcune riserve ed adeguò il piano, che venne ripresentato in Provincia per l'approvazione che avvenne il 3 agosto 1999, con l'entrata in vigore del piano il 10 settembre.<sup>32</sup>

Ma rimaneva di fondo una difformità tra il Prg ed il PTCP (Piano territoriale di coordinamento provinciale).

Venne deciso di aggiornare il piano attraverso varianti tematiche, per non dover affrontare un altro lungo processo, che sarebbe stato avviato volendo affrontare una variante generale al piano.

Intanto si aspettava la nuova Disciplina Generale sulla tutela e l'uso del territorio, la Legge regionale 20/2000, che avrebbe introdotto i nuovi strumenti di pianificazione comunale: il PSC ed il POC.

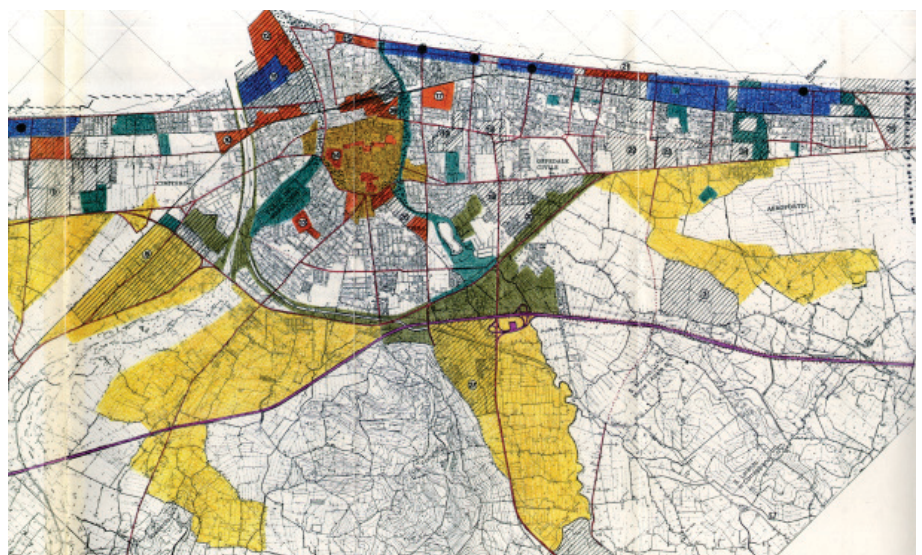
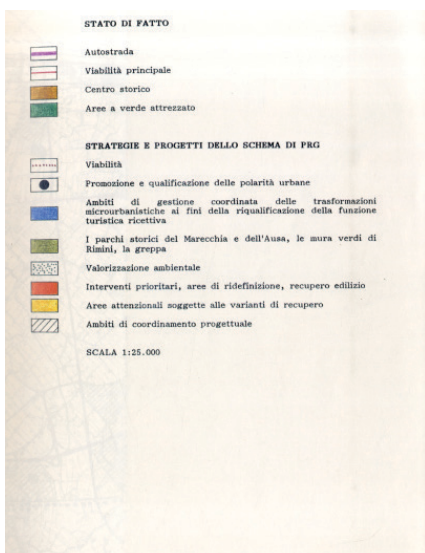
Nel 2008 è stato costituito l'Ufficio di Piano per la preparazione del PSC e del regolamento edilizio.

Fig. 69. Legenda del Prg Benevolo.  
Fig. 70. Parte centrale della Planimetria del Prg Benevolo, per la presentazione del nuovo Prg. di Rimini all'Associazione Industriali di Rimini (a fianco).

Il PSC ed il RUE sono stati redatti e adottati, la stesura porta la data del 2 febbraio 2011, il Comune di Rimini si è avvalso ancora una volta della consulenza dell'architetto Giuseppe Campos Venuti, oltre a quella di altri professionisti come Rudi Fallaci e Luca Biancucci della Tercnicoop Società Cooperativa e dell'architetto Carla Ferrari.

Figg. 69, 70 Immagini tratte da: Gruppo OIKOS Ricerche, 1991.

Il POC è ancora in fase di allestimento nell'Ufficio di Piano e tutto è consultabile presso il sito internet del Comune di Rimini.<sup>33</sup>



## ATTUALITÀ E CRITICA SULL'IDEA DI CITTÀ CHE EMERGE DALLE DIVERSE PROPOSTE PROGETTUALI IN AMBITO CONTEMPORANEO

All'attenzione del pianificatore il disegno urbano è stato sempre lo strumento principale per l'organizzazione della città.

Una soluzione progettuale è quella di strutturare programmaticamente il piano verso soluzioni individuate per parti di città, il cosiddetto piano per progetto che lascia più spazio alle proposte dei singoli operatori ma che potenzialmente trasforma la previsione pubblica nel ricettacolo delle intenzioni degli interessi privati.

Altre esperienze hanno cercato di perseguire la qualità urbana attraverso l'uso preciso di regole insediative, di modalità edificatorie, di soluzioni progettuali all'interno del piano generale, aspetti che si riflettono nella proposta avanzata dall' Inu.1 in sede nazionale, che possono funzionare soprattutto nel caso di piccoli centri ma comportano comunque grande rigidità delle previsioni.

In alcune regioni e in via sperimentale si attua la distinzione del piano in due livelli: uno strutturale ed uno operativo, il primo relativo alle parti che vengono definite e realizzate nel lungo periodo, parti consolidate della città, il sistema viario, dei servizi ecc; il secondo riguardante le parti per le quali si può procedere in modo puntuale alla definizione delle previsioni sulla base di proposte specifiche da parte dei singoli soggetti adeguatamente considerate e valutate nell'ottica dell'interesse collettivo.

Quest'ultimo approccio rende maggiormente praticabile la perequazione, vale a dire la condivisione tra i diversi soggetti dei vantaggi e degli oneri derivanti dalla trasformazione urbana.

Si tratta principalmente di grandi aree che comprendono parti edificabili, che creano quindi un valore di mercato e infrastrutture, viabilità, spazi per attrezzature e verde che comportano oneri realizzativi, il quale non si intende fare gravare sulla collettività.

Al di là della grande diversificazione degli approcci però il risultato ottenibile dovrebbe sempre perseguire la totale sostenibilità, intesa come progresso intelligente che utilizza le risorse energetiche disponibili senza comprometterne l'ambiente.

La città sostenibile non dovrebbe essere un'utopia ma scelta necessaria, il centro diviso dalla periferia non regge più, produce disgregazione e

violenza, le città causano i tre quarti dell'inquinamento globale sulla Terra ed è necessaria quindi una nuova urbanistica che riequilibri il rapporto tra automobili e persone, il consumo del terreno e del verde deve diventare un ricordo.

Bisogna costruire innanzitutto sulla terra marrone, dove cioè è già stato costruito, finché le città non si allarghino a dismisura lasciando grandi vuoti degradati al centro, obiettivo quindi è creare una città compatta.

Città ad alta densità e policentrica, ecologica, favorevole ai contatti umani, inoltre anche bella, dove arte architettura e paesaggio possano stimolare e soddisfare lo spirito.

I cittadini devono essere coinvolti nel costruire la propria città, affinché l'ambiente urbano sia a misura d'uomo: in questo modo essi sentono che la città appartiene loro e che sono responsabili del suo futuro sviluppo.

I quartieri sono portati a diventare il punto focale della comunità, quest'ultima socialmente diversificata e dove attività sociali si mescolino ad attività commerciali, abitazioni di media altezza e funzioni miste, concentrati in diversi nuclei di dimensioni sufficienti ad offrire una serie di vantaggi sociali ed economici a distanze percorribili a piedi ma anche a sostenere servizi come il trasporto pubblico ad alta frequenza.

Con il modello della città compatta si ripensa il nucleo urbano come ad un insediamento a misura d'uomo, in cui la qualità della vita aumenta senza che vengano meno tutte le attrattive che la vita di città comporta: lavoro, negozi, scuole, servizi sociali, tempo libero.

Dobbiamo trovare un equilibrio tra l'uso dell'automobile e l'uso del trasporto pubblico. L'automobile ha permesso ai cittadini di vivere lontano dai centri delle città, «il traffico urbano è la causa fondamentale dell'alienazione dell'abitante, per evitare questa dispersione è necessario concentrare le varie attività e mescolarle, residenziale, produttivo e commerciale, in modo che la gente perda meno tempo, abbia più energie e quindi più risorse per la propria vita e il proprio benessere».

La città compatta cresce quindi, intorno ai centri di attività sociale e commerciale collocati in nodo di trasporto pubblico, veri e propri punti focali intorno a cui si sviluppano i quartieri.

Viene di conseguenza ridotta la necessità di spostamento e si creano

quartieri vivaci e a sviluppo sostenibile.

Ridurre il viaggio permette il camminare e l'uso della bicicletta, meno automobili significa minor congestione di traffico e una conseguente migliore qualità dell'aria.

Questo rende più gradevole aprire le finestre piuttosto che accendere i condizionatori, porta ad aumentare l'efficienza della città sostenibile riducendo lo spreco energetico.

Le città devono diventare soprattutto un luogo d'incontro, bisogna riconferire a strade e piazze pubbliche il loro originario uso comune, cioè quello di essere spazi disegnati per la gente e restituire così ai pedoni i centri delle città.

La città compatta apre nuovi orizzonti al concetto di vivibilità, ad esempio le città di San Francisco, di Seattle e di Portland hanno integrato nel loro sistema elettorale la partecipazione pubblica alla pianificazione urbana, facendo così sentire gli abitanti coinvolti nei destini delle loro città, a Londra si iniziano a sperimentare le prime città compatte, chissà se anche la nostra nazione riuscirà a dare una svolta alla pianificazione urbana sostenibile.

## IPOTESI DI PROGETTO: PROPOSTE DI PIANO E INTERPRETAZIONI

La riqualificazione di un tessuto urbano oggi è diventato il più forte fattore di sviluppo economico e sociale della città, agire secondo regole statiche potrebbe condurre a soluzioni diverse da quelle previste, la città infatti muta nel tempo e la trasformazione segue spesso regole non facilmente interpretabili. L'azione progettuale a quindi mirare a perseguire obiettivi condivisi e durevoli, deve porre attenzione alla qualità della vita, alla qualità ambientale e alla sostenibilità.

Oramai superato il concetto di pianificazione urbana come azione di espansione, diventa sempre più impellente la necessità della riqualificazione urbana nell'idea della città compatta.

Parti di città disgregate, che creano una frattura qualitativa devono diventare necessariamente punti di forza per il completamento della città futura.

Il caso di Rimini è emblematico ai fini della nostra analisi, un'area dismessa di 350.000 mq quasi nel cuore della città, che invece di unire e qualificare la vita sociale, crea una forte rottura, sia fisica che percettiva. Una città però è sempre caratterizzata dalle sue specificità intrinseche, nel caso di Rimini non si può rimanere indifferenti dalla sua propensione di attrattiva turistica e del divertimento.

Negli anni il carattere di città per le vacanze è sempre più diventato il suo punto di forza, questo ne ha anche profondamente segnato le caratteristiche morfologiche e distributive.

Fondamentale diventa quindi interpretare le previsioni di sviluppo in seguito alle eventuali necessità che il futuro richiede.

Una città che subisce affluenze diversificate nel tempo però è soggetto più di altre a variazioni di carattere economico e sociale.

Il piano regolatore e il piano strutturale comunale vengono incontro nella determinazione delle strategie da affrontare, indicano linee guida sui quali non possiamo rimanere indifferenti e al contempo organizzano il futuro della città.

La nostra azione progettuale quindi mira a ricreare una parte di città strutturalmente e funzionalmente completa, anzi, che possa interagire col contesto e assorbire eventuali criticità.

Il progetto al di là di collegare fisicamente le due parti di città



storicamente separate, mira a ricreare un forte polo attrattivo, dove la qualità architettonica tenda a ridare stabilità a un contesto molto deteriorato.

Particolare attenzione è rivolta alla rete di collegamenti infrastrutturali, essendo importante polo di interscambio si pone particolare riguardo al loro completamento e potenziamento, obiettivo è garantire piena fruibilità all'interno del tessuto urbano.

Il progetto si inserisce nell'ambito della riqualificazione urbana prevista per l'area della Stazione ferroviaria e del Parco dell'Ausa ad essa attiguo.

L'obiettivo preposto è quello del riuso di un'area non integrata nel tessuto urbano circostante, a causa della presenza di edifici sorti ai margini della zona ferroviaria, con funzionalità strettamente legate ad essa, quali ad esempio gli alloggi per i ferrovieri ed il dopolavoro ferroviario.

Negli anni si sono aggiunte man mano altre realizzazioni, destinate al tempo libero, come gli spazi sportivi, il cinema ed il parcheggio, che occupa gran parte dello spazio al confine con il Parco dell'Ausa.

L'intento è quello di ricucire un tratto isolato di città alle aree limitrofe, mediante lo studio delle esigenze che possono colmare dei vuoti dal punto di vista delle funzioni e la riconnessione al tessuto urbano esistente dal punto di vista urbanistico.

Ci si propone inoltre di ricollegare due parti della città che, da più di un secolo, rimangono disgiunte per la presenza dell'infrastruttura stessa, che necessitano invece di comunicare per rendere connesso il centro storico alla zona di marina.

Lo studio degli assi urbani di primaria importanza nell'area ci ha consentito di riannunciare la zona prospiciente il versante dalla parte dell'attuale ingresso della stazione al centro storico.

Sono state poste le basi per insediare un quartiere di residenze e servizi, ben fruibile dall'utenza, rispettando le esigenze di continuità di fruizione nell'arco della giornata, per evitare un suo isolamento.

Mentre il versante verso il litorale è stato ricollegato ad esso con la costruzione di un grande ponte di sovrappasso della ferrovia, trattato a verde, con percorsi di attraversamento in cui si inseriscono piccole strutture di accoglienza.

Si è cercato di rivitalizzare il lato est della ferrovia, quello verso il mare, ora destinato esclusivamente a residenza, con l'inserimento di

altre funzioni, quali uffici comunali, esercizi pubblici e una struttura recettiva turistica, oltre a una porzione destinata a residenza.

In un ambito più regolare si è deciso di rompere la monotonia dell'assialità con un percorso a verde di tipo lineare, che si snoda tra un sottopassaggio pedonale e l'altro, con un lungo edificio che vi si estende all'interno, senza creare fratture, e si ricollega al Parco dell'Ausa, permettendone una passeggiata ininterrotta.

Mentre per la stazione ferroviaria si è scelto di adottare la tipologia a ponte, che appunto attraversa il tratto ferroviario, per rendere fruibile la stessa anche dal versante sul lato del mare e ridare stimolo ad un'area che pur essendo centrale rimane altrimenti con un'unica destinazione d'uso ristretta alla residenza.

Negli spazi, che si creano al di sotto del ponte-giardino, si sono collocati i parcheggi di servizio ai due complessi di strutture, che si attestano presso i due nuovi ingressi della stazione a ponte.

Si pensa così di dare un senso ad una grande fascia di territorio urbano, che altrimenti ribadisce la frattura esistente nella città.

Ricreando uno spazio integrato dal punto di vista sia urbanistico, che di funzione, si è cercato riorganizzare zone che, altrimenti, risultano essere marginali, pur essendo nel fulcro della città.

## BIBLIOGRAFIA.

Airaldi, L. 1982, *I "milanesi" sulla riviera romagnola*, «Parametro», (n.° 110 / ottobre), pp. 34-38.

Allione, M. 1977, *La pianificazione in Italia*, Marsilio Editori, Bologna.

Benevolo, L. 1972, *L'architettura delle città nell'Italia contemporanea*, Roma-Bari: Laterza.

Benevolo, L. 2011, *La fine della città*, Ermani, F. (intervista a cura di), Roma-Bari: Laterza.

Bonicalzi, R., Savini, M. (a cura di) 2010, *La città interrotta*, Bologna: Renoedizioni.

Campos Venuti, G. 1987, *La terza generazione dell'urbanistica*, F. Angeli, Milano.

Campos Venuti, G., Oliva, F. 1993, *Cinquant'anni di urbanistica in Italia*, Laterza, Bari.

Campos Venuti, G. 2010, *Città senza cultura*. Intervista sull'urbanistica, Oliva, F. ( a cura di), Roma-Bari: Laterza.

Cautiero, V., Tonti, R. (a cura di) 1992, *Rimini Terzo Millennio. Dal progetto al cantiere, incontri con la città futura*, Rimini: Maggioli Editore.

Ciucci, G. 1989, *Gli architetti e il Fascismo*, Einaudi, Torino.

De Carlo, G. 1975, Rimini, un piano tra presente e futuro, «Parametro», (n.° 39-40/settembre-ottobre), pp. 4-59.

De Santi, A. 2008, *Rimini nel secondo dopoguerra. Trasformazioni urbane e modelli di città*, Cesena: Il Ponte Vecchio.

Di Benedetto, G. 1977, *Introduzione all'urbanistica*, Vallecchi, Firenze.

Gabellini, P. 1996, *Il disegno urbanistico*, La nuova Italia scientifica, Roma.

Gruppo di lavoro OIKOS ricerche, *Territorio ed economia riminesi in rapporto al Prg*, Associazione Industriali di Rimini, 1991.

Doglio, C. 1975, *Rimini: dal «passaggio del fronte» al piano dei piani... con partecipazione*, «Parametro», (n.° 36/maggio), pp. 38-9.

Dubach, E., Forlani, E. (a cura di) 2012, *Lo spazio che educa. Il Centro Educativo Italo Svizzero*, Venezia: Marsilio.

Gibelli, M. C., Magnani, I. 1988, *La pianificazione urbanistica come strumento di politica economica*, Franco Angeli, Milano.

Gobbi, G., Sica, P. 1982, *Rimini*, Roma-Bari: Laterza.

Gobbi Sica, G. 2002, *L'urbanistica nel dopoguerra 1945-1960*, in Negri Zamagni, V. (a cura di), *Sviluppo economico e trasformazioni sociali a Rimini nel secondo novecento*, Rimini: Pietroneno Capitani, pp. 225-281.

*La città ideale*, convegno sul nuovo Prg di Rimini: lunedì 28 ottobre sala APT, 1997.

Montemaggi, A. 2014, *21 settembre 1944. Gli alleati conquistano Rimini*, «Ariminum», (settembre-ottobre), pp. 6-7.

Piccioli, S. 1999, *Prg: da Campos Venuti a Benevolo. Le vicende della pianificazione urbana di Rimini nel dopoguerra*, «Polis» (IV n.° 16), pp. 28-31.

Rogers, R. 1997, *Città per un piccolo pianeta*, Edizioni Kappa, Roma.

Tomasetti, F. 2002, *Il piano regolatore in variante 1975*, in Negri Zamagni, V. (a cura di), *Sviluppo economico e trasformazioni sociali a Rimini nel secondo novecento*, Rimini: Pietroneno Capitani, pp. 283-

337.

Tomasetti, F. 2007, *Ripensare Rimini*, Cesena: Il Ponte Vecchio.

Turchini, A. 2013, *Ceccaroni e la ricostruzione di Rimini, 1948-1970*, in Turchini, A. (a cura di), *La costruzione di una città turistica*, Rimini: Pietroneno Capitani, pp. 61-98.

*Variante generale al P.R.G. '65: un piano-programma per un organico ed equilibrato sviluppo socio-economico-urbanistico della città di Rimini e circondario*, Comune, stampa 1974, Rimini: Giusti.

#### SITOGRAFIA

<http://riminispasita.info/2012/12/04/una-mostra-sul-terremoto-del-1916/> (consultato il 18/01/15).

<http://win.storiain.net/arret/num143/artic4.asp> (consultato il 14/12/2014).

<http://www.comuni-italiani.it/099/014/> sotto la voce: Comune di Rimini (consultato il 12/12/2014).

[www.comune.rimini.it/servizi/comune/piano\\_regolatore\\_generale](http://www.comune.rimini.it/servizi/comune/piano_regolatore_generale).

<http://www.pscrimini.it/>.









## INDICE

L'arte della pianificazione

La conoscenza del luogo e previsioni

Analisi

Il principio insediativo

Composizione formale

Riferimenti

Esempi

Progetto

Conclusioni

Bibliografia

## L'arte della pianificazione

Qualsiasi atto interpretativo in campo artistico che sia, pittura, scultura o architettura, richiede per sua natura una conoscenza preliminare di ciò che già esiste, soprattutto l'azione architettonica non potrà essere indipendente dalla conoscenza approfondita del territorio, della sua natura, morfologia, storia e cultura.

Progettare un edificio comprende l'obiettivo della condivisione, se un quadro o una scultura non viene capita o compresa poco importa, l'architettura al contrario per il suo importante contributo sociale di modificazione del territorio e della vita dell'uomo, deve avere come primo obiettivo la condivisione, ossia, qualificare lo spirito dell'uomo attraverso la leggibilità funzionale e compositiva.

Tale argomento era già stato ripreso da Adolf Loos in campo architettonico abitativo il quale diceva; «la casa deve piacere a tutti, a differenza dell'opera d'arte che non ha bisogno di piacere a nessuno. L'opera d'arte è una faccenda privata dell'artista, la casa no. L'opera d'arte viene messa al mondo senza che ce ne sia bisogno, la casa invece soddisfa un bisogno. L'opera d'arte non è responsabile verso nessuno, la casa verso tutti. L'opera d'arte vuol strappare gli uomini dai loro comodi, la casa è al servizio della comodità. L'opera d'arte è rivoluzionaria, la casa è conservatrice. L'opera d'arte indica all'umanità nuove vie e pensa all'avvenire, la casa pensa al presente.<sup>1</sup>»

Diversi autori, da Antonio Monestiroli con il testo “*Il tema nasce dal luogo*” a Vittorio Gregotti, con i suoi numerosi contributi ideologici forniscono corridoi di conoscenze che guidano il buon compositore ad ottenere un buon risultato.

Il primo atto dell'architettura non è di mettere pietra su pietra, ma pietra sul suolo, dice Gregotti, niente di più appropriato, per capire il rapporto della costruzione con il territorio, in modo pratico e simbolico, occorre prendere contatto con il suolo, gli stessi principi dell'analisi urbana devono diventare elementi di specificità, le differenze sono il materiale principale da utilizzare per la fondazione di nuove unità e gerarchie ogni volta differenziate e plasmate nell'area.

1. Loos, A., 1910; Loos, Adolf, *Parole nel vuoto*, Milano, Adelphi, pp. 255..

La geografia intesa come nozione astratta che allude alla forma del luogo, alle cose nel loro stare insieme e dalle connesse relazioni, diventa

con la frequentazione una memoria comune da capire e interpretare.

«Ciò che da verità e concretezza architettonica alla regola è il suo scontro con il sito: solo dall'esperienza del sito nascono le eccezioni che aprono e formano l'architettura<sup>2</sup>.»

La tematica urbana riguardo la cultura architettonica ha costituito negli ultimi anni un quadro di studi particolarmente privilegiati, la città però viene spesso confusa come effetto urbano anziché come luogo urbano e gli insuccessi derivano da una serie di insufficienze di fondazione e immaginazione, insite nell'impostazione del tema.

Sarebbe un errore considerare la trasformazione urbana solo un gesto puramente economicistico o un'estensione della periferia, di questo è necessario proporre una nuova città, di articolare un linguaggio urbano nel suo insieme, riguardo soprattutto a ciò che è connesso alla nozione di ambiente e di principio insediativo, quest'ultimo ogni volta diverso, non presuppone modelli ripetibili, ma racchiude un germe razionale di ordine dispositivo ammettendo una regolarità del luogo entro il contesto. Attraverso l'idea di principio insediativo, ogni volta rinnovato atto di fondazione e insieme disvelamento del circostante storico, si intende ritrovare quel rapporto strutturale fra storia e geografia che costituisce ogni volta il fondamento della singolarità del luogo, e quindi della singolarità dell'intervento architettonico di modificazione.

Si costruisce nel costruito, essendo l'esistente diventato patrimonio, quindi la trasformazione assume sempre più valore di linguaggio specifico, non vi è dubbio che non si dia nuova architettura senza modificazione dell'esistente.

Questo concetto si oppone progressivamente all'idea di tabula rasa, dovendo compiere un atto di urbanizzazione, non si può tralasciare la nozione di appartenenza, appartenenza ad una tradizione, ad una cultura, ad un luogo, alle tecniche costruttive.

La difficoltà in genere dopo aver individuato i parametri analitici e le strategie di intervento è quella di uscire dai sistemi imitativi, cioè proporre a grande scala un nuovo disegno urbano tendenzialmente riconoscibile senza ricorrere solo alla monumentalità, gli stessi principi dell'analisi urbana devono diventare necessariamente elementi di specificità che diano qualità al sito.

Le differenze diventano i materiali principali da utilizzare per la fondazione di nuove città e gerarchie unanimemente riconosciute,

2. Gregotti, V. 1977 Architettura e Geografia, Casabella 421 pp. 54

altrimenti si finisce come a Shanghai con 2000 grattacieli tutti diversi e paradossalmente non più distinguibili, quando manca una regola l'eccezione non esiste.

Il pericolo oggi è cadere nell'ambito della pianificazione urbana con gesti solo puramente estetici, di scenografia, opere che ricercano l'applauso immediato, ma che col lungo andare non rivelano una specifica appropriatezza.

Sparisce la logica sociale, e la logica architettonica appare sempre meno pratica artistica, l'idea dell'edificio diventa uno strumento di marketing, o viene concepito come fosse un gigantesco pezzo di design indifferente da cosa c'è intorno.

L'architettura è esposta positivamente o negativamente, comunque in modo inevitabile si confronta con le diverse riflessioni disciplinari e con le condizioni sociali, l'esito si scontra concretamente con esse mediante i principi propri della costruzione, dell'abitabilità, dell'uso e della rappresentazione di cose e ipotesi.

Il disegno dovrebbe essere inteso nell'antico significato di progetto nella sua forma fisica, dei suoi destini e possibilità, costruito per punti specifici, attraverso la regolazione di parti urbane più o meno complesse, in un confronto continuo con gli altri componenti pubblici e privati che promuovono o si oppongono a partire da interessi economici specifici o da obiettivi di interesse collettivo.

Spesso è proprio la politica a decidere di progettare male e a chiedere agli architetti di disegnare edifici da star e bizzarrie alla moda, tralasciando il disegno degli spazi che sono tra le cose, senza pensare agli spazi pubblici che restano ai cittadini.

L'architettura va intesa come processo continuo nel quale è coinvolta sia la storia della città quanto la sua anticipazione, dove il passato ha lo stesso peso dell'anticipazione del futuro, allora il processo di trasformazione non è soltanto lo strumento, ma anche l'oggetto stesso della progettazione.

Al tempo stesso, si crea la possibilità di fare riferimento alla specifica realtà di ogni singolo luogo sul quale deve sorgere l'architettura, di scoprire la poetica del luogo, darle una nuova espressione e valorizzare così il territorio.

Il progetto viene a considerarsi come l'anello di una catena che collega il passato al futuro, poichè la forma si sviluppa dalla trasformazione di ciò

che l'ha preceduta, esso ne rimane legato creando contemporaneamente qualcosa di nuovo.

Inserire senza costrizioni l'architettura all'interno della struttura urbana è sempre più complicato, in più è difficile anche superare l'eclatante mancanza di spazio dell'architettura moderna nell'interesse della vita urbana.

La città ha bisogno di una nuova visione sociale, di una convinzione che possa essere vincolante come ideale, «oggi ci accontentiamo troppo frettolosamente di rappresentare nell'architettura soltanto le condizioni sociali, così ci legittimano la città caotica e il dettaglio vistoso. Non siamo invece chiamati ad elaborare un'idea di come queste condizioni dovrebbero essere? In termini generali, l'urbanistica e l'architettura vanno interpretate come mezzi per rispettare e definire valori sia concettuali sia materiali<sup>3</sup>.»

Non sono le idee progettuali prodotte senza sosta dagli architetti a dover essere riesaminate, ma la stessa concezione del mestiere secondo una disciplina che è stata distrutta dalle eccessive pretese artistiche degli architetti moderni.

L'architettura della città è un'architettura di pietra, la permanenza di cui parla Aldo Rossi non si manifesta nel vetro e nell'alluminio, la nuova architettura nasce quando si costruisce con strumenti nuovi ciò che ogni epoca ha fatto con i propri strumenti: «l'architettura è intesa come costruzione della città nel tempo, come creazione inscindibile dalla vita civile e dalla società in cui si manifesta, [...] La città, i cui caratteri sono delineati fin dalle origini, cresce su se stessa e crescendo acquisisce coscienza e memoria di se stessa, si costruisce nella permanenza dei suoi motivi originari e al tempo nella precisazione e nella modificazione dei motivi del suo sviluppo<sup>4</sup>.»

La costruzione del presente, deve rispettare quel carattere e quella materialità confrontabile all'architettura del passato, essere compresa attraverso la nostra sensibilità per proporzione, simmetria e ritmo.

Gli edifici dovrebbero aspirare ad essere convenzionali, nel senso migliore del termine, insieme potranno formare una strada, un isolato, una città, e solo dopo uno sguardo più approfondito attireranno l'attenzione su di sé.

Gli edifici non si devono imporre con forza a chi li osserva, devono celare il segreto della loro forza.

3. Cepi, J. 2003, *Hans Kollhoff*, Milano, Mondadori Electa pp 22

4. Vasumi Roveri, E. 2010, *Aldo Rossi e «L'architettura della città»*. *Genesi e fortuna di un testo*, Torino, Allemandi Editorep 46



Fig.1. Pianta del centro storico di Rimini, in evidenza l'“Anello delle nuove piazze”.

## La conoscenza del luogo e previsioni

Oggi la città di Rimini, si configura come uno spazio urbano caotico e frammentato, la nuova idea di città non può prescindere dal recupero del solo centro storico, la sua valorizzazione va estesa a tutto il territorio limitrofo, allo scopo di riqualificare porzioni della città non più adeguati alla pubblica utilità.

Organizzare i luoghi simbolici e storici, potenziare i poli strategici, favorire il ritorno della residenza, valorizzare il turismo e rendere efficienti le infrastrutture, sono l'obiettivo che la città di Rimini intende perseguire negli anni futuri.

Tutto ciò avviene con specifiche previsioni di intervento mirati a riqualificare le aree più sensibili e critiche, in una serie di programmi atti al miglioramento fisico percettivo del territorio.

Al di là dell'area ferroviaria dismessa, di primaria importanza strategica, di cui parlerò in seguito, il piano strategico individua altre aree di intervento come il centro storico, il lungomare, il porto canale, il parco Marecchia e il parco Ausa, in modo da garantire un effetto di recupero coordinato su vasta scala.

Nel centro storico si prevede la connessione funzionale degli elementi che insistono su piazza Malatesta con il restauro del Teatro Galli e il recupero del fossato di Castel Sismondo, obiettivo è dare continuità tra la piazza, il percorso delle mura, il porto canale e parco Marecchia, offrendo una rinnovata flessibilità d'uso e funzioni dello spazio aperto pubblico.

Inoltre nel centro storico è previsto il completamento di sistemazione degli immobili dedicati all'università, la realizzazione della sede universitaria nel complesso dell'ex convento San Francesco e il Tecno polo sull'area ex macello.

Viene poi proposta la riqualificazione dell'anello delle piazze, affrontando il rapporto tra spazio pubblico ed edificato, ridefinire i limiti della struttura urbana e disegnare spazi liberi, destinati alla funzione pubblica, tramite la riqualificazione delle pavimentazioni, dei sistemi di arredo e del verde pubblico.

Viene previsto un percorso didattico culturale all'interno della città, atto a far scoprire e conoscere la storia di Rimini, attraverso la visita ai

principali monumenti quali Arco d' Augusto, l' Anfiteatro, la Domus del Chirurgo e Ponte Tiberio.

L'intervento sul lungomare, prevede la riqualificazione della striscia di asfalto e degli stabilimenti balneari che corrono lungo la costa, viene ipotizzata la creazione di un parco del mare di circa 10 km capace di ridare vitalità non solo nel periodo estivo ma in tutto l'arco dell'anno.

Ciò prevede la realizzazione di aree verdi pubbliche in prossimità della spiaggia, attrezzature per il tempo libero, il sea wellness e attrattive turistiche, nonché la riduzione dei volumi edilizi e l'accorpamento dei bagni in modo che si creino fasce di interruzione e di visibilità del mare. Anche il porto canale acquisterà importanza strategica, diventando elemento urbano di ricucitura del territorio, si prevedono spazi pubblici di qualità sulle banchine e lungo il canale, la riqualificazione delle piazze, la creazione di affacci, la riorganizzazione delle attività commerciali e l'installazione di strutture temporanee che valorizzino gli elementi storici legati alla marineria, quali il mercato ittico, il faro, i magazzini e la cantieristica navale, rafforzando la componente identitaria di città di mare.

Sul parco Marecchia e AUSA le previsioni indicano la realizzazione di aree verdi attrezzate, connesse da percorsi ciclopedonali che fungono da corridoi verdi di distribuzione cittadina.

Infine, l'area della stazione ferroviaria, ricade come porzione di territorio che presenta il degrado più diffuso, l'area di 12 ettari si configura come un vuoto fisico intercluso nel tessuto urbano e tagliato in due dalla linea ferroviaria.

L'effetto barriera generata dalla ferrovia, si evidenzia maggiormente dalla condizione fisico urbana frammentata, l'assenza di relazioni tra le parti e l'assenza di collegamenti pedonali o carrabili fanno apparire l'area come cesura fisica percettiva tra il centro storico e la Marina.

Nel progetto urbano si è cercato di intervenire offrendo all'area della stazione, una qualità urbana funzionale, che potesse ricucire non solo le due aree fisicamente divise dalla ferrovia, ma di dialogare con il contesto del territorio, diventando vero fulcro di riferimento per la città, che unisse intorno a se le principali aree di intervento, garantendo la massima fruibilità e vivibilità del territorio riminese.

Il progetto prevede la realizzazione di 2 grandi piazze pubbliche, che fungono da polo scambiatore e che vanno a creare un circuito dialogante



Fig.2. "Anello Verde" ipotizzato nel Masterplan strategico di Rimini

Fonte il sito ufficiale del comune di Rimini: <http://www.comune.rimini.it>

con le piazze del centro storico, riconquistando il senso funzionale di piazza pubblica come luogo d'incontro privilegiato.

Si prevede l'esigenza di rapportarsi al porto canale e al lungomare, creando percorsi ciclopedonali che possano mettere in comunicazione le diverse aree favorendone la fruibilità, stesso procedimento si applica al parco Marecchia che viene ricompreso in un sistema di anello verde che attraversa e collega il parco Ausa e il parco del Palacongressi.

Il parco Ausa, subisce un notevole sviluppo dimensionale, il verde è utilizzato per tamponare l'effetto barriera creata dalla ferrovia, si ridimensiona l'impatto visivo, acustico e di inquinamento.

Il parco di fatto si trasforma in una collina verde continua che scavalca la ferrovia, e funge da punto di attraversamento ciclopedonale unendo la città alla marina.

Di fatto, la realizzazione di uno spazio verde continuo, che mette in comunicazione il centro con il mare va a costituire il luogo privilegiato del tempo libero, dello sport e dello stare all'aria aperta sotto il sole.

Questa collina, diventerebbe il parco urbano più grande di Rimini, e la sua conformazione consentirebbe la vista della città dall'alto, il verde prenderebbe possesso della città non ostacolandone fruibilità e funzionalità.

Oggi più che mai è di fondamentale importanza saper prevedere il futuro di una città, la conoscenza del luogo viene dal passato, la trasformazione avviene nel presente, ma per essere funzionale una città o parte di essa deve poter garantire un'esistenza qualitativa e sostenibile per il futuro. Prevedere gli aspetti futuri di una città è fondamentale per poter perseguire il buon risultato.

Questo purtroppo è un processo complicato, ci vengono in aiuto le strategie di pianificazione del territorio come i piani regolatori o il piano strutturale, che sono linee guida e indicano le possibili strategie da perseguire.

Spesso però sono schemi troppo rigidi, poco integrati e che puntano troppo al profitto.

Soprattutto in questo periodo di crisi è obbligo risvegliare la regola del massimo risultato col minimo dei mezzi, ed evitare così il superfluo puntando alla qualità architettonica pura, sincera e senza fronzoli.



## Analisi

La conoscenza e la lettura morfologica del territorio riminese, è stata la parte iniziale dell'intero processo progettuale.

Conoscere un luogo in maniera più approfondita possibile, porta a una serie di riflessioni su ciò che è possibile attuare nell'ambito territoriale per il completamento del circuito cittadino.

La lettura morfologica parte dall'individuazione nel centro storico degli assi di generazione Cardo e Decumano, che organizzano il tessuto storico attraverso una maglia regolare, questa maglia si espande fino le mura storiche e oltrepassa tale limite fino a raggiungere la periferia. Spesso però il tessuto si sregola e il tracciato ortogonale viene a dissolversi, soprattutto nelle aree limitrofe la ferrovia e quelle limitrofe alla costa.

Si sono individuati oltre i principali monumenti a valenza storica le aree pubbliche aperte, cioè le principali piazze che insistono nel centro storico.

Oltre la principale piazza Tre Martiri che si genera all'incrocio degli assi principali, altre piazze si concentrano attorno ad essa e vanno a costituire una serie di vuoti urbani che spezzano il continuo costruito e originano spazi funzionali, il mercato di Rimini ad esempio si svolge in piazza Malatesta e Cavour.

Nell'area d'intervento, è stato fondamentale quindi cercare di organizzare sia i pieni così come i vuoti che regolano l'assetto urbano.

La nuova grande piazza con funzione di polo scambiatore, viene collocata in continuazione dell'asse storico fino a raggiungere il margine della ferrovia, l'idea quindi è quella di andare a ridefinire e a chiudere la serie delle piazze fino ad organizzare un rapporto percettivo nuovo con la piazza di progetto.

Il sistema viabilistico si trova evidentemente spezzato a causa della presenza della ferrovia, essa è attraversabile da due sottopassi laterali che distano tra loro 800 metri.

L'anello della viabilità principale, si sviluppa seguendo questo raggio e si raccorda a via Roma verso il centro e a via Amerigo Vespucci verso la costa.

L'anello delle strade principali in progetto, viene rinforzato grazie la



Fig.3. Vista aerea della città di Rimini, evidenziati in rosso il cardo e il decumano

realizzazione di due strade di collegamento, una insiste nell'area verso il centro e l'altra è situata verso l'area della marina.

La prima viene a generarsi dal prolungamento di via Cesare Battisti fino a connettersi a via Roma, all'altezza di via Bastioni Orientali.

La nuova strada d'accesso che si è creata, delimita il nuovo tessuto urbano dal parco AUSA, essa costituisce anche la via dal quale si distribuiscono perpendicolarmente altre strade che vanno a costituire i limiti degli isolati.

Sul lato marina, la nuova strada progettata va ad ampliare dimensionalmente via Monfalcone che da strada a carreggiata singola passa a doppia corsia.

Essa si connette a via Fiume e prosegue allacciandosi a via Libia, creando un collegamento privilegiato all'interno del circuito stradale.

Dall'intersezione con via Fiume, il nuovo tracciato stradale si tramuta in galleria che va a sottopassare il parco AUSA e incrocia via Tripoli.

Per quanto riguarda il sistema dei percorsi pedonali e ciclabili, in ambito progettuale si è cercato di realizzare un sistema complesso e funzionale di attraversamento, che connettendosi ai marciapiedi e piste ciclabili esistenti sia in grado di organizzare il flusso cittadino al meglio.

In particolare si è realizzato un sistema di percorsi che siano in grado di congiungere efficacemente il nuovo tessuto con l'esistente, col parco AUSA e gli spazi aperti, con l'attenzione rivolta all'accesso delle aree su diversi livelli, tramite l'utilizzo di rampe, scale e ascensori.

La realizzazione della porzione di parco sopraelevato rispetto la ferrovia, va a intensificare la porzione di verde, esso è situato centralmente al parco AUSA e si riallaccia a nord in direzione della costa e a sud verso il parco Palas.

La nuova porzione di parco AUSA quindi, costituisce un corridoio verde trasversale all'area di riqualificazione, che inoltre va a allacciarsi perpendicolarmente grazie al parco lineare al porto canale, che a sua volta distribuisce il flusso cittadino a nord verso la costa e a sud verso il parco Marecchia.

Il progetto di riqualificazione urbana, quindi oltre a intervenire propriamente sull'area progettuale tende ad espandere le proprie previsioni negli ambiti più differenziati, con l'obiettivo di creare una parte di città integrata al contesto, funzionale e capace di creare una continuità spaziale che qualifichi l'esistente.

La prassi analitica, è di fondamentale importanza per indicare le direzioni da intraprendere nell'atto progettuale, non dovrebbero però basarsi solo su quelle strettamente fisiche ma anche su quelle più concettuali, come ad esempio lo studio dell'andamento demografico, la scansione sociale e culturale, le previsioni di sviluppo economico ecc.

Queste permettono una lettura più completa su ciò che la trasformazione va a modificare, difatti la pianificazione agisce sulle cose, sugli edifici, sui materiali, sugli spazi, ma se questi si rivelano non necessari, e quindi il loro destino non prevede lo sfruttamento sociale essi no hanno necessità d'esistere.

Prevedere quindi lo sviluppo futuro della città, analizzare di conseguenza la sua evoluzione tende a perseguire specifici obiettivi, che hanno ragione d'essere, difatti una città funziona solo se è vissuta.

Analizzando quindi ogni possibile scenario e sviluppo, il progetto di riqualificazione urbana, mira a integrare o creare da zero condizioni specifiche adatte al soddisfacimento sociale.

La realizzazione del polo scambiatore, sull'area della stazione ferroviaria, nasce dalla necessità di realizzare un luogo che permetta fruibilità efficiente, l'uomo vive, lavora, viaggia, quindi è essenziale creare collegamenti e connessioni veloci e funzionali.

La linea ferroviaria, svolge il compito di principale mezzo di distribuzione pubblica, il flusso va a intensificarsi nel periodo estivo dove ai lavoratori pendolari si aggiungono i vacanzieri.

Questo flusso, per essere ordinato, deve inevitabilmente essere direzionato, da qui la realizzazione della linea rapida costiera TRC e l'incremento del trasporto su gomma vanno a contenere il fabbisogno del trasporto pubblico.

Oltre le strade, anche i parcheggi diventano essenziali per l'adeguata fruibilità di un'area, si sono previsti quindi secondo il carico urbanistico, la realizzazione di numerosi parcheggi interrati e a raso, essenziali al cittadino, al lavoratore e al turista.

La realizzazione del centro fitness, va a sostituirsi al preesistente centro sportivo situato nell'area, per poi allacciarsi percettivamente alla Rimini fiera, che ogni anno ospita la manifestazione dedicata al fitness, il successo di tale evento ha fatto nascere l'occasione di realizzare un edificio che ne possa accogliere analoga funzione in scala ridotta tutto il periodo dell'anno.

Analizzando l'area sotto l'aspetto del tempo libero e della vacanza, si è constatata la diffusa distribuzione di alberghi, ristoranti e discoteche distribuiti essenzialmente verso la costa.

Mentre i primi, vengono utilizzati più o meno in tutto il periodo dell'anno, gli ultimi sono utilizzati esclusivamente nel periodo estivo.

Con ciò, proporre la realizzazione di un albergo di qualità avrebbe la sua ragione d'esistere, in più l'ubicazione a margine di un grande parco verde, la vicinanza al mare, avrebbero dato lustro a tale edificazione.

Ristoranti e discoteche, avrebbero preso posto nel periodo estivo, nei grandi padiglioni situati sul parco Ausa, per poi essere riutilizzati nel periodo invernale come centri espositivi, fieristici e mercato.

L'analisi quindi, è lo strumento che permette di comprendere la morfologia fisica e sociale del territorio, definisce le strategie da intraprendere e proietta l'immagine della nuova città verso il futuro.

## Il principio insediativo

Rimini è una città storica caratterizzata da una trama regolare di fondazione romana, nel centro storico si incrociano i due assi principali cardo e decumano, che originano la trama regolare degli isolati a maglia quadrata, che organizzano tutta la parte del centro storico, fino ad arrivare alle mura perimetrali, che tamponano in parte la logica espansiva regolare.

La costruzione della linea ferroviaria, dopo la metà dell'800 porta a ridefinire un nuovo asse di organizzazione della città limitrofa alla ferrovia, non si basa più su cardo e decumano ma diventa un asse moderno che corre parallelo alla linea di costa e che condiziona lo sviluppo della città e degli isolati urbani in area stazione.

Intervenendo nell'area dismessa della ferrovia, si è cercato quindi di organizzare la nuova trama insediativa, seguendo la morfologia distributiva generata dall'asse ferroviario, essendo direttamente responsabile del disegno di questa parte di città.

La griglia adottata si innesta alla morfologia dell'area di intervento, si raccorda alle principali linee infrastrutturali e si ridimensiona allineandosi agli isolati esistenti.

Ciò comporta la realizzazione di nuovi isolati urbani, che si differenziano dal resto della città per la rigorosa geometria, la regola della riconoscibilità si applica proponendo edifici rigorosi, di scala monumentale, di forme planivolumetricamente differenziate che vanno a costituire una parte di città moderna omogenea, strutturata per funzionalità, efficienza e qualità.

Le altezze degli edifici per isolato non superano i 4 piani, limite posto confrontando la media d' altezza degli edifici limitrofi e volendo perseguire la continuità prospettica della città, allo stesso tempo si è cercata una distribuzione orizzontale degli edifici che potessero garantire una migliore organizzazione tra spazi costruiti o liberi, cioè tra pieni e vuoti.

Gli isolati urbani vengono intesi riprendendo il concetto primitivo di lotto edificato servito sul perimetro da strade e con all'interno edifici affacciati sui margini stradali.

Questo semplice e rigido schema viene riproposto qui, essendo la più

ovvia e naturale conseguenza dell'uso del principio insediativo qual è la maglia regolare, gli isolati così ottenuti, appaiono come isole in un mare confuso e sregolato e dove all'interno si tenta di rimediare al caos cittadino, offrendo spazi costruiti che possano accogliere l'uomo in ogni momento del giorno, che possano rispondere ai fabbisogni quali; abitare, lavorare, circolare e divertirsi.

L'edilizia residenziale urbana, nella sua ossessione di trovare l'abitazione ideale, ha sempre avuto la tendenza ad indulgere in un'idea di ordine, in una geometria dell'impianto.

Il rinnovamento della città, al contrario grazie ad un'edificazione perimetrale degli isolati ha aspirato la regolarità degli spazi urbani utilizzando la sequenza di vuoto e costruito che organizzano la città.

Il principio insediativo quindi offre la possibilità più naturale di organizzare la nuova città, esempi come l'intervento Bicocca e l'area ex Zuccherificio di Gregotti e associati offrono una prova concreta di ciò che si dovrebbe perseguire.

Questi interventi, funzionano proprio perchè sono riusciti ad interpretare un'idea di città funzionale, articolata tra servizi e edificato, spazi pubblici e privati, dando quella freschezza, organicità e regolarità mancante in altre città italiane.

Sicuramente nel futuro della città, ci attendono problemi di mitigazione degli impatti ambientali, il cambiamento di molte strutture di servizio e dei luoghi collettivi, la crisi della nozione stessa di città, tra dispersione e concentrazione rende la città irricognoscibile.

Per la città è comunque necessario affrontare, dopo le modificazioni imposte dalla città industriale a quella storica, le difficoltà promosse dalla dispersione deregolarizzata sino all'abusivismo dell'ultimo trentennio, l'eccessiva concentrazione delle funzioni centrali, l'espulsione delle classi povere, la difficile compatibilità con il preesistente e talvolta la negazione di ogni suo valore.

Nello stesso tempo, la struttura a isolato si è dimostrata essere particolarmente resistente e solida.

Il pensiero urbanistico da secoli, si limita a utilizzare pochi schemi di base modificandoli poi in infinite forme.

La tipologia fondamentale dell'isolato rimane la stessa, sia che venga definito da una strada, da un vicolo, oppure da un atrio o una piazza.

Il problema si pone quando questi sistemi vengono applicati così

come sono, senza modifiche e senza attenzione alle caratteristiche topografiche, sociali, economiche, politiche o tecniche.

Le città moderne, sono prodotti complessi e proprio per le loro molteplici esigenze non possono essere ricondotte a un unico sistema unitario e puro.

Anche il primo Moderno, ha cercato di trovare e di poter proporre un sistema vincolante per una città dalla struttura unitaria.

Le proposte urbanistiche dei protagonisti di un'epoca nuova, sia che si tratti degli edifici in linea di Gropius, sia della visione grandiosa della Ville radiuse di Le Corbusier, sia delle reti urbane lineari dei costruttivisti o degli schemi ecologici di Mies e di Hilbersheimer, sono tutte miserabilmente fallite e passate alla storia dell'urbanità solo come frammenti mutilati.

Siamo arrivati al punto in cui ogni tentativo di trovare per la città un sistema completo e chiuso in se stesso è destinato a fallire sin dal principio.

Il Moderno è fallito su questo punto, perchè anche le sue riflessioni erano determinate da strutture di pensiero antiquate e obsolete.

L'ideologia che prospettava una città regolata, pulita ed egualitaria ha prodotto il suo esatto contrario, cioè il disordine urbano caotico, confuso e completamente degenerato, di cui nessuno più osa rendersi conto, perchè la città è ormai rovinata e disgregata senza speranza.

Non a caso gli architetti ricadono in un attivismo reazionario e si gettano a capofitto, con tutta la loro energia, sulle facciate e i materiali delle loro case, per dimenticare il disastro urbano che hanno causato, e per ricrearsi da capo il ruolo ormai perduto quali protagonisti dell'ambiente. Ogni luogo, contrassegnato da continuità, tradizione e persistenza si dissolve in un sistema di informazione di dati non vincolanti.

Nemmeno i moderni, primo fra tutti il fascismo italiano, sono riusciti a creare un paradigma ideale generale vincolante e con i loro tentativi di nuove città in definitiva non hanno fatto passi avanti.

Si è visto come la città, alla fine del XX secolo sia un prodotto davvero troppo eterogeneo e contraddittorio.

La città del nostro tempo non è un solo luogo, ma molti luoghi.

E' un prodotto complesso, sovrapposto, a più strati, dove si sovrappongono e si integrano in maniera complementare pensieri, proposte e sistemi.

Il problema della città attuale, indipendentemente dalle sue dimensioni, non è solo il centro, ma anche e soprattutto la periferia, meglio, l'interazione tra centro e periferia.

Anche in città piccole o medie, lo stesso fenomeno delle periferie con la sua crescita incontrollata si trasforma in una calamità urbana che sembra non essere più arginabile.

Alla periferia crescono come tumori zone industriali, complessi commerciali, che caratterizzano sempre più la città odierna e dove l'urbanità classica a poco a poco minaccia di trasferirsi.

Questa commistione di linee di traffico, strutture di terziario portate fuori dalla città, luoghi di produzione, centri di distribuzione forma un aggregato di volumi disordinati.

Allo stesso tempo, i centri delle città diventano, dato l'obbligo incontestabile del mantenimento del tessuto edilizio storico, un problema economico e formale difficilmente risolvibile.

Il dilemma delle città però, non è solo un problema sociale, economico o tecnico, ma soprattutto un dilemma progettuale.



## Composizione formale

L'intervento si configura come il risultato di molteplici atti interpretativi, che vanno a comporsi e che si intersecano a seconda del principio ordinatore utilizzato.

In pratica il progetto può essere classificato secondo 3 categorie di forme compositive, che creano gerarchia all'insediamento, organizzando un disegno complesso della parte di città.

Raramente si è fatta un'indagine metodologica sulla forma collettiva, l'autore che approfondisce tale argomento è Fumihiko Maki, che affrontando lo studio sulla forma compositiva, descrive le principali forme d'insediamento della città.

Le città oggi tendono ad essere visivamente e strutturalmente complesse, mancano di caratteri visivi che siano consonanti con le funzioni e la tecnologia che li compone.

La forma collettiva comunque non è una collezione di edifici separati e non relazionati, bensì sono edifici che hanno motivo di stare insieme. Metropoli, città e villaggi in tutto il mondo non mancano di una ricca collezione di forme collettive, anche se molte di queste sono state costruite spontaneamente, non essendo state pianificate.

Gli approcci formali sono stati suddivisi in 3 categorie: forma compositiva, megaforma e forma a gruppo.

La forma compositiva identificabile nel progetto nell'area sud-ovest, caratterizzata dai grandi isolati residenziali-commerciali è organizzata da una continuità logica dettata dall'uso della griglia ordinatrice, che detta relazioni e percezioni visive.

Gli edifici si compongono con uno stile unificato, basato sull'idea di isolato urbano, che organizzano un tessuto dal forte carattere compositivo.

Le relazioni funzionali, visuali e spaziali, si integrano e producono una forma di per sé statica e riconoscibile.

Approccio diverso si compie nella parte nord della linea ferroviaria, lato marina, dove si progetta un edificio classificabile in megaforma, edificio che si contrappone al principio ordinatore della griglia, che cerca l'atto espressivo fluido, irregolare e dinamico.

La megastruttura è frutto dell'evoluzione tecnica da una parte, dall'altra

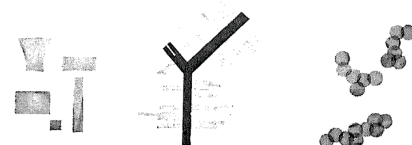


Fig. 4 Approccio alla forma collettiva. Da sinistra a destra: forma compositiva, megaforma, forma a gruppo. Illustrazione tratta dal libro Maki, F. 1964, *Investigazioni sulla forma collettiva*, The School of Architecture II, Washington University

è l'intento di concentrare efficacemente in un solo luogo diverse funzioni, si intende realizzare un porzione di città sostenibile in un solo edificio.

La struttura progettata, segue la linea consolidata di edificio multifunzionale, esso racchiude all'interno gli uffici comunali, il dopolavoro ferroviario e l'albergo.

Gli uffici e il dopolavoro, vengono inseriti nella stecca a L che insiste frontalmente ai lotti residenziali e delimita la linea ferroviaria sull'altro lato.

L'albergo è situato nell'ala est dell'edificio, qui si caratterizza l'aspetto più fluido e irregolare percepito sia in pianta che in alzato.

In effetti, l'edificio continuo da ordine allo sviluppo urbano, delimita fisicamente e concettualmente l'area del parco Ausa e della ferrovia dai lotti residenziali lato marina, inoltre crea un fronte continuo sul lato strada, che organizza e unisce visivamente questa parte di città.

Infine la forma a gruppo è riscontrabile nei lotti residenziali lato mare che riprendono la suddivisione tipologica esistente e che ordinano l'intervento.

Qui la forma base dell'edificio residenziale viene ripetuta in serie, questa frammentazione si oppone al resto dell'intervento ricollegandosi alla città preesistente.

Forma compositiva, megaforma e forma a gruppo si trovano a dialogare e interagire tra loro, un progetto di grande scala inevitabilmente viene a confrontarsi con queste tipologie formali.

Una città, infatti funziona se è differenziata, sia sotto l'aspetto funzionale che quello morfologico, di conseguenza anche l'edificato sarà differenziato e organizzato in una sequenza spaziale.

Il costituirsi di queste forme complesse, favoriscono poi il riconoscimento univoco della città, non esisterebbe in questo modo una città uguale all'altra, tutte avrebbero il loro carattere distintivo, problema non così inusuale in questo momento.

## Riferimenti

In campo architettonico, ma anche nel campo propriamente artistico è raro realizzare qualcosa di ignoto, tutto deriva dalla trasformazione di cose già esistenti, realizzare una forma dal nulla è quasi impossibile, questo perché la progettazione è atto di fasi, si parte dalla conoscenza e si giunge all'interpretazione.

Nel realizzare ad esempio una autovettura contemporanea, non si può certo partire dal riformulare l'invenzione della ruota o del motore, sono componenti naturalmente consolidati nel tempo, che non vanno reinterpretati ma presi e riutilizzati, a differenza, il telaio o la carrozzeria che non essendo vincolati al mezzo, si adattano all'interpretazione personale, all'atto creativo.

Trasponendo tale concetto all'architettura, è chiaro che la struttura costruttiva o la tamponatura possono subire le maggiori interpretazioni creative, cosa diversa per la tipologia e la funzione che vengono ogni volta riutilizzate.

È fondamentale quindi saper intercettare i giusti riferimenti e saperli reinterpretare e modificare adattandoli alle esigenze specifiche.

Nel realizzare un edificio, un solo riferimento potrebbe essere più che sufficiente, esso è in grado di farci immaginare l'aspetto finale ancora prima di iniziare a disegnare, ci permette di cogliere gli aspetti per noi più importanti da ripetere e individuare gli elementi deboli da modificare.

Progettare una parte di città, è però operazione notevolmente più complessa, avere pochi riferimenti limita la capacità interpretativa, non si riesce ad immaginare appieno le possibilità di trasformazione e limita la gestione degli spazi.

Nel caso specifico, mi sono trovato nel progettare un vuoto urbano di non trascurabili dimensioni, le strutture progettate che insistono nell'aria sono numerose e i riferimenti utilizzati nel progettare questa parte di città sono altrettanto numerosi.

La struttura dell'hotel-uffici è la più complessa, l'edificio sorge in un'area di margine tra la ferrovia e gli isolati residenziali, l'esigenza di costruire un edificio serpentiforme, ha dato l'opportunità di delimitare tale area, darle un aspetto riconoscibile e funzionale, ricucire il tessuto

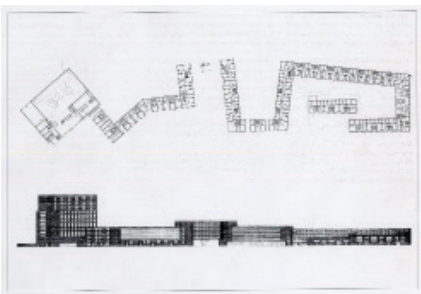


Fig.5. Pianta e prospetto del complesso Tegel Sud di Hans Kollhoff

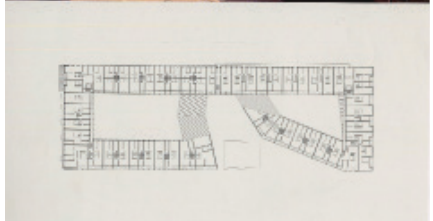


Fig.6. Foto e pianta del quartiere residenziale KNSM di Hans Kollhoff

creando fronti continui che separassero la ferrovia dalla strada, creare un rapporto diretto con gli edifici vicini e realizzare un margine di rispetto per il parco AUSA.

Qui il concetto di isolato continuo con corpi di fabbrica distribuiti sul perimetro, viene reinterpretato, l'edificio stesso si sviluppa sul margine residuo e acquisisce forma propria.

Progetto per un complesso residenziale Tegel-sud di Hans Kollhoff, assume importanza fondamentale di riferimento per l'approccio formale insito nel progetto.

Riprendere il concetto di edificio, che si articola e si snoda nello spazio ha posto le basi di partenza per l'interpretazione personale.

Altro riferimento utilizzato sempre dell'architetto Hans Kollhoff, è l'edificio per abitazioni nel quartiere residenziale KNSM, edificio distinguibile sempre per la sua forma fluida continua, nel quale si utilizza la curvatura a gomito per creare corti interne.

La struttura dell'hotel-uffici, ne modifica le destinazioni di riferimento, ma assimila l'aspetto formale e compositivo di entrambi i riferimenti, venendo a generare un nuovo organismo che cerca di integrarsi nel tessuto di destinazione.

L'isolato residenziale si colloca nel cuore dell'intervento urbano, qui l'edificio si inserisce all'interno dell'isolato acquisendo una forma ad H, questa composizione formale permette la realizzazione su 2 lati di altrettanti fronti continui, che interagiscono opponendosi agli edifici adiacenti, creando una sezione stradale omogenea.

Sull'altro lato offre la possibilità di creare 2 corti semi-private che dilatano la percezione spaziale e offrono una rottura col contesto urbano. La forma ad H è stata utilizzata spesso in urbanistica, colui che riesce a interpretare significativamente tale tipologia è sicuramente Vittorio Gregotti.

Trovandomi spesso casualmente, di fronte all'architettura di Gregotti a Cesena, passavo quotidianamente sull'area dell'ex zuccherificio e tale architettura mi appariva del tutto indifferente.

Un'architettura che non attira l'attenzione, che sembra appartenere a quel luogo da sempre, che non ha bisogno di apparire in modo eclatante, eppure la sua semplicità costruttiva e funzionale, va alla radice della costruzione a servizio dell'uomo.

Approfondendo lo studio degli isolati sull'ex zuccherificio, mi sono reso

conto che essi sono sorti seguendo regole e proporzioni ineccepibili, il rapporto costruito vuoto, le sezioni stradali, i rapporti strada-marciapiede-fronte edificato, la strutturazione delle unità abitative e l'articolazione dei parcheggi sotterranei, rendono l'idea di un organismo altamente funzionale, vivibile e modesto.

Ho quindi voluto trasporre questi aspetti e ricollocarli a Rimini come a Cesena, realizzare isolati funzionali col minimo dei mezzi, isolati che potessero amalgamarsi col resto del tessuto preesistente senza creare fratture.

Il trattamento superficiale sobrio e semplificato crea una sensazione di appartenenza dell'edificio al luogo, la funzione abitativa allo stesso tempo, impone regole rigide e riconoscibili, che dialogano unificandosi col contesto.

L'idea comunque non è stata quella di mitizzare l'edificio all'interno del nuovo tessuto urbano, bensì quella di creare una continuità visiva con l'intorno.

La riconoscibilità dell'intervento è data dalla monumentale proporzione adottata, grandi e sobri edifici che insistono sull'intero isolato, che interagiscono dimensionalmente fra di loro e che si differenziano per questo motivo dal contesto.

Il riferimento principale è stato l'unità d'intervento 2 dell'area ex zuccherificio, riprendendo la tipologia abitativa, l'articolazione funzionale distributiva nonché il sistema dei parcheggi interrati, si è proposta un'interpretazione riadattata all'isolato riminese.

La stazione ferroviaria, nasce dalla necessità di realizzare un edificio che oltre a contenere al suo interno le normali funzionalità collegate alla stazione, potesse offrire un ponte di collegamento tra le due parti di città, divise dalla linea ferroviaria.

La tipologia di stazione a ponte inizia ad essere utilizzata oggi sempre più spesso, grazie soprattutto allo sviluppo tecnologico che ne permette la realizzazione.

Sarebbe stato impensabile prima realizzare edifici sospesi che scavalcassero i fasci ferroviari, luci di grandi dimensioni che sempre si presentano nelle stazioni di passaggio, questo problema è risolto con l'uso di grandi reticolari d'acciaio, che ne permettono la resistenza statica.

La nuova stazione dell'alta velocità di Roma Tiburtina progettata dal

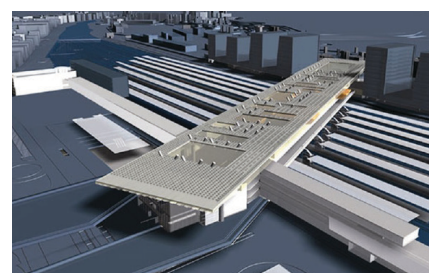


Fig.7. Vista tridimensionale della nuova stazione dell'alta velocità di Roma Tiburtina di ABDR Architetti Associati,.

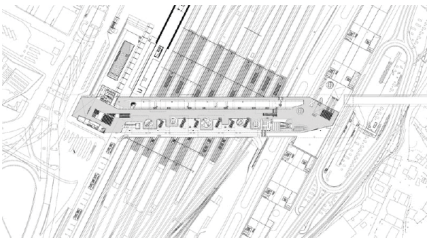


Fig.8. Pianta nuova stazione dell'alta velocità di Roma Tiburtina di ABDR Architetti Associati,.



Fig.9 Copacabana Beach Boardwalk progettata da Roberto Burle Marx

gruppo ABDR Architetti Associati, esprime al meglio questo intento formale, la stazione si articola in 3 elementi fondamentali, i due atri d'ingresso posti alle estremità della linea ferroviaria dove poggia il terzo corpo, cioè la grande galleria pedonale che funge da elemento di distribuzione, di accesso alle banchine e di servizio al viaggiatore.

La stazione di Rimini, presenta una problematica funzionale fondamentale, la mancanza di collegamento e passaggio e mancanza di un'altra stazione sul lato opposto, che potesse fungere da nuova stazione lato mare.

Si è ripresa quindi la composizione strutturale della Tiburtina, ed è stata reinterpretata a Rimini.

La nuova stazione a ponte, si affianca alla stazione preesistente, segue lo stesso allineamento creando un fronte continuo, la nuova entrata posta in adiacenza alla nuova piazza, conduce all'atrio d'ingresso che ospita i servizi e la biglietteria, da lì grazie all'utilizzo di scale mobili e ascensori è possibile risalire nel corpo sospeso dove si trovano dislocate altre scale mobili, che distribuiscono i viaggiatori sulle banchine.

La struttura sospesa scavalca perpendicolarmente l'intero fascio dei binari e collega fisicamente il lato marina, dove un terzo corpo funge da base d'appoggio e nuovo fronte lato mare, adiacente ad una seconda piazza.

Il progetto ispirandosi direttamente alla stazione Tiburtina ne assimila quindi gli aspetti salienti, per poi modificarsi adeguandosi all'intervento specifico.

La stazione degli autobus, si colloca sul limite dell'intervento urbano, è l'elemento che scandisce la dimensione laterale dell'isolato adiacente alla stazione, diventando elemento di testa che genera la nuova maglia regolatrice.

Questo edificio viene collocato lungo via Dante Alighieri, completa il rapporto spaziale confrontandosi frontalmente con l'isolato esistente, crea un asse visuale che punta direttamente verso l'entrata della stazione. L'edificio posto in maniera strategica ha il compito di dividere il traffico privato da quello pubblico, di fatti il piazzale Cesare Battisti soffre di congestionamento veicolare, gli autobus si trovano a fermarsi lato carreggiata, rallentando di conseguenza il flusso veicolare.

Si prevede la ripartizione del traffico pubblico, creando una seconda strada che svolta l'edificio e dove vengono collocate le relative fermate

bus.

Si viene a creare un'area apposita d'attesa e interscambio, che volontariamente genera un nuovo piazzale funzionale.

Prendendo come riferimento il Centro Regional de La Medit, dell'architetto Stefano Boeri, si è realizzato un nuovo edificio funzionale, questo riprendendone la forma caratteristica del grande oggetto che insiste longitudinalmente sull'area di fermata bus, creando uno spazio protetto dal sole e dalla pioggia.

Al piano terra è prevista una biglietteria e punto informazioni, mentre ai piani superiori, aggettanti su un lato, trovano posto gli uffici comunali, addetti alla gestione del trasporto pubblico.

Il disegno dell'area verde, è trattato in modo più libero, sentieri e percorsi si snodano e intersecano creando una serie di segni distributivi. Il concetto chiave che insiste nel trattamento dell'area verde è la consapevolezza di offrire un luogo di passaggio funzionale, facilmente percorribile a piedi, in bicicletta o carrozzina, ma dall'altro lato offrire anche la possibilità di una sosta ricreativa.

Uno spazio pubblico difatti deve essere facilmente percorribile, ma allo stesso tempo deve possedere caratteristiche tali da poter attrarre l'uomo alla sosta e al riposo.

Oltre ai percorsi, quindi si sono create anche delle isole di sosta, riprendendo il concetto esposto da Roberto Burle Marx che lo esemplifica in campo artistico, si è reinterpretato e creato una serie di punti di sosta funzionali.

Questi spazi rotondi, si distaccano come foglie dai percorsi, vengono a costituire degli spazi aperti su cui insistono dei corpi sferici.

Riprendendo come riferimento il Gallery Pavillion di Herzog & de Meuron si sono creati 6 grandi corpi a grandezza differenziata, la cui funzione possa essere intercambiabile.

Si prevedono funzioni differenziate, quali disco bar, discoteca, ristorante, sala espositiva per mostre, mercati e fiere.

I due corpi cilindrici si differenziano formalmente dai padiglioni e contengono all'interno scale e ascensori che facilitano la fruibilità di tale area col resto della città.

Essi si ispirano al museo interattivo a Lugo di Sobejano, ne riprendono le parti funzionali e le traspongono in questo caso specifico.



Fig.10. Foto del Centro Regional de La Medit, progettato da Stefano Boeri



Fig.11. Foto della Gallery Pavillion di Herzog & de Meuron



Fig.12. Foto del museo interattivo di Lugo progettato da Nieto Sobejano



Fig.13. Foto aerea dell'insediamento urbano della Bicocca a Milano realizzato da Vittorio Gregotti

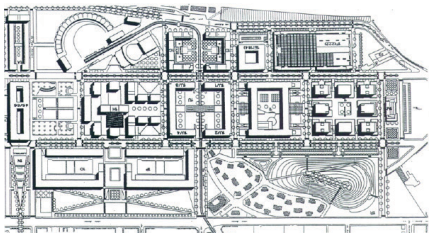


Fig.14. Pianta quartiere della Bicocca a Milano realizzato da Vittorio Gregotti

## Esempi

Prendere come esempio l'insediamento urbano della Bicocca a Milano, realizzato da Vittorio Gregotti e associati, ha permesso di fissare le basi dell'intervento realizzato a Rimini.

In particolare anche l'area di Milano presentava le stesse problematiche, che riguardavano la riqualificazione di aree dismesse, e scopo principale, la creazione di un polo di centralità e attività per l'area nord della città. Si è trattata quindi dell'opportunità pratica di constatare direttamente e in modo concreto, il contributo offerto dal piano urbano e la bontà del suo principio insediativo.

Esso è uno dei più vasti interventi organici di ristrutturazione urbana che siano stati operati in Europa negli ultimi 30 anni e uno dei più strategici dell'area milanese.

Sebbene l'area di intervento Bicocca, fosse dimensionalmente doppia rispetto a Rimini, presentava gli stessi problemi di riconnessione con il circostante, di regolazione dei sistemi di accessibilità e servizi, e di definizione del nuovo carattere morfologico.

I fattori che ne determinano una tale previsione, sono la posizione favorevole dal punto di vista dell'accessibilità e del trasporto privato pubblico, l'essere poggiata al parco comunale, fornito di attrezzature sportive ed essere limitrofo alla linea ferroviaria, tutto ciò porta quindi inevitabilmente a paragonare tale area a quella Riminese.

In definitiva il progetto Bicocca, tende a costituirsi come un vero e proprio centro storico della periferia, che aspira ad offrire una naturale continuità di scala, di relazioni e orientamento.

Il progetto è caratterizzato da 4 condizioni, che allo stesso rappresentano una precisa presa di posizione, nel dibattito sulla regolazione del disegno urbano.

Tali punti sono; una sufficiente articolazione delle destinazioni d'uso e dei servizi, la cura nel disegno e nella gestione degli spazi aperti e collettivi quali strade, piazze, verde e viali, poiché lo spazio tra il costruito ha la stessa importanza del costruito stesso, un sistema di mobilità che concentri accessi e distribuzioni efficienti, e per ultimo ma non meno importante un disegno urbano ordinato dal chiaro principio insediativo disposto a creare continuità col circostante, facilmente



leggibile e sufficientemente fitto da costituire un sistema concatenato di interni urbani, di relazioni e differenze tra le parti.

La semplicità, l'ordine e la precisione, sono le qualità necessarie a raggiungere il risultato, tanto sarà più ordinato e semplice, maggiore sarà la disponibilità all'interpretazione d'uso nel tempo, e persino alle sue future modificazioni.

Come la periferia insegna, vi è più da temere dall'eccessiva confusione competitiva tra i linguaggi dei diversi oggetti architettonici, piuttosto che della disciplinata leggibilità e del possedere un'identità attrattiva capace di durare.

Nella parte centrale dell'intervento Bicocca, insistono una serie di isolati di grandi dimensioni, con diverse morfologie.

Le loro dimensioni, permettono di disegnare i loro interni come una sequenza di spazi pubblici pedonali, attraversabili con continuità da nord a sud.

Si articola in modo nuovo il rapporto strada-isolato, permettendo da un lato di mantenere la continuità della cortina lungo le strade, caratteristica delle zone urbane compatte, e offre allo stesso tempo una serie di piazze e passaggi pubblici di vasta scala, in una forma di nuovo scambio tra pubblico e privato.

Il primo grande isolato della fascia centrale a partire da nord, è delimitato da due grandi edifici industriali, che completamente ristrutturati, contengono le facoltà della Seconda Università di Milano.

Questi edifici, affacciano su una vasta piazza alberata e sopraelevata rispetto la sede stradale, confinano ad est con una serie di attrezzature sportive, costruite per l'università, l'isolato si costituisce come fronte della piazza con verde e acqua, al di sotto del quale è collocato un vasto parcheggio pubblico, che mette in relazione gli edifici della vecchia fabbrica, trasformati in sedi universitarie, con il nuovo insediamento.

Il secondo isolato, si presenta come un insieme di edifici riconnessi da una galleria, la cui copertura vetrata è collocata all'altezza di 30 metri; su di essa affacciano uffici, un albergo, residenze, negozi, servizi collettivi ed un centro commerciale, secondo una multifunzionalità tipica del tessuto consolidato della città storica.

Nel terzo isolato, attraversato da est a ovest dalla linea tranviaria, sarà collocata la seconda facoltà, che ospiterà settemila studenti.

Il quarto blocco a forma di doppia H, è attraversabile da nord a sud



Fig.15. Foto dell'interno di una delle corti dell'Ex Zuccherificio di Cesena realizzato da Vittorio Gregotti

attraverso due grandi portali, contiene spazi per la ricerca privata e assistenza alle imprese.

L'ultimo blocco è definito da 8 torri alte 30 metri, al centro della quale è collocata una piazza ribassata, che contiene una serie di servizi commerciali.

Ognuno dei blocchi è dotato di parcheggi pubblici e privati, che sono in maggioranza collocati in sotterraneo.

L'attenzione si concentra anche sulle infrastrutture; reti informatiche, acqua, gas, luce, riscaldamento, di cui sarà dotata l'area Bicocca, saranno concentrate in gallerie praticabili di servizio.

In generale un accurato e organico disegno degli spazi aperti, come la presenza dell'arte pubblica, non solo per abbellire, ma per essere di riferimento alla memoria collettiva, dovranno contribuire alla definizione del carattere urbano di questa parte di città.

Tale carattere urbano, se vuole essere qualcosa di più concreto di una semplice metafora, deve trovare il modo di rivisitare criticamente le componenti della città alla luce della tradizione della modernità.

Altro esempio preso in considerazione è stato l'intervento di riqualificazione urbana nell'area ex Zuccherificio di Cesena.

Qui il paesaggio e la presenza di un centro urbano dotato di una forte identità e di una gloriosa tradizione architettonica, ha creato una condizione particolarmente positiva, all'assetto della nuova parte di città.

L'area ex Zuccherificio, è localizzata a nord-ovest dal centro storico, una superficie di 23 ettari, delimitata a nord dalla ferrovia, a ovest dal fiume Savio, mentre a sud si estende oltre la via dello Zuccherificio fino a connettersi con la prima fascia di espansione urbana, oltre il centro storico.

L'intervento è organizzato attorno ad un asse posto a quota intermedia, tra i due diversi livelli del fiume e del piano retrostante la città.

Nella parte superiore, gli edifici per abitazioni a tre isolati a forma di H contrapposti ortogonalmente, costruiscono una sequenza di spazi pubblici.

Il primo isolato, posto a quota ribassata, costituisce il collegamento tra la galleria del centro commerciale e il parcheggio pubblico, ortogonalmente connesso allo spazio centrale della seconda sequenza di piazze, che a sua volta caratterizza la forma costruita verso il fiume.

Questa sequenza, continua con la piazza semicircolare attorno alla conservata ciminiera, segnale della storia del sito, e sale alla seconda piazza il cui margine è costituito dall'edificio multifunzionale della cassa di risparmio.

La piazza centrale, si apre da un lato verso il fiume, dall'altro è connessa alla piazza ribassata dalla quale si accede nel centro commerciale.

L'insediamento, termina verso nord con il complesso della facoltà di Architettura e Ingegneria, attualmente in fase di costruzione, e con un parco che separa dalla ferrovia.

Una sequenza di piccoli edifici residenziali, sono collocati sulla curva della strada e legati tra loro da un unico basamento, attraversano la via Emilia, proseguono lungo via dei mulini e connettono il nuovo insediamento con la città storica.

La nuova parte di città, fonda la propria identità e unità sull'individuazione di un principio insediativo, in questo caso generato dalla concatenazione degli spazi pubblici aperti.

Nella costruzione dell'architettura, il riconoscimento del principio insediativo coincide con la sua costituzione di fronte al problema specifico, cioè essere capace di proporre un'identità a partire da esso, si coglie riplasmandosi a confronto con il mondo della vita e la sue relazioni, nella condizione storica specifica.

La qualità dell'architettura di Gregotti e associati, è quindi la descrizione di quella distanza per mezzo della modificazione, della condizione data, insediarsi significa prendere stabile dimora in un territorio, prendere possesso di un luogo, costruirlo e reinventarlo con la propria presenza dialogante, ha a che fare con la morfologia del territorio, con la sua geografia e come modo di essere fisico della storia.

L'intervento cesenate è stato definito dalla stampa internazionale come uno dei migliori quartieri della nostra epoca, questo grazie al suo linguaggio essenziale nelle forme e coerente nell'uso dei materiali, l'insediamento per completezza, integrazione e qualità, si raccorda perfettamente con il centro storico, imponendo all'attenzione, la presenza forte della modernità.

Una città infatti, funziona ed è apprezzata dai cittadini, solo se presenta un sistema di vita vivace, sicura e gradevole.

Altro progetto preso in considerazione, è stata la sistemazione dell'area ex Varesine e del quartiere Isola a Milano, progetto di concorso di

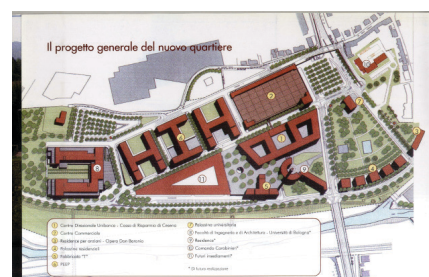


Fig.16. Pianta del quartiere dell'Ex Zuccherificio di Cesena realizzato da Vittorio Gregotti



Fig.17. Foto del quartiere Ex Zuccherificio di Cesena realizzato da Vittorio Gregotti



Fig.18. Modello di concorso per l'area ex Varesine e del quartiere Isola a Milano di Gregotti e associati

Gregotti e associati.

Qui l'obiettivo dell'intervento è la ricomposizione di un'area destrutturata, che si presenta come soglia fisica nel rapporto tra città consolidata e margine urbano interno.

Il grande vuoto, in cui si agisce, ha forti ambiguità all'area riminese, esso infatti si presenta come un grande vuoto costituito dalla traccia delle ex ferrovie varesine.

Un dispositivo morfologicamente complesso, che riconosce la specifica identità dello spazio aperto pubblico.

Un grande parco rialzato, con viali alberati, è posto sui fasci di binari, esso è raggiungibile e attraversabile da un lungo terrapieno, che porta al livello superiore.

L'area centrale, è resa unitaria mediante una riorganizzazione viabilistica tendente a riportare il traffico di attraversamento sugli assi principali, superando con numerosi sottopassi la rete viaria locale.

Due nuove piazze, una ottenuta ridestinando a mercato il viadotto esistente, l'altra ricavata nel sovra passo di via M. Gioia, integrata da attrezzature sportive e commerciali.

Ai bordi del nuovo impianto pubblico, si prevedono residenze, uffici e servizi di quartiere.

In particolare, la forte analogia al progetto riminese, mi ha portato alla verifica del progetto stesso, esso infatti riporta i principi utilizzati nel progetto di riqualificazione.

L'uso di una maglia regolare per organizzare il nuovo tessuto urbano adiacente a quello preesistente, la composizione di edifici irregolari a C e a L situati sui margini urbani, edifici serpentiformi dalle grandi dimensioni che creano fronti continui tra tessuto e ferrovia, e per ultimo il grande spazio verde sopraelevato rispetto al resto della città, come simbolo di nuova considerazione e rispetto verso l'ambiente.

## Progetto

L'intervento progettuale, avviene nell'area ferroviaria dismessa di Rimini, area di circa 350.000 mq, caratterizzata da un degrado diffuso, che crea una frattura fisica e percettiva tra il centro storico e la marina. L'area in questione è attraversata trasversalmente dalla linea ferroviaria, essa crea una separazione fisica problematica rispetto la funzionalità e fruibilità del luogo.

D'altra parte, l'occasione di progettare un insediamento urbano in questo sito, offre l'importante compito di riqualificare e modificare una parte di città significativamente critica, fondando l'arresto del consumo di suolo e capace di limitare la dispersione insediativa.

Inoltre, la riqualificazione dell'area consentirebbe un alleggerimento congiunto verso il centro città, che consentirebbe una percezione di città più vivibile e integrata.

Non dimentichiamo che Rimini, è una città dalla forte rilevanza storica, nel centro si trovano i principali monumenti, l'Arco d'Augusto, il Ponte di Tiberio, il Tempio Malatestiano, l'Anfiteatro, Castel Sismondo, che favoriscono una certa attrattiva turistica.

Altro fattore di attrattiva turistica è data dalla costa, meta delle vacanze e meta del divertimento, soprattutto nel periodo estivo, a dalla lunga tradizione.

L'area si trova quindi, ammorsata da questa doppia identità, è stato naturale cercare una soluzione pianificatrice che potesse migliorarne l'accessibilità e la fruibilità.

La valenza di polo di interscambio, data dalla presenza della ferrovia, viene fortificata anche dalla concentrazione di altri tipi di mobilità pubblica, insiste in tale area infatti anche una rete di distribuzione pubblica data dalla filovia e dalla linea bus, nonché la realizzazione della nuova tratta e stazione TRC, che imprime la distribuzione dei flussi verso centro storico e marina.

Si è agito in modo da favorire il potenziamento infrastrutturale, utilizzando una trasformazione morfologica chiara, leggibile e funzionale.

Dare identità all'intervento, è stato l'obiettivo principale insieme all'integrazione col sito.

Ripreso d'esempio l'intervento di Vittorio Gregotti per la Bicocca, l'ex Zuccherificio e l'ex Varesina si è cercato di reinterpretare il principio insediativo e di applicarlo qui a Rimini.

Tale principio, modificato ogni volta in modo differenziato, crea la possibilità di adeguarsi e dialogare col luogo, crea continuità tra il preesistente e il costruito, dà un'identità assoluta alla nuova parte di città.

Il punto di partenza è stato l'individuazione del principio insediativo Riminese che insiste nel centro storico, esso è costituito dagli assi Cardo e Decumano, che formano l'intersezione generativa della maglia regolare sul quale si fonda la città storica.

Questo modello formativo regola efficacemente la città, individuando i pieni, gli edifici, e i vuoti, le connessioni, si creano isolati regolari funzionali che compongono il centro.

Tale composizione, si espande fino alle mura, il limite storico di espansione, che col tempo si è saturato completamente, fino ad espandersi oltre concentricamente attorno al nucleo d'origine.

L'espansione, raggiunge verso nord-est la linea ferroviaria, quest'ultima si accosta parallelamente ad essa e trasla rispetto gli assi storici di generazione, venendo a definire un nuovo tessuto urbano.

Si è deciso, di riprendere l'orientamento urbano limitrofo alla ferrovia, creando un nuovo tessuto che potesse integrarsi con l'esistente, generare un continuo spaziale di vuoti e di pieni.

Come dice di Benedetto nel 1977 secondo il quale «una città è più qualificata più il numero di strade è elevato, più incroci ci sono meglio è e gli edifici che si affacciano sulla strada sono più qualificati, e quelli d'angolo lo sono ancora di più».

Il nuovo insediamento quindi organizzato dalla griglia, determina l'esistenza di vie d'accesso e strade funzionali, gli edifici ad angolo creano fronti continui e ampi parcheggi sotterranei garantiscono la buona fruibilità.

Il principio insediativo basato sulla griglia regolare, ripreso dagli esempi positivi che Gregotti adotta a Milano per la Bicocca e a Cesena per l'ex Zuccherificio hanno permesso di constatare la bontà di tale principio in campo pratico.

I sei grandi isolati, venutesi a creare nell'area d'intervento sul lato sud-ovest della linea ferroviaria, organizzano una serie di spazi pubblici

dalle dimensioni differenziate, e regolano l'assetto della nuova parte di città.

Il primo isolato creato a ovest, definisce la dimensione del lato della griglia e rappresenta la testa del progetto, qui prende forma l'edificio dedicato alla stazione di servizio e informazione per autobus.

Posto sul margine di via Dante Alighieri, l'edificio completa l'asse visuale e si attesta perpendicolarmente verso l'entrata della stazione ferroviaria, su piazzale Cesare Battisti esso funziona da spartitraffico tra la mobilità pubblica e quella privata.

Il piazzale, difatti presenta traffico congestionato, le fermate bus ostacolano il normale flusso veicolare, è stato quindi strategico posizionare le nuove fermate sulla via opposta a Dante Alighieri, dividendo così le due tipologie di mobilità.

L'edificio ispirato al Centro Regional de la Medit di Stefano Boeri si piega e aggetta verso est e crea una fascia coperta da sole e pioggia, funzionando come area di fermata.

Continuando verso ovest si incontra l'isolato di maggiori dimensioni, 110 x 140 metri, qui si è creata la grande piazza polifunzionale, che si comporta da centro scambiatore di servizio, tra la stazione bus, la stazione ferroviaria e la stazione TRC.

Questa grande piazza va a completare un circuito di spazi pubblici aperti, che normalmente diffusi nel centro storico, erano esenti nella zona d'intervento.

La piazza, è delimitata su due lati da due edifici ad angolo, adibiti ad abitazione e negozi al piano terra, da un lato il portico delimita l'asse stradale e funge da filtro d'accesso allo spazio pubblico, mentre sul lato opposto la piazza si apre verso la nuova stazione ferroviaria e del TRC. Al piano interrato, si è creato un ampio parcheggio coperto che assicura una buona fruibilità a quest'area strategica di servizio.

Nel terzo isolato a est, si è realizzato l'edificio residenziale, ispirato all'intervento dell'ex Zuccherificio di Cesena di Gregotti e associati.

La forma ad H consente, di creare su due lati fronti continui, che si attestano alla strada, creano una sezione simmetrica omogenea e delimitano la larghezza dell'isolato.

Sul lato opposto, si vengono a creare due corti private che spezzano la sequenza costruita e fungono da giardini privati per le residenze.

I due spazi verdi, si trovano rialzati rispetto la sede stradale, si accede

tramite scale e rampe e al di sotto è posto un parcheggio sotterraneo di servizio.

L'edificio alto 5 piani, di cui uno seminterrato contiene al suo interno 128 appartamenti di circa 100 mq ciascuno, gli ingressi sono rivolti verso le due semi corti, e la distribuzione verticale serve due appartamenti per piano.

I prospetti continui verso strada, presentano delle rientranze, che segnano i balconi di ciascun appartamento.

La regolarità, la simmetria e l'ortogonalità della pianta viene ripetuta anche in prospetto, dove si vengono a creare dei grandi rettangoli che danno corpo alla facciata e scandiscono geometricamente le aperture delle finestre.

Questi rettangoli, sono generati dalla linea del marcapiano centrale, che gira per tutto l'edificio e crea un segno pulito quando intercetta il portico a tre campate, posto al centro del complesso.

La scansione verticale è data dai corpi scala, dai balconi e dalle lesene che segnano la scansione interna degli appartamenti.

I grandi rettangoli di facciata, oltre che ritmare la scansione delle aperture e dare corpo all'edificio con un gioco di luci e ombre, sono anche funzionali, esse sono delle tamponature esterne, una seconda pelle dell'edificio, che ne migliora così l'efficienza termica ed acustica. Infine, questi grandi rettangoli, staccano l'edificio da terra, creano una linea d'ombra sulla zoccolatura e sul coronamento, rimarcano la differenza di materiale utilizzato per le due parti, calcestruzzo a vista per la parte interna e lastre di pietra per il rivestimento.

Ancora più a ovest, è collocato l'ultimo isolato regolare che ospita interamente il fitness center.

Questo grande rettangolo, si ispira al Rolex Center, ospita all'interno una sequenza di aule fitness di diverse dimensioni, collocate lungo il margine dell'edificio e servite da due grandi corridoi distributivi perpendicolari.

Il fitness center, è dotato a sua volta di un pratico parcheggio sotterraneo riservato esclusivamente alla clientela, sul lato opposto invece prende spazio un parcheggio pubblico posto al livello 0 e sulla cui sommità è inserito un campo da calcio.

I due isolati rimanenti, posti più a sud, sono di forma irregolare, essi infatti si trovano ammorsati tra la parte del nuovo insediamento e quella



preesistente, inoltre la strada di via Roma ne determina l'inclinazione. I due edifici ricavati, sono uno a forma di C e l'altro a L, ospitano al piano interrato parcheggi pubblici, al piano terra negozi e ai piani superiori residenze.

Sono alti 4 piani e creano insieme ai due porticati annessi un fronte strada continuo.

La nuova stazione ferroviaria e di TRC sono poste in adiacenza alla piazza, la prima scavalca il fascio di binari, mentre la seconda adiacente delimita il margine ferroviario.

La stazione ferroviaria, che si ispira alla Stazione Tiburtina, progettata dal gruppo ADBR scavalca perpendicolarmente la linea ferroviaria, mette in comunicazione le due piazze e di conseguenza le due parti di città.

L'edificio è composto da tre elementi essenziali che sono le due nuove stazioni, una lato centro e l'altra lato marina, e il terzo corpo a ponte posto in sommità.

Il corpo di facciata lato centro, si affianca alla stazione storica, si riallinea ad essa e crea una seconda entrata di servizio.

Sul lato marina, il secondo corpo, crea una nuova facciata e di conseguenza una terza entrata, prima del tutto esente su quest'area.

Il corpo a ponte, ospita all'interno una serie di servizi, oltre la lunga passerella e i varchi d'accesso per le banchine.

La stazione del TRC, è essenzialmente un edificio ad involucro, esso si allinea alla nuova stazione ferroviaria, va a chiudere il margine tra la ferrovia e la piazza e ospita all'interno la fermata e spazi di servizio. Sul lato marina, il potenziamento dell'asse stradale di via Monfalcone, determina la ripartizione di due diverse aree, una limitrofa ai lotti residenziali, l'altra limitrofa alla ferrovia.

La prima area, viene suddivisa dalla continuazione delle vie esistenti che vanno a raccordarsi su via Monfalcone e vengono a creare quindi una serie di nuovi lotti di piccole dimensioni, al cui interno vengono inserite gruppi di edifici residenziali di 4 piani.

La seconda area che si trova tra via Monfalcone, via Fiume, la ferrovia e il parco Ausa, è caratterizzata da una forte irregolarità.

Inspirandosi al complesso residenziale Tegel sud a Berlino di Hans Kollhoff e l'edificio per abitazioni KNSM ad Amsterdam si è realizzato un lungo edificio serpentiforme, dalla linea fluida e dinamica che crea

un margine tra il parco, la ferrovia e i lotti residenziali, e forma una sequenza di spazi aperti funzionali.

Questo approccio vuole contrapporsi a quello più regolare, ordinato e sobrio utilizzato nella griglia, vuole caratterizzare un ambito urbano più fresco per ospitare all'interno una funzione più vivace qual è l'albergo. L'edificio verso ovest, è più lineare, delimita parallelamente via Monfalcone e delimita la linea ferroviaria, ospita all'interno negozi, uffici e il dopolavoro ferroviario.

Sulla parte est, la forma diventa più regolare e sinuosa e ospita all'interno un albergo.

L'edificio con altezza massima di 4 piani, tende a ribassarsi verso nord fino a raggiungere l'altezza di un piano.

L'entrata è posta perpendicolarmente a via Fiume, si accede in una grande hall a doppia altezza, dove si trova la reception e sale d'attesa, nonché corpi scala e ascensori che portano al parcheggio interrato.

Dalla hall si accede al corridoio distributivo interno, che serve le camere e i corpi scala posizionati per settore.

Nel corpo ad un piano, è posta la sala ristorante, in quello a due piani si trova la hall, i servizi e una seconda sala ristorante in aggetto sulla hall, il corpo a 4 piani invece rappresenta la parte destinata esclusivamente a camere e crea il fronte continuo sul parco Ausa.

Prendendo spunto dal complesso residenziale di Zurigo di Annette Gigon e Mike Guyer si è progettata una pelle di brise soleil scorrevoli che creano una facciata continua e dinamica, che ben si accosta con la distribuzione interna di camere e balconi.

Anche sul lato via Fiume, la pelle in brise soleil e infissi posti in adiacenza al corridoio distributivo, garantiscono la continuità dei prospetti.

Unici punti di rottura sono gli accessi posti al piano terreno, che sporgono oltre la facciata.

Il progetto urbano oltre la realizzazione di isolati e edifici prevede anche la realizzazione di spazi pubblici, in particolare si prevede la realizzazione di una pista pedonale ciclabile che unisce il parco Marecchia e l'area del Porto Canale verso il parco Ausa, da lì continuando a nord si raggiunge il mare e a sud si raggiunge il centro città, per poi proseguire fino al parco Palas.

L'espansione più significativa di verde si ritrova nella realizzazione di un tratto verde continuo che si connette al parco Ausa e scavalca il

fascio di binari.

Questa grande area verde consente una via di collegamento tra le due parti di città, data la sua estensione viene percepita come una collina artificiale leggermente inclinata che con i suoi sentieri e collegamenti crea un fulcro percorribile in tutte le direzioni.

La pendenza massima è del 7%, nonostante che il parco a ponte sia facilmente attraversabile a piedi, in bicicletta o in carrozzina sono stati creati dei corpi scala e ascensori, che situati in due punti strategici permettono il collegamento verticale tra la quota 0 e la quota del parco.

Al di sotto del parco a ponte, si trova un parcheggio situato sotto il campo da calcio, un altro parcheggio sempre a quota 0 è situato tra la linea ferroviaria e la continuazione di via Monfalcone in galleria.

Al di sopra, oltre sentieri, percorsi e i due corpi cilindrici di risalita, vengono progettati una serie di padiglioni che come isole galleggianti in un mare di verde possono ospitare le funzioni più diverse.

In particolare, si è pensato all'utilizzo dei padiglioni con funzione di disco bar, discoteca o ristorante che potessero calamitare il flusso della movida dal lungomare verso il centro città, in un percorso continuo e ricco di attrazioni.

## Conclusioni.

Il complesso progetto di riqualificazione urbana, ha dato l'opportunità diretta di comprendere un procedimento progettuale, atto all'organizzazione del tessuto urbano.

Tale procedimento che Gregotti identifica nel principio insediativo, non è il solo componente necessario, una città senza un'accurata conoscenza della sua storia, della sua morfologia e cultura non può essere trasformata efficacemente.

Trasformare una parte di città deve essere un'azione mirata al miglioramento sociale, con uno sguardo alla conservazione ambientale, è fondamentale conoscere per proiettare un'immagine sul futuro.

Sempre più spesso, ci si trova ad operare in aree marginali, periferiche e dismesse, lo sviluppo incontrollato delle città porta progressivamente alla perdita di qualità degli spazi cittadini venendo a mancare il principale aspetto, cioè che la città è a servizio dei cittadini e non viceversa.

Rendere quindi una città vivibile, efficiente e funzionale deve diventare la priorità di qualsiasi intervento.

L'accurato studio del luogo, lo studio dei riferimenti e degli esempi, ha portato a comprendere l'atto necessario alla pratica urbanistica, tutto nasce dalla conoscenza, solo dopo la comprensione è possibile reinterpretare e reinventare applicando i suoi principi ai casi specifici.

Il processo in teoria, si estende a tutte le pratiche artistiche e non comprende solo l'architettura, anche se quest'ultima si differenzia per la sua imprescindibile necessità riguardo ai fabbisogni dell'uomo.

L'approccio utilizzato comunque è di natura mutevole, nel progetto di riqualificazione, si possono individuare fondamentalmente due categorie distinte, una più sobria e regolare, l'altra più fresca e fluida.

La parte residenziale segue quell'ortogonalità e quella regolarità ispirata dalla maglia regolatrice, così in pianta come in prospetto.

La linea rigorosa, poco appariscente ben si accosta alla funzione prescelta, l'uomo dovrebbe quindi abitare in un luogo funzionale, a misura e non dovrebbe opprimere il suo spirito con soluzioni estroverse.

L'approccio utilizzato nell'albergo, è nettamente diverso da quello utilizzato nella parte residenziale, qui le linee sinuose creano spazi articolati e più complessi, adatti alla vita pubblica.

La pianta, come la facciata esprimono una libertà che ben si accosta

con la funzione ospitata, d'altra parte trascorrere una vacanza è molto diverso che vivere in un luogo, e l'architettura dovrà essere di conseguenza diversa.

Il metodo d'approccio è mutevole, si adegua alle condizioni incontrate, ne prevede tutti i possibili sviluppi e agisce diversamente per raggiungere gli obiettivi prefissati.

## BIBLIOGRAFIA.

Burg, A. 1998 *Kollhoff: Esempi*, Basilea, Ed. Birkhauser

Cepi, J. 2003, *Hans Kollhoff*, Milano, Mondadori Electa

Farina, F. 2003, *Una costa lunga due secoli. Storia della riviera di Rimini*, Rimini: Panozzo

Ferrarini, A. 2007, *La stazione del XXI secolo*, Milano Ed. Electa

Gobbi G., Sica P. 1982, *La città nella storia d'Italia. Rimini*, Bari: Editori Laterza

Gregotti, V. 1977 *Architettura e Geografia*, Casabella 421

Gregotti, V. 1999 *Progetto Bicocca, 1985-1998*, Milano, Skira Editore

Maki, F. 1964, *Investigazioni sulla forma collettiva*, The School of Architecture II, Washington University

Nieto F., Sobejano 2014 *Fuensanta Nieto, Enrique Sobejano, Architetture*, Milano, Electa Architectura.

Loos, A. 1910; Loos, Adolf, *Parole nel vuoto*, Milano, Ed. Adelphi

Trevisani, D. 2007, *Cesena, Il nuovo quartiere Ex zuccherificio, testimonianze e immagini*, Cesena, Cassa di risparmio di Cesena

Triennale di Milano, 1995, *Progetto Bicocca, un contributo per Milano policentrica*, Milano, Ed. Electa

Ungers, O.M. 1999 *La città dialettica*, Milano, Skira Editore

Vasumi Roveri, E. 2010, *Aldo Rossi e «L'architettura della città»*. *Genesis e fortuna di un testo*, Torino, Allemandi Editore

