

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

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA

TITOLO DELLA TESI

RIMINI, IMMAGINI DI CITTÀ

Tesi in

COMPOSIZIONE ARCHITETTONICA E URBANA

Relatore

Prof. Francesco Gulinello

Presentata da

Maura Pandolfi

Correlatore

Prof.ssa Marialuisa Cipriani

Sessione III

Anno Accademico 2014/2015

INDICE

1. MODIFICAZIONE E RIUSO17

Definizioni e valutazioni 17

Un bilancio delle aree industriali dismesse	17
Tipologia d'intervento sulle aree	21
La nozione di modificazione	22
Strategie di modificazione	26
Riuso, valutazione critiche dell'esistente	27

Casi studio:..... 30

La riqualificazione dell'ex area Thyssen,	30
Il Recupero dei mulini di Murcia	33
Ex stabilimento chimico Federconsorzi	35

Bibliografia..... 39

2. TERRITORIO COSTIERO E.....41 CONSUMO DI SUOLO

Tematica del consumo di suolo 45

Cos'è il consumo di suolo	45
L'impronta ecologica	47
Temi e problemi urbani: sprawl, superluoghi, mobilità, rigenerazione, sostenibilità urbana	48

Problematica del consumo di suolo..... 53

Effetti del consumo di suolo	53
Dati e rilievo del consumo di suolo in Italia	54
Il consumo di suolo nella costa emiliano-romagnola	56

Il contesto di Rimini 59

Cenni storici	60
Rilievo dell'impermeabilizzazione del suolo nel territorio riminese	60
Il Piano Generale del Sistema Fognario di Rimini	60
Strategie e proposte per la città di Rimini	61

Bibliografia 65

3. MOBILITÀ E CITTÀ DIFFUSA	69
Modelli e sviluppo	73
La città densa	73
Crisi della città storica	75
I modelli urbani della scuola di Chicago	79
Delocalizzazione dei poli produttivi e di eccellenza nella città diffusa	81
Alta mobilità e facile accessibilità	83
Costante tendenza alla metropolizzazione	85
Isotropie e gerarchie urbane	89
Tubi, spugne, e placche, mappe e modelli della rete della mobilità	95
Bibliografia	95
4. LA METROPOLI RIVIERA	97
Origine e carattere	101
La metropoli riviera	101
Lo sviluppo della città balneare	102
La megalopoli	103
La struttura	104
L'identità del luogo	106
Bibliografia	110
5. NASCITA ED EVOLUZIONE DI RIMINI	113
Dalle origini al Medioevo	117
Nascita ed evoluzione della città	117
Le origini di Rimini	117
La caduta dell'Impero romano	121
Dai Malatesta al XIX secolo	123
La Rimini dei Malatesta	123
Rimini nello stato pontificio	125

Dal XIX secolo ai giorni nostri	126
XIX E XX secolo	129
La Rimini odierna	131
Bibliografia	133

6. TRASFORMAZIONI E MODELLI URBANI.....135

Pianificazione e città	139
Genesi e sviluppo del P.r.g. nell'ambito nazionale	139
Analisi cronologica della pianificazione territoriale della città di Rimini	144
Dalle ipotesi alle realizzazioni dell'area del centro storico e della stazione ferroviaria	149
Attualità e critica sull'idea di città che emerge dalle diverse proposte progettuali in ambito contemporaneo	182
Ipotesi di progetto: proposte di piano e interpretazioni	185
Bibliografia	188
Sitografia.....	190

7. LA STAZIONE.....193

La stazione nella storia.....	197
Immaginario e letteratura	197
Stazione di posta: un padiglione e una tettoia	199
Nuova porta della città: valenze simboliche monumentali	201
Il palazzo: la stazione come edificio pubblico	202
La stazione principale: la precisazione tipologica	204
Studi razionalisti e riduzione funzionalista nel dopoguerra	205
La stazione contemporanea: un'occasione per la città.	206
I modelli per posizione del fabbricato	208
La stazione di testa	208
La stazione ad isola	210

La stazione passante	210
La stazione ponte	211
La stazione piazza	212
La stazione sotterranea	213
La classificazione per dimensione	214
Le stazioni principali	214
Le stazioni suburbane	215
Le stazioni medie	216
Le stazioni rurali	216
Bibliografia	219
8. L'ARCHITETTURA DELLA MANUALISTICA	221
DELLA STAZIONE	
Elementi essenziali per la progettazione di stazioni	221
Le stazioni ferroviarie nella manualistica tra gli anni '40 e il 2000	225
Posizione e struttura delle stazioni ferroviarie	226
Parametri di riferimento	227
Settori di attività delle stazioni:	229
Stazioni di fermata	231
Stazioni di media grandezza	233
Grandi stazioni	233
Tipologie:	234
stazioni di transito	235
stazioni di testa	236
stazioni miste	236
Termini tecnici e dati dimensionali:	236
sede stradale	236
rotaie	239
scartamento	239
traversine	239
massicciata	239
distanza minima dagli ostacoli	240
Dati dimensionali per il posizionamento degli elementi:	241
marciapiedi	241
pensiline	244

sottopassaggi	244
sovrappassi	245
cavalcavia	245
Distanze richieste per nuove costruzioni in prossimità della ferrovia	246
Bibliografia	250
9. TURISMO:ARCHITETTURA E IMMAGINE	253
Origine e pratica del turismo	257
Viaggiatori e passeggeri	257
Dal prototurismo al turismo globale	259
Costruzione dell'attrazione turistica	263
La turisticità	263
Attrazione e attività turistica	263
Immagine culturale e immagine fattuale	265
Architetture per il turismo	266
Espressioni del postmoderno	266
La scena turistica	269
Bibliografia	274
10. META RIMINI	277
Storia del turismo	281
Dalle origini alla seconda guerra mondiale	281
La rinascita e le invenzioni	287
Le due Rimini	289
Città storica e città balneare	289
Icona rimini	293
A.A.A. Vendsi Rimini, il ruolo del marketing	293
Rimini e il cinema	297
Rimini manifesta	302
Bibliografia	320

11. IL PROGETTO.....	323
Il progetto a scala urbana	327
L'area della stazione	327
Suggerimenti	330
Strategie e sistemi	331
Insediare il limite	331
Il parco nella città	333
La città nel parco	334
Il sistema delle piazze	336
Il progetto del verde	338
La mobilità	339
I luoghi del progetto	340
Riferimenti	340
Conclusioni	343
Bibliografia	347
RINGRAZIAMENTI	349

1. MODIFICAZIONE E RIUSO

Definizioni e valutazioni	17
Un bilancio delle aree industriali dismesse	17
Tipologia d'intervento sulle aree	21
La nozione di modificazione	22
Strategie di modificazione	26
Riuso, valutazione critiche dell'esistente	27
Casi studio:	30
La riqualificazione dell'ex area Thyssen,	30
Il Recupero dei mulini di Murcia	33
Ex stabilimento chimico Federconsorzi	35
Bibliografia	39

MODIFICAZIONE E RIUSO

Definizioni e valutazioni

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.¹

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.² 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



Fig. 1. G. De Chirico, *Interno metafisico (con grande officina)*, 1916, Olio su tela, 96.3 x 73.8 cm, Staatsgalerie, Ferrara

1. Secchi 1984a, p. 10.

2. Secchi 1984b, p. 18.

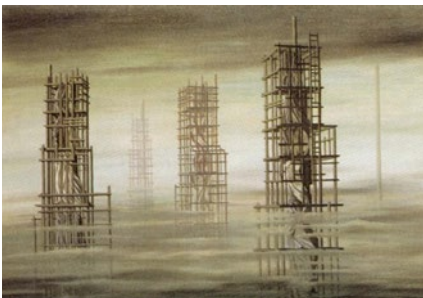


Fig. 2. K. Sage, *Tomorrow is never*, 1955, olio su tela, 96.2 x 136.8 cm, Metropolitan Museum of Art, New York.

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 prive 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.³

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».⁴

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.⁵

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

3. Secchi 1984b, p.20.

4. Crotti 1990, p. 69.

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

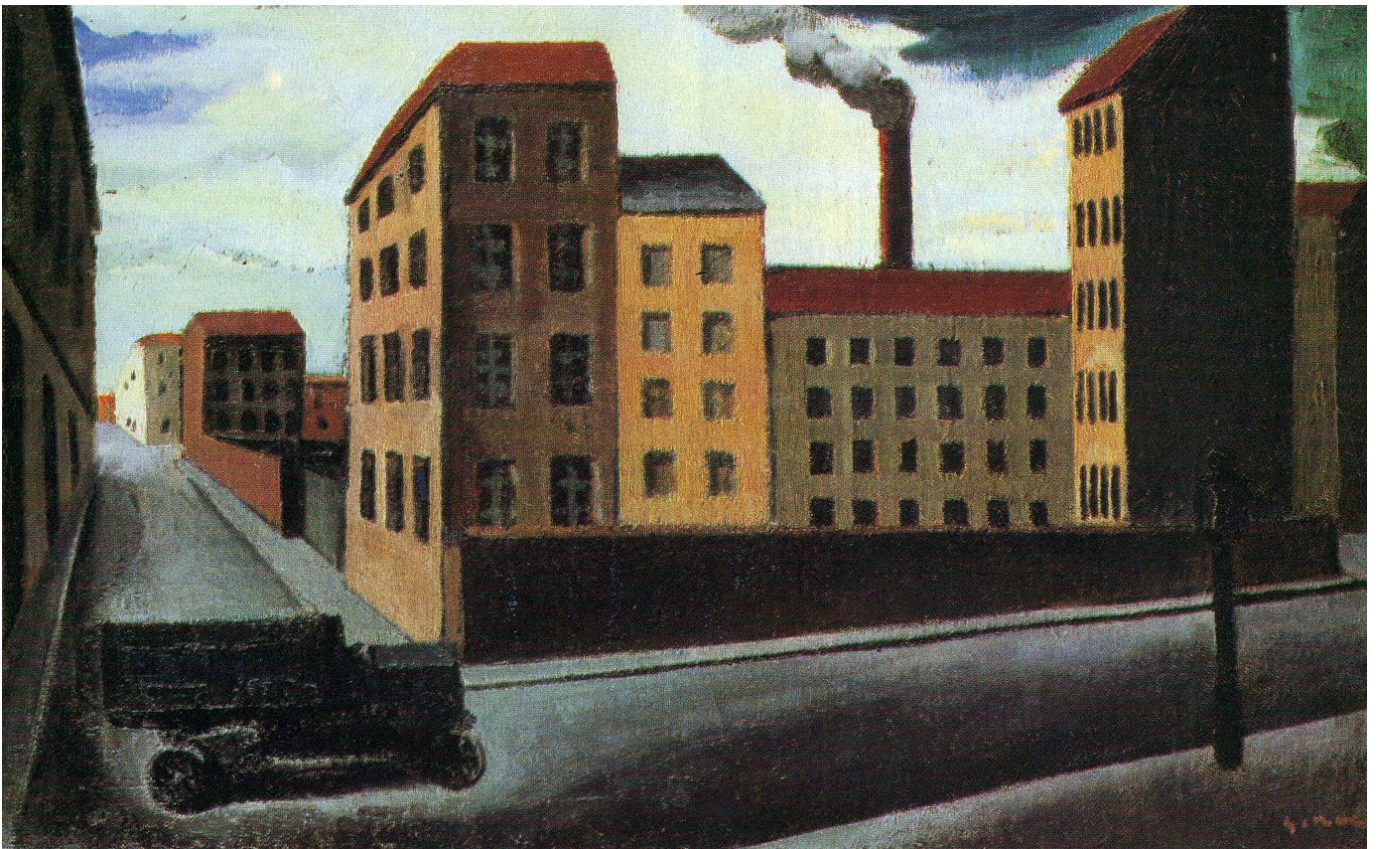


Fig. 2 M. Sironi, *Paesaggio urbano con camion*, 1920, olio su tela, cm 50x60, collezione privata.

contenuti, dettata dall'horror vacui che affligge la nostra società, rischia di riproporre un "nuovo Medioevo": I vuoti urbani e le aree 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».⁶

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 input 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 condizione all'elaborazione della politica, bensì un prodotto (sottoprodotto) dell'elaborazione della politica.⁷

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.

6. Olmo 2002, pp. 25-26.

7. Crosta 1990, p. 47.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO SULLE AREE

Per quanto riguarda le possibilità d'intervento sulle aree dismesse, ripercorrendo l'articolo *Luoghi urbani ritrovati*⁸ 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.

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»⁹ 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»¹⁰. 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.

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», questa concezione abbraccia sia «versioni colte, e consapevoli dei necessari equilibri insediativi» sia «versioni irrazionalistiche e regressive per le quali, parafrasando l'anatema loosiano, "L'intervento è delitto». 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.¹¹

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 alla perdita di cultura

8. Crotti 1990

9. Crotti 1990, p. 69.

10. Ibid.

11. Ibid.

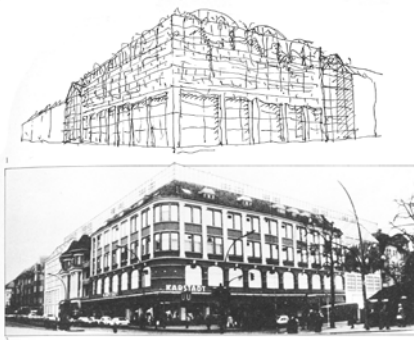


Fig. 4 Schizzo e fotomontaggio dell'ampliamento del grande magazzino Karstadt a Berlino. Progetto di O. M. Ungers.

urbana, fondata sulla dialettica delle differenze ricomposte.

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»¹². 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

12. Brandolini, Croset 1984, p. 16.

materiale».¹³ 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»¹⁴ 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.

Un altro apporto autorevole è quello di Osvald 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.¹⁵

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 arbitrarieità, 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.¹⁶

L'allontanamento definitivo della modificazione dalla nozione incerta di riforma avviene grazie al legame con l'ambiente circostante che

13. Ibid.

14. Gregotti 1984, p.5.

15. Ungers 1984, p.28.

16. Gregotti 1984, p.3.

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».¹⁷ 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».¹⁸

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.¹⁹

17-18. Ibid.

19. Ungers 1984, p.26.

20. Gregotti 1984, pp. 4-7.

21. Gregotti 1984, pp. 6-7.

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»²⁰ 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».²¹

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»²², 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»²³, ma che punti invece alla consolidazione di regole che rispondano a necessità specifiche. Aspirazione che non può prescindere dal ragionare il progetto inteso come «silenziosa modificazione del presente specifico»²⁴.

22-23. Ibid.

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».²⁵

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».²⁶

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»²⁷

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»²⁸ mentre la seconda individua un «linguaggio della conoscenza del luogo, quindi il progetto diviene misura della

24. Ibid..

25. Brandolini, Croset 1984, p. 18.

26-27. Ibid.

28. Gregotti 1984, p. 3.

qualità della modificazione che esso induce»²⁹.

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»³⁰ 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»³¹.

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»³².

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

29. Gregotti 1984, p. 3.

30. Ungers 1984, p. 28.20. Bondonio *et al.* 2005, p.45.



Fig. 6. Planimetria dell'Emscher Park

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.³³

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.³⁴

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»³⁵. Tra i pochi casi in Italia di riconversione legata all'edilizia residenziale, emerge il PRU per l'Ex Junghans di Venezia

33. Ibid.

34. Beltramini 2011.

35. 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.³⁶

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).³⁷

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.7. Giardini tematici Duisburg

36. Ibid.

37. Crosta 1990, p. 48

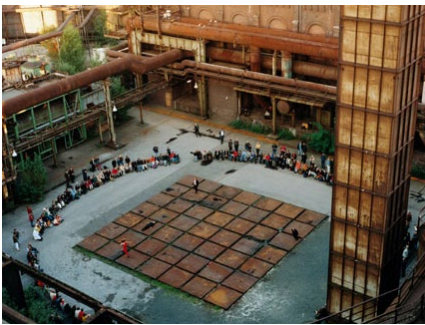


Fig. 8. Piazza Metallica

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 maggese, 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 paralizzanti, depositi dei tram vuoti e resti di rotaie sull'asfalto sgretolato delle strade, che verranno riversati in imponenti complessi industriali inutilizzati.³⁸

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.³⁹

Tra i progetti realizzati nell'ambito di questa vasta operazione di riconversione del bacino della Ruhr c'è la riqualificazione dell'ex area Thyssen, promossa dal comune di Duisburg che ne ha rilevato la proprietà, la fase progettuale ha avuto inizio nel 1990 con un concorso

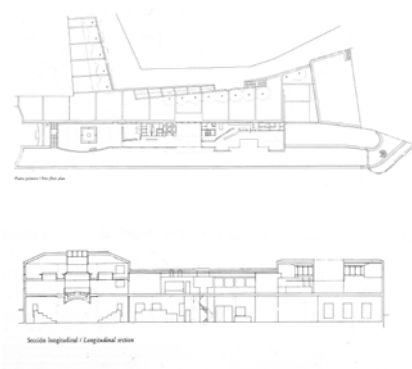


Fig. 9. Pianta e sezione Mulini di Murcia tratto da *Museo Hidraulico en los Molinos del Rio Segura en Muria*, 2006 «El Croquis» (CXXIII).

38. Zlonicky 1990, p.16.

39. Ibid.

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



Fig. 10. Mulini di Murcia
tratto da *Museo Hidraulico en los Molinos del Rio Segura en Muria*, 2006
«El Croquis» (CXXIII).

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.⁴⁰

40. 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)

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.⁴¹

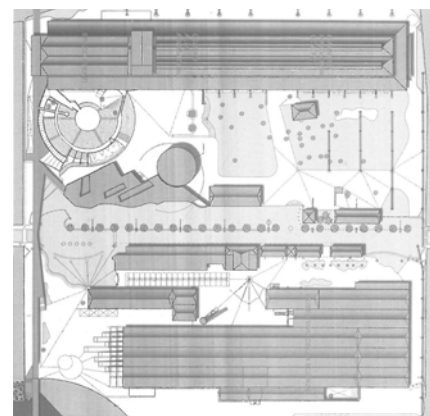


Fig. 11. Planimetria generale Città della scienza

41. Baldeweg 1984, p.38.



Fig. 12. Vista panoramica 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.⁴²

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



Fig. 13.. Foto cortile interno Città della Scienza

42. 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

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 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

2. TERRITORIO COSTIERO E CONSUMO DI SUOLO

Tematica del consumo di suolo	45
Cos'è il consumo di suolo	45
L'impronta ecologica	47
Temi e problemi urbani: sprawl, superluoghi, mobilità, rigenerazione, sostenibilità urbana	48
Problematica del consumo di suolo.....	53
Effetti del consumo di suolo	53
Dati e rilievo del consumo di suolo in Italia	54
Il consumo di suolo nella costa emiliano-romagnola	56
Il contesto di Rimini.....	59
Cenni storici	60
Rilievo dell'impermeabilizzazione del suolo nel territorio riminese	60
Il Piano Generale del Sistema Fognario di Rimini	60
Strategie e proposte per la città di Rimini	61
Bibliografia	65



TERRITORIO COSTIERO E CONSUMO DI SUOLO

Tematica del consumo di suolo

COS'È IL CONSUMO DI SUOLO

A seguito di cinquant'anni di dibattito sul tema, il Primo rapporto sul consumo di suolo redatto nel 2009 dall'Osservatorio Nazionale sui Consumi di Suolo denuncia la mancanza di una definizione ampiamente condivisa del termine e, curiosamente, evita di proporla. Ancor più sorprendente è notare la diffusione di questo approccio cautelativo nella letteratura contemporanea del settore di studio. L'argomento è ampiamente trattato e discusso, denotando una visione "liquida"¹ dei caratteri del fenomeno supportata in larga misura, ma le fonti più autorevoli sono avare nell'avanzare definizioni sintetiche. Ci prova *wikipedia*, regina de facto della letteratura liquida:²

Il consumo di suolo può essere definito come quel processo antropogenico che prevede la progressiva trasformazione di superfici naturali o agricole mediante la realizzazione di costruzioni ed infrastrutture, e dove si presuppone che il ripristino dello stato ambientale preesistente sia molto difficile, se non impossibile.³

Queste poche parole si pongono in maniera piuttosto oggettiva rispetto a un quadro storico-culturale in cui si rileva il rischio di incertezze lessicali e cadute nell'ideologizzazione della materia di studio, come suggeriscono gli autori de *L'insostenibile consumo di suolo* e lo stesso Paolo Pileri del Centro di Ricerca sui Consumi di Suolo. Per averne un'idea basta soffermarsi sulle diverse valenze della parola consumo, che indica una fruizione che può implicare il semplice possesso di un bene o la sua distruzione, materiale o figurata. Si nota, dunque, come l'interpretazione contemporanea di consumo di suolo - rappresentata dall'enciclopedia libera *online* - trascuri le componenti antropocentriche che caratterizzano etimologicamente i termini consumo (destinazione finale, al termine del processo produttivo, di beni o servizi destinati al soddisfacimento dei bisogni umani) e suolo (luogo o paese, prodotto della rivendicazione di uno *status* di cittadinanza su uno spazio).

Il consumo di suolo, quindi, si delinea come degradazione fisica e graduale scomparsa di una risorsa ambientale considerata non infinita.

Fig. 1: Pablo López Luz, *Vista Aérea de la Ciudad de México, XIII (Vista Aerea di Città del Messico, XIII)*, 2006.

1. Ci si riferisce all'accezione del termine introdotta da Zygmunt Bauman in *Modernità Liquida*, dove si sostiene che la sempre più attuale disgregazione spaziale confluisca nell'annullamento di alcune categorie, come quelle sociali e politiche, facendo sfociare il periodo postmoderno in una condizione generale di liquidità. Cfr. Bauman Z. - *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity, 2000, trad. it di Minucci Sergio *Modernità liquida*, Roma Bari, Laterza, 2011.

2. "Liquida" poiché sottoposta ad un continuo aggiornamento da parte degli utenti in rete, come suggeriscono gli autori de *L'insostenibile consumo di suolo*, i quali, nell'introdurre una trattazione organica sul consumo di suolo, si appoggiano a *Wikipedia* come strumento conoscitivo proprio della contemporaneità. Cfr. Gardi C., Dall'Olio N., Salata S. - *L'insostenibile consumo di suolo*, Monfalcone (Gorizia), EdicomEdizioni, 2013, p.20.

3. Enciclopedia libera *Wikipedia* - *Consumo di suolo*, definizione tratta dai contenuti del Primo rapporto sul consumo di suolo redatto dall'Osservatorio Nazionale sui consumi di Suolo nel 2009, <http://it.wikipedia.org/wiki/Consumo_di_



Fig. 2, 3, 4: EVOL, *Urban City*, 2011.
Lo street artist tedesco EVOL elabora la sua opera scavando una X in un prato di Amburgo e dipingendo a stencil le pareti di virtuali edifici, manifestando con drammaticità il contrasto fra l'idillio dei tetti giardino e il disgusto delle residenze popolari massive e anonime mal celate al di sotto di essi.

4. Vicari Haddock S. - *Questioni Urbane*, Bologna, Il mulino, 2013, p. 70.

Precisando, il suolo è lo strato superiore della crosta terrestre, un sottile mezzo poroso costituito da componenti minerali ed organiche, acqua e aria. Ospita gran parte della biosfera del nostro pianeta ed è essenziale alla sopravvivenza delle specie. Esso, infatti, oltre a fungere da piattaforma per le attività umane, fornisce cibo, biomasse e materie prime ed è il principale filtro e deposito di sostanze indispensabili alla vita, come l'acqua, i nutrienti e il carbonio. È un elemento del paesaggio e del patrimonio culturale, risultato di complessi e incessanti fenomeni di interazione tra le attività umane e i processi chimici e fisici che avvengono nella zona di contatto tra atmosfera, idrosfera, litosfera e biosfera. A discapito dei tempi estremamente lunghi di formazione del suolo, un semplice gesto attuato dall'uomo può essere sufficiente a causarne il deterioramento anche irreversibile, con ripercussioni dirette sulla qualità delle acque e dell'aria, sulla biodiversità e sui cambiamenti climatici, incidendo sulla salute dei cittadini e mettendo in pericolo la sicurezza dei prodotti destinati all'alimentazione umana e animale.

Sotto questa luce risulta evidente come l'etica dello sfruttamento del suolo esiga un posto di rilievo nella sempre più attuale ed urgente discussione sulla sostenibilità dell'operare umano. Il concetto stesso di sostenibilità, in un panorama informativo nazionale e internazionale viziato dall'abuso di prefissi quali *green*, *eco*, *smart*, *bio*, *natural*, ecc., necessita di un chiarimento: è sostenibile un processo o uno stato che può essere mantenuto ad un certo livello indefinitamente nel tempo. Con riferimento alla società, specifica Simona Vicari Haddock nel manuale *Questioni Urbane*⁴, il termine indica un equilibrio fra il soddisfacimento delle esigenze del presente senza compromettere il sofferimento alle esigenze future.

«Non ereditiamo la terra dai nostri padri: la prendiamo in prestito dai nostri figli.»⁵ Questa celebre frase, attribuita a Dawid R. Brower, fondatore della Federazione Internazionale Amici della Terra e dell'Earth Island Institute, è stata successivamente disconosciuta e corretta da Brower stesso, che precisa: «la 'rubiamo' ai nostri figli». Gli ultimi due decenni hanno visto emergere sempre più impetuoso il bisogno di confrontarsi con la disponibilità di un bene comune, il suolo, che nell'arco di un intero secolo è stato considerato passibile di

modificazione in quanto apparentemente illimitato. Il *Primo rapporto sul consumo di suolo* spiega l'inversione di tendenza verificatasi durante l'ultimo capitolo della storia del capitalismo, che ha registrato una riduzione dei costi della mobilità di persone e merci, supportata da un'iniezione di flussi enormi di energia scambiata a prezzi irrisori rispetto al valore reale di impatto sull'ambiente. Ciò ha inciso anche sui fenomeni di diffusione insediativa, sempre meno limitati da fattori di distanza, comportando uno spropositato consumo di suolo, soprattutto agricolo, il quale ha perso il proprio valore di substrato produttivo necessario alla provvigione dei mercati locali, riducendosi a 'spazio disponibile' per le operazioni immobiliari.

La sottovalutazione del suolo come risorsa finita è palese nell'insufficienza di dati sul suo consumo. Il monitoraggio del fenomeno è ancora oggi carente per quanto riguarda gli strumenti di analisi e ricerca, e mancano (in Italia come nella maggior parte dei Paesi europei) informazioni aggiornate, affidabili e confrontabili su quanto suolo viene trasformato e con quali usi effettivi.

L' IMPRONTA ECOLOGICA

L'Impronta Ecologica (Ecological Footprint), introdotta da Wackernagel e Rees dell'Università della British Columbia nel 1996, è un sistema di contabilità ambientale teso a stimare la quantità di risorse rinnovabili che una popolazione utilizza per il proprio sostentamento. Il metodo calcola l'area totale di ecosistemi terrestri e acquatici necessaria per fornire, in modo sostenibile, le risorse utilizzate e per assorbire, sempre in modo sostenibile, le emissioni prodotte.

È interessante confrontare il concetto di Impronta Ecologica con quello, già da tempo utilizzato, di Capacità di Carico (Carrying Capacity). Quest'ultima grandezza è definita da Chang Hui come il carico massimo di popolazione di una certa specie che un determinato territorio può supportare senza che venga permanentemente compromessa la produttività del territorio stesso⁶.

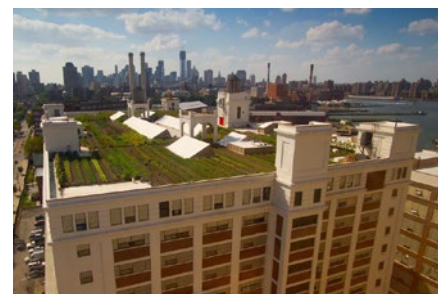


Fig. 5, 6: Frame tratti dal video: Christopher St. John, *Brooklyn Grange – A New York Growing Season*, 2013. < <http://vimeo.com/86266334> > (15 novembre 2014)

Con i suoi 65.000 mq la Brooklyn Grange di New York è stimata essere la più grande *rooftop farm* del mondo, ovvero la più grande azienda agricola ad essere situata sul tetto di un edificio. Un esempio lampante dell'efficacia con cui il nascente fenomeno dell'agricoltura urbana può riconquistare in città parte del territorio che la città sottrae all'agricoltura tradizionale.

5. D. R. Brower, S. Chapple - *Parlino le montagne, scorrono i fiumi*, Torino, Blu edizioni, 2003.

6. Hui, C. - *Carrying capacity, population equilibrium, and environment's maximal load*. Ecological Modelling, 2006, n. 192, pp. 317–320.



Fig. 7: Oscar Ruiz, *Houses, Mexico*, 2013.

Il complesso residenziale San Buenaventura (Ixtapaluca) è il più grande e fra i meno densi dell'America Latina, conta 48.037 abitanti divisi in ben 23.000 unità abitative.

Fig. 8: Yann Arthus-Bertrand, *Haiti*, 2013.

Il terremoto che ha colpito la capitale Port-au-Prince nel gennaio 2010 ha visto la morte di oltre 220.000 persone, in maggior parte residenti nei precarissimi *slums*.

7. WWF - *Living Planet report WWF*, 2014, in «[wwf.it](http://www.wwf.it)», 30 settembre 2014, <<http://www.wwf.it/news/?10840/Living-Planet-report-WWF-2014>> (22 ott 2014).

8. Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE) *Un piano per le città, Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile, Le proposte dell'ANCE*, 2012, p.5.

L'Impronta Ecologica, in un certo senso, rovescia questo ragionamento, rappresentando la quota di Capacità di Carico di cui si appropria la popolazione umana residente nell'area considerata.

Parte integrante dell'analisi ambientale tramite l'Impronta Ecologica è costituita dal calcolo della Biocapacità, che rappresenta l'estensione totale di territorio ecologicamente produttivo presente nella regione, ossia la capacità potenziale di erogazione di servizi naturali a partire dagli ecosistemi. È possibile definire un vero e proprio bilancio di sostenibilità ambientale sottraendo all'offerta locale di superficie ecologica (la Biocapacità) la domanda di superficie richiesta dalla popolazione locale (l'Impronta Ecologica). L'Italia è il terzo paese in Europa e il quinto nel mondo nella classifica del deficit riguardante le risorse di suolo. Questa la stima secondo il *Living Planet report 2014* redatto dal WWF:

La domanda di risorse naturali dell'umanità, [raddoppiata dagli anni '60 ad oggi], è oltre il 50% più grande di ciò che i sistemi naturali sono in grado di rigenerare. Sarebbero necessarie una Terra e mezza per produrre le risorse necessarie per sostenere la nostra attuale Impronta Ecologica. Questo superamento globale significa, in pratica, che stiamo tagliando legname più rapidamente di quanto gli alberi riescano a ricrescere, pompiamo acqua dolce più velocemente di quanto le acque sotterranee riforniscano le fonti e rilasciamo CO₂ più velocemente di quanto la natura sia in grado di sequestrare. [...] Se tutti gli abitanti della Terra mantenessero il tenore di vita di un cittadino europeo medio l'umanità avrebbe bisogno di 2,6 pianeti per sostenersi. 2,6 pianeti è anche l'Impronta Ecologica dell'Italia. [...] Le emissioni globali di anidride carbonica dell'Europa costituiscono quasi il 50% della sua impronta ecologica totale, a causa dell'uso di combustibili fossili come carbone, petrolio e gas naturale.⁷

TEMI E PROBLEMI URBANI: SPRAWL, SUPERLUOGHI, MOBILITÀ, RIGENERAZIONE, SOSTENIBILITÀ URBANA

Nel 2012 l'Associazione Nazionale Costruttori Edili ha lanciato una campagna informativa per sensibilizzare l'opinione pubblica ai problemi ambientali e, soprattutto, urbani: «I Paesi che sapranno affrontare e risolvere i problemi della città saranno quelli che potranno più facilmente ritrovare elevati tassi di crescita economica ed ottenere più elevati livelli di benessere.»⁸

In un'epoca in cui la maggior parte della popolazione mondiale vive in agglomerati urbani la città risulta l'ambiente più energivoro e dissipativo che esista. Si pone, dunque, un enorme problema di sostenibilità urbana, ossia di tenuta nel tempo di questa peculiare forma sociospaziale. Sia la distinzione con la campagna che quella con gli ecosistemi ad alta densità di specie sono state caricate di significati simbolici e morali nel corso della storia.

Serena Vicari Haddock in *Questioni urbane* delinea le criticità attuali: se al giorno d'oggi risulta tollerabile aver perso le atmosfere e le funzioni agricole, l'allontanamento dalle condizioni naturali è visto come pregiudizievole per la salute psicofisica.

La città risulta in debito verso gli apporti di quegli elementi base della riproduzione della specie umana come aria, acqua e prodotti agricoli; non contribuisce a formarli, pur avendone un grande bisogno e deve necessariamente prelevarli all'esterno del proprio ambito.

A un qualsiasi studio casistico la ricerca della sostenibilità urbana appare come il frutto di intrecci fra convenienze elettorali, incentivi pubblici e questioni sociali che si protraggono nel tempo e su diversi livelli di governo. In tutti i casi emerge un elemento semplice ma precisamente rivelatore dell'insostenibilità di un sistema d'uso delle risorse naturali: la densità. Le città, raggiungendo un'elevata densità di persone, animali e attività trasformative, si trovano di fronte a un'altrettanto elevata presenza di inquinanti da convogliare all'esterno. Ma l'insostenibilità non si manifesta solo con la presenza all'interno della città di sostanze tossiche; essa deriva anche da un'evidente scompenza fra i beni ambientali prodotti e quelli fruiti nel perimetro urbano. Molte delle risorse vitali di cui la città ha bisogno vengono prelevate all'esterno.

Ciò vale sicuramente per il cibo e, in larga parte, per l'acqua (qualora non sia direttamente reperibile nel sottosuolo urbano) e l'energia. Allo stesso tempo, diversi mali ambientali, rifiuti o effetti secondari dell'uso delle risorse vengono scaricati fuori dagli ambiti cittadini. Riguardo l'analisi della sostenibilità urbana, il manuale curato dalla Vicari Haddock propone di integrare i criteri di valutazione propri dell'ecologia con quelli più tipicamente socioculturali:

I primi criteri [ecologici] ci potranno dire qual è la perdita o il guadagno in termini di biodiversità, stabilità nel tempo delle specie, sbilanciamento nella composizione



Fig. 9: Ahmad Masood/Reuters, *Indian Rubbish Mountain*, 2014.

Due straccivendole raccolgono oggetti da riciclare in una discarica di New Delhi.

Fig. 10: Utpal Baruah/Reuters, *Scavengers*, 2013.

Un bambino rovista fra i rifiuti della discarica della città indiana di Guwahati in competizione per la ricerca del cibo con alcuni esemplari di maribù, uccelli saprofagi.



Fig. 11: Maciej Dakowicz, *Kolkata* (Calcutta, serie), 2007-2014.

Fig. 12: Maciej Dakowicz, *Hong Kong* (serie), 2007-2014.

fra elementi che un certo intervento umano comporta; i secondi [sociologici] aiuteranno a capire come si formano le preferenze umane per certi assetti ambientali piuttosto che per altri. Un solo esempio valga per tutti: il verde urbano richiede una valutazione diremo ecosociologica, dovendo includere le preferenze di diversi fruitori: bambini, anziani, turisti, *jogger*, ecc. Ognuna di queste categorie vorrà un rapporto fra spazi aperti e spazi boscati adatto alle proprie esigenze e aspirazioni. [...] La sostenibilità, dunque, ha un carattere multidimensionale e processuale allo stesso tempo: non può essere altro che un collage di molti criteri, frutto della composizione di diverse esigenze, le quali avranno a loro volta differenti possibilità di essere rilevate, capite e codificate dall'ecosociologo.⁹

Lo stesso testo appena citato riconosce come ambiti tematici che richiedono intervento in maniera più urgente, quello dei rifiuti solidi (includendo anche quelli industriali o speciali) e la mobilità spaziale (con tutte le sue ricadute ambientali quali inquinamento acustico e atmosferico, consumo di energia, uso del suolo per infrastrutture).

La questione della mobilità è strettamente legata alla diffusione urbana, lo *sprawl*, tema approfondito nelle sue cause dal Rapporto ANCE-CENSIS del 2012: dal secondo dopoguerra il modello espansivo basato sul consumo di suolo è rimasto sempre dominante; anziché trasformare le aree interne già urbanizzate si è costruito soprattutto nei comuni esterni alle grandi città, dove i piani urbanistici erano più permissivi, i costi delle aree più bassi, e le tipologie edilizie, di conseguenza, più vicine ai desideri dell'utenza e del mercato. La moltiplicazione di nuove grandi strutture di vendita e di intrattenimento, integrate in complessi di inedita dimensione, non di rado è stata vista dalle amministrazioni locali come una fonte di entrate straordinarie, grazie agli ingenti oneri di urbanizzazione, avanzando a ritmi impressionanti: dalla fine del 2005 alla fine del 2010 la superficie complessiva degli ipermercati è aumentata del 133,1% e quella dei grandi centri di vendita specializzati del 42,8%. Il numero dei cinema multisala è salito del 26,9%. I cosiddetti 'superluoghi', che rappresentano un'intensificazione del concetto di 'nonluogo' introdotto da Marc Augé (come Augé stesso specifica in un'intervista riportata da Fabio Gambaro sul quotidiano *La Repubblica*);¹⁰ ossia, quegli spazi isolati dalla realtà cittadina e caratterizzati da una assenza di scambi sociali, o meglio, da una fitta ma effimera rete di scambi sociali dettati solo dall'ottica del consumo (di merce, di mobilità, di prestazioni professionali).

9. Vicari Haddock 2013, p. 70.

10. Gambaro F. - *Parla Augé, Cosa resta dei miei non-luoghi*, articolo apparso in «*La Repubblica*», 31 ottobre 2007, <<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2007/10/31/parla-auge-cosa-resta-dei-miei-non-luoghi.html>> (20 ottobre 2014).

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

La massimizzazione delle entrate per gli attori pubblici e dei profitti per gli investitori privati avviene laddove suolo agricolo a basso prezzo viene trasformato in ambiente costruito. In Italia, nell'ultimo decennio, la conversione del suolo da bene pubblico a merce di scambio è stata facilitata da una serie di provvedimenti relativi, ad esempio, ai tagli ai trasferimenti dallo stato centrale e alla ridefinizione dei tributi locali, che hanno aumentato la dipendenza delle amministrazioni locali dalle entrate derivanti, appunto, dagli oneri di urbanizzazione.

Ancora la Vicari Haddock spiega che la dispersione di residenze e attività fa sì che la 'città diffusa' sia una forma urbana attraversata da flussi di persone che con i loro movimenti la strutturano in poli e ne determinano le trasformazioni. Ai flussi generati dal pendolarismo si affiancano quelli dei consumatori e dei turisti. La seconda categoria è anch'essa una popolazione temporanea, ma con spostamenti meno prevedibili sia nel tempo che nello spazio. La presenza di questi utenti può prolungarsi nell'arco di più giorni, può avere cadenze stagionali o esistere solo in corrispondenza di particolari eventi e i movimenti che produce sono multidirezionali e differenziati: si concentrano nel centro storico ma interessano anche i centri commerciali, le aree dello shopping, i luoghi della cultura e del divertimento, ovunque questi si trovino nella conurbazione. Tali flussi di mobilità generalmente erratica pongono problemi di controllo e disciplinamento di difficile soluzione.

A questi flussi si aggiungono quelli di un'altra popolazione, in robusta crescita, costituita da quanti si recano in città per affari e attività legate al loro ruolo professionale, differenziandosi dai precedenti gruppi per modelli di consumo di livello elevato. La presenza di questa popolazione favorisce lo sviluppo di attrezzature quali alberghi, centri per congressi, ristoranti, luoghi di intrattenimento, nonché dei servizi di livello elevato ad esse collegati. Infine, la città diffusa contiene un'altra popolazione, quella dei migranti, cioè di quelle persone provenienti dai paesi più poveri che raggiungono le città dei paesi occidentali in cerca di migliori opportunità di vita, alcuni in forma temporanea. È noto che queste popolazioni tendono a mantenere intensi legami con i luoghi di origine e quindi ad alimentare flussi di spostamenti di lunga distanza; all'interno della città questa popolazione sviluppa modelli



Fig. 13-14: Robert Adams, *The center of Denver - four miles distant* (alto) e *The center of Denver - ten miles distant* (basso), 1968–1971. Fotografie tratte da Adams R. - *Denver: A Photographic Survey of the Metropolitan Area*, Boulder, CO, Colorado Associated University Press, 1977. Le due immagini fanno parte di un reportage fotografico sulla città natale dell'autore. Egli, di ritorno a Denver dopo diversi anni di permanenza in un altro stato, fu profondamente colpito dai mutamenti che aveva subito la città e cominciò a fotografarne le vaste distanze e i grandi silenzi.



Fig. 15-16: Elaborazioni fotografiche degli autori. Costruire nel costruito o costruire nell'incostituito? Una questione molto dibattuta, caratterizzante il momento attuale di ridefinizione dei punti di vista sullo sviluppo urbano.

di mobilità molto eterogenei ma caratterizzati da un intenso uso del trasporto pubblico.

Tutte queste popolazioni si incontrano e sempre più spesso si scontrano nella competizione per lo spazio disponibile, dando luogo ai noti e apparentemente irresolubili problemi di congestione, traffico e inquinamento che affliggono le metropoli di tutto il mondo. Ciò è particolarmente grave per quelle città che si sono specializzate come luoghi di attrazione turistica e che sperimentano flussi particolarmente rilevanti in relazione alla popolazione residente. Al crescere dell'intensità dei flussi di movimento, cresce la dotazione di infrastrutture di mobilità, come reti ferroviarie e collegamenti aerei, quali caratteristiche di questa forma urbana.

La sostenibilità, applicata ai territori urbani, dovrebbe spingere verso contesti in cui le diverse parti si integrino, dove a predominare siano la varietà, la complessità e, soprattutto, la qualità. In quest'ottica la rigenerazione urbana può rappresentare un nodo strategico per il futuro, come suggerito da *Le proposte dell'ANCE*, nella consapevolezza che una politica di rinnovamento del patrimonio edilizio è importante sotto diversi profili: economico, perché il settore delle costruzioni rappresenta un motore determinante per l'economia, con riferimento non solo all'attività di costruzione, ma anche alla creazione di indotto; sociale, perché il recupero urbanistico ed edilizio costituisce un punto di partenza imprescindibile per il superamento di situazioni di degrado e marginalizzazione; ambientale, perché gli interventi di adeguamento strutturale e impiantistico improntati a criteri di sostenibilità ambientale, di sicurezza statica e di efficienza energetica contribuiscono alla riduzione di emissioni, costi e consumi energetici. Nel processo di rinnovamento delle città in un'ottica di sostenibilità dovranno trovare spazio interventi di ricucitura del tessuto urbano e di sostituzione edilizia, così che aree al margine, aree produttive in disuso (i cosiddetti *brownfields*) e aree degradate possano iniziare a svolgere nuove e inaspettate funzioni, capaci di rispondere alle attuali esigenze del vivere, del produrre e dell'abitare che faticano a trovare risposte adeguate nell'assetto urbano tradizionale.

Problematica del consumo di suolo

EFFETTI DEL CONSUMO DI SUOLO

Considerando l'assortimento tipologico delle categorie che vengono impattate dal consumo di suolo appare fin troppo chiaro che l'individuazione di soglie oltre le quali gli effetti del fenomeno risultino non più sostenibili è di complessità estrema. Il dossier *Terra rubata* di FAI e WWF ci fornisce un quadro dei possibili effetti del consumo di suolo:

Sfera economico-energetica:

- diseconomie dei trasporti;
- sperperi energetici;
- riduzione delle produzioni agricole.

Sfera idro-geo-pedologica:

- destabilizzazione geologica;
- irreversibilità d'uso dei suoli;
- alterazione degli assetti idraulici ipo ed epigei.

Sfera fisico-climatica:

- accentuazione della riflessione termica e dei cambiamenti climatici;
- riduzione della capacità di assorbimento delle emissioni inquinanti;
- effetti sul sequestro del carbonio;
- propagazione spaziale dei disturbi fisico-chimici.

Sfera eco-biologica:

- erosione fisica e la distruzione degli habitat;
- frammentazione ecosistemica;
- distrofia dei processi eco-biologici;
- penalizzazione dei servizi ecosistemici dell'ambiente;
- riduzione della resilienza ecologica complessiva.¹¹

Affrontare la problematica del consumo di suolo risulta più semplice se si restringe il campo all'impermeabilizzazione del suolo (Soil Sealing), l'insieme dei processi di copertura dei terreni con materiali che inibiscono irreversibilmente la funzionalità ecologica del suolo. Questo fenomeno interessa non solo le aree urbanizzate ma anche le aree agricole con problemi di compattazione dei suoli e comporta,

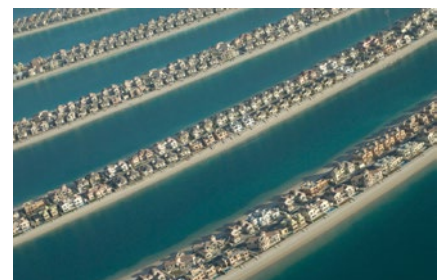


Fig. 17: Alexander Heilner, *Palm Jumeirah, Dubai*, 2010.

Fig. 18: Yann Athus-Bertrand, *Oil wells at Puesto Hernandèz, Argentina*, 2009.

Fig. 19: Yann Athus-Bertrand, *New oil palm plantations near Pundu, Borneo, Indonesia*, 2009.

11. Fondo Ambiente Italiano (FAI), World Wildlife Fund (WWF) - *TERRA RUBATA, Viaggio nell'Italia che scompare, Le analisi e le proposte di FAI e WWF sul consumo del suolo*, 2012, p.11.

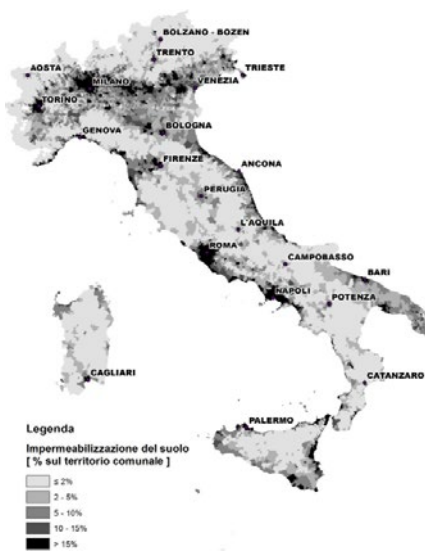


Fig. 20: Elaborazione ISPRA su dati Copernicus, *Impermeabilizzazione del suolo a livello comunale (%)*, 2009, tratto da Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) - *Il consumo di suolo in Italia*, 2014.

in particolare, la riduzione della capacità d'infiltrazione delle acque, la frammentazione degli habitat e l'interruzione dei corridoi per le specie selvatiche. L'estensione delle superfici impermeabilizzate nelle pianure alluvionali, in particolare, limita le aree di espansione naturale delle piene incrementando il rischio idraulico.

DATI SUL CONSUMO DI SUOLO

Non è sostanzialmente possibile in Italia tracciare un cerchio di 10 km di diametro senza intercettare un nucleo urbano.¹²

In base all'indagine europea del 2009 Land Use and Cover Area Frame Survey (LUCAS), in Italia il territorio a copertura artificiale del suolo risultava pari al 7,3 % della superficie totale a fronte di una media UE23 pari al 4,3 %. Considerando non la copertura fisica, come in precedenza, ma l'uso effettivo del suolo al netto delle riserve naturali il valore sale per l'Italia al 10,4 % a fronte di una media UE23 pari all'8,8 %. Nel nostro paese, quindi, il consumo di suolo è più accentuato rispetto alla media europea e risulta decisamente allarmante se si traducono i valori percentuali in metri quadrati. Secondo il Rapporto ISPRA del febbraio 2013 per oltre 50 anni sono andati scomparendo più di 7 metri quadrati al secondo di suolo libero; nel 1956 il consumo di suolo era al 2,8 % mentre nel 2010 è passato al 6,9 %. Il fenomeno ha raggiunto il suo picco di rapidità negli anni Novanta, periodo in cui si sono sfiorati i 10 metri quadrati al secondo, ma il ritmo degli ultimi 5 anni si conferma comunque drammaticamente sostenuto, con una velocità superiore agli 8 metri quadrati al secondo. Questo vuol dire che ogni 5 mesi viene cementificata una superficie pari a quella del comune di Napoli e ogni anno una superficie pari alla somma di quella di Milano e Firenze.

Il tasso impressionante di consumo di suolo in Italia non si può spiegare solo con la crescita demografica: se negli anni '50 erano 178 i metri quadrati urbanizzati per ogni italiano, nel 2012 il valore è raddoppiato, passando a quasi 370 metri quadrati, corrispondendo a un incremento della popolazione neanche lontanamente paragonabile. I piani urbanistico-territoriali hanno accompagnato ed assecondato questo

12. FAI-WWF 2012, p. 9.

orientamento al consumo sfrenato di suolo esplicando la funzione di catalizzatori dei valori dei suoli con poca efficacia nell'attenzione agli assetti ecosistemici complessivi. Urge, allora, un'inversione di rotta: Il Paese manifesta con intensità sempre maggiore la propria vulnerabilità a molteplici fattori di rischio, con una frequenza allarmante di disastri ambientali dai tempi di ritorno sempre più brevi, il che giustifica senza dubbio rilevanti investimenti nella riduzione degli effetti causati da agenti climatici e idrogeologici.¹³

In Italia, così come per altri Paesi europei, il documento cartografico riguardante l'intera copertura dei suoli del territorio nazionale, in formato digitale, è costituito dal database europeo Corine Land Cover, consultabile unitariamente e comparabile sulle tre soglie temporali disponibili del 1990, 2000 e del 2006. Oltre a questo repertorio alcune Regioni hanno autonomamente prodotto cartografie dell'uso del suolo dettagliate, accurate ed estremamente aggiornate, spesso prodotte nell'ambito della redazione dei Piani territoriali di livello Regionale o Provinciale. Oltre alla gravità del fatto che per alcune Regioni vi è una pressoché completa mancanza di questo tipo di dati, il repertorio di Corine Land Cover - come rilevato da ISPRA nel rapporto *Il consumo di suolo in Italia* del 2014 - sottostima fortemente il sistema antropizzato, non rilevando gran parte dell'urbanizzazione diffusa o dispersa che ha caratterizzato tipicamente la più recente fase dello sviluppo insediativo del Paese.

Nonostante la mole di dati di pubblico dominio in Italia non esiste ancora una misura ufficiale del consumo di suolo, per i motivi sopra citati e per l'assenza di una codificazione unitaria e accentrata delle metodologie di rilievo e comparazione. Occorre, pertanto, precisare alcuni concetti:

il consumo di suolo non è una variazione generica degli usi del suolo, né una variazione possibile, ipotizzabile o programmata, ma è una variazione rilevata dello stato di fatto dei suoli tra due intervalli di tempo determinata da un processo di antropizzazione dei suoli agricoli o naturali; il consumo di suolo non si misura arbitrariamente, ma adottando una metodologia di comparazione statistica differenziale oppure una metodologia del rilievo dei flussi costituita da una matrice delle variazioni d'uso; il consumo di suolo non è restituibile come percentuale delle superfici antropizzate, ma, [...] casomai, può essere restituito come aumento percentuale delle superfici antropizzate (tasso di variazione).¹⁴

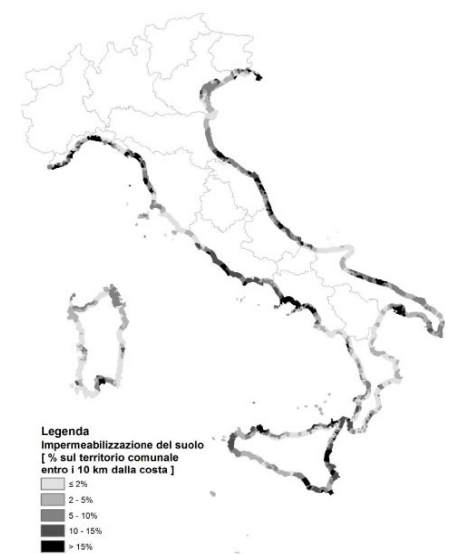
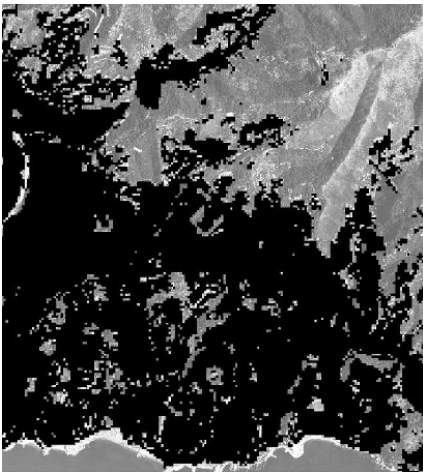


Fig. 21: Elaborazione ISPRA su dati Copernicus, *Percentuale di suolo impermeabilizzato sulla superficie comunale compresa nella fascia costiera di 10 km*, 2009, tratto da Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) - *Il consumo di suolo in Italia*, 2014.

13. FAI-WWF 2012, p. 17.

14. Gardi-Dall'Olio-Salata 2013, p. 92.



Figg. 22, 23: Copernicus / ISPRA, Confronto fra un'ortofoto e una carta raster dell'impermeabilizzazione del suolo con risoluzione pari a 20 metri, 2009.

Dal 2005 si è cominciato a sviluppare la rete di monitoraggio del consumo di suolo in maniera più coerente rispetto al progetto Corine Land Cover, grazie all'impegno dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA/APPA). Il sistema, denominato Copernicus, permette di ricostruire l'andamento del consumo di suolo in Italia dal secondo dopoguerra ad oggi, mediante una metodologia di campionamento stratificato che unisce l'interpretazione di ortofoto e carte topografiche storiche con dati telerilevati ad alta risoluzione. Questa indagine campionaria viene attualmente integrata con altre cartografie, necessarie sia per garantirne la validazione, sia per assicurare una migliore spazializzazione dei dati. Copernicus è parte integrante del programma europeo Global Monitoring for Environment and Security (GMES), finalizzato alla restituzione di cartografie e servizi informativi su diversi settori (Emergency, Security, Marine, Climate Change, Atmosphere, Land).

IL CONSUMO DI SUOLO NELLA COSTA EMILIANO-ROMAGNOLA

Noi romagnoli abbiamo umiliato la bellezza del mare. I muri e il cemento interrompono quella lunga riga azzurra che regalava a noi ragazzi l'idea dell'immensità e dell'infinito. Tutto si è ristretto sul nostro naso come mi disse il grande regista Tarkovskij, quando mi parlò dei paesaggi russi che arrivavano alle orecchie.¹⁵

Nel 1988 il *Dizionario italiano ragionato* di Angelo Gianni e Luciano Satta registrò la voce "riminizzazione": «deturpare con un'eccessiva concentrazione di costruzioni o, come si dice, con colate di cemento».¹⁶ Tuttavia il termine non solo non apparteneva né al linguaggio comune né a quello tecnico, ma era, a Rimini, totalmente sconosciuto, come ha provato un successivo sondaggio: per la maggior parte dei riminesi "riminizzare" significherebbe accogliere i turisti con la tradizionale ospitalità e cordialità romagnola. Scrive il giornalista ed europarlamentare Curzio Maltese:

Il capolavoro, l'"Otto e Mezzo" del fellinismo collettivo riminese è l'aver trasformato l'elemento più naturale che esista, il mare, in una pura finzione. Venti milioni di turisti ogni anno si rovesciano sulla Riviera Romagnola (sette a Rimini)

15. Guerra T. - *Progetti sospesi*, La Pieve, Villa Verucchio (Rimini), Poligrafica Editore, 2010, p. 17.

16. Gianni A., Satta L. - *Dizionario italiano ragionato*, Firenze, D'Anna-Sintesi, 1988.

perché “si sentono a casa” in un set creato dal nulla. Non è l'essenza dell'arte costruire dimore virtuali per gli altri? La casa dei riminesi è l'altra, dentro le mura. Ed è una vita di campagna romagnola, lenta, dolce, silenziosa e frugale. Il contrario della chiassosa “Second Life” inscenata al mare per tenere fede alla fama turistica di una terra romagnola dove si gode, si beve, si mangia, si ride e ci si diverte più che in ogni altro posto al mondo. La verità è che qui si lavora tanto e tutti per mandare avanti il “divertimentificio” degli altri. [...] Grazie alla faticosa messinscena, ai riminesi è riuscita un'impresa fallita a tutte le mete turistiche del mondo: salvare l'identità. Il turismo corrode, falsifica l'anima delle città. Venezia, Firenze, Capri, Amalfi non hanno più un'autentica vita sociale, i centri storici sono diventati sipari vuoti. I riminesi hanno creato un simulacro a mare, come gli africani costruivano villaggi finti per gli invasori, e si tengono la loro città segreta. Ci sono turisti che in venti o trent'anni non hanno mai superato il ponte di Tiberio per vedere il centro storico e se li trascini all'arco di Augusto o al Tempio Malatestiano, si stupiscono: “Ma questo l'estate scorsa non c'era”.»¹⁷

Quali sono, allora, i dati effettivi sulle politiche riguardanti l'uso del suolo nel territorio riminese e lungo la costa adriatica? Uno studio pubblicato da Legambiente nel 2013 ci consegna informazioni qualitative e quantitative su quanto è cambiata la costa emiliano-romagnola, diventando più artificiale, e quanto sia rimasto invece di agricolo o naturale, sia in termini assoluti che nel confronto all'interno di un arco temporale che va da 1988 al 2011. Lo studio ha analizzato le informazioni provenienti dalle mappe satellitari, prima lavorando su quella del 2011 e poi realizzando un confronto con la situazione al 1988, georeferenziandole e verificando dimensioni e tipo di trasformazione avvenuta. I 141 km di sviluppo della costa sono stati analizzati e suddivisi in fasce corrispondenti a cinque tipologie di paesaggio: industriali, portuali e infrastrutturali; paesaggi urbani ad alta densità; paesaggi urbani a bassa densità (per la presenza di vuoti nell'edificato); paesaggi agricoli; paesaggi naturali. La costa risulta essere urbanizzata per 82 km, il 59% del totale, di cui solo 39 km sono a bassa densità [Fig. 24].

I dati sono molto preoccupanti perché ci troviamo di fronte a una costa caratterizzata da paesaggi naturali e agricoli ricchi di storia a rischio per una urbanizzazione che non si è fermata e sta cancellando la bellezza identitaria del suo paesaggio. La costa emiliano-romagnola appare oggi divisa in due, tra una fascia a Nord, verso il Veneto, dove ancora si leggono ambiti naturali di pregio, e quella più a Sud dove è perfino difficile oggi Immaginare come fosse stato il paesaggio prima che arrivasse la distesa di alberghi, palazzi, seconde case, stabilimenti. Ciò che

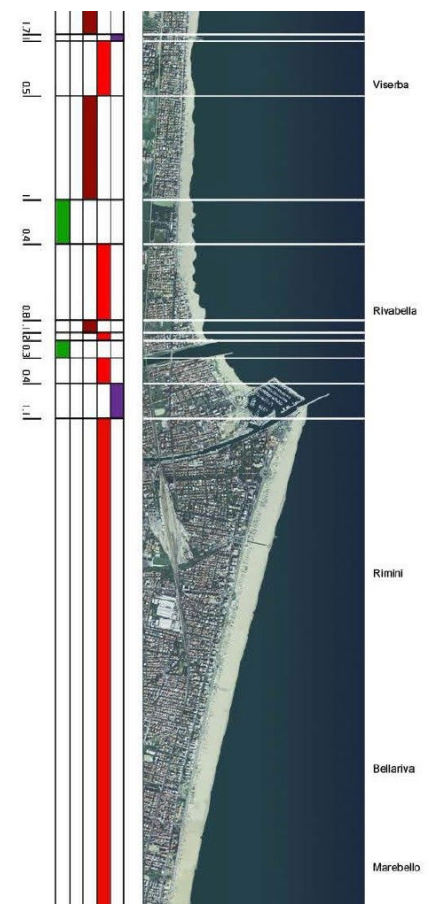


Fig. 24: Legambiente, il consumo della costa riminese, tratto da Legambiente - *Il consumo delle aree costiere italiane*, 2013.

17. Maltese C. - *Rimini ricca e allegra si vende e si nasconde*, in «La Repubblica», 21 marzo 2007, <<http://www.repubblica.it/2007/01/sezioni/politica/inchiesta-citta/potere-rimini/potere-rimini.html>> (22 ottobre 2014).

Fig. 25: Gabriele Basilico, Colonia Bolognese, Rimini, 2001. L'immagine esemplifica la massificazione del turismo balneare nella città di Rimini; ma l'edificio, ormai in stato di abbandono, simboleggia anche il recente mutamento della domanda turistica e la necessità di reinventarsi per una città che voglia rimanere al passo coi tempi.

deve far riflettere, è la densità e continuità dell'edificato, soprattutto da Cesenatico a Cattolica, con caratteri che è difficile ritrovare in altre parti d'Italia e che nel tempo ha visto crescere anche l'edificato alle spalle, costruendo uno strato sempre più spesso di edificazione tra il mare e le aree agricole cancellando ogni corridoio ambientale.¹⁸

18. Legambiente - *Il consumo delle aree costiere italiane*, 2013, p. 10.



Il contesto di Rimini

CENNI STORICI

La ricostruzione delle città devastate dalla seconda guerra mondiale e la domanda di nuove abitazioni per gli immigrati dalle campagne e dalle zone più depresse del Paese produssero, nel giro di vent'anni, un aumento di 31 milioni di vani in fabbricati residenziali coincidendo con una pressoché totale mancanza di pianificazione urbana. Lo storico Andrea De Santi illustra come a Rimini il binomio edile-balneare rappresentò l'asse portante dello sviluppo locale, determinando un'espansione urbana aggressiva ed incontrollata. Le forze di governo della città incentivarono la ricostruzione non riuscendo, sostanzialmente, a porre restrizioni alle iniziative di edificazione sul territorio da parte dei privati cittadini. Le lunghe procedure burocratiche per ottenere le licenze edilizie non erano sopportate dalla cittadinanza affamata né supportate da un adeguato apparato di controllo:

Sintomatico è un articolo de *Il Resto del Carlino* del 1955, nel quale un Riminese evidenziava come i cittadini fossero aggravati dall'inutile attesa del 'nulla osta' comunale, nelle condizioni di dover trasgredire i regolamenti e intraprendere i lavori prima di esserne stati autorizzati.¹⁹

Fino alla fine degli anni Sessanta, il centro storico fu alterato dall'aumento delle cubature e delle altezze degli edifici, demolendo anche molti dei palazzi storici risparmiati dalla guerra. Nella zona turistica i villini prebellici si sostituirono in gran parte con condomini e palazzine da destinare a pensioni ed alberghi. Stessa sorte toccò alle aree verdi esistenti tra gli edifici. La mancata pianificazione fu una scelta politica e amministrativa sentita come necessaria per la rinascita economica della città, come confermano gli atti del Consiglio Comunale.

Eppure, la trattazione di De Santi fa notare anche un impegno costante nel tentare di programmare la crescita urbanistica da parte dell'autorità locale, che, dal 1944 al 1999, ha prodotto sette piani regolatori ed un piano di ricostruzione, oltre ad innumerevoli piani particolari. Ma il



Fig. 26: Cartolina di Rimini, tratto da <http://sprudge.com/world-barista-championship-happening-week-rimini-italy.html> (10 novembre 2014).

Fig. 27: Copernicus/ISPRA, Impermeabilizzazione del suolo nel territorio riminese, 2009. Scala massima 1:10.000.

19. De Santi A. - *Rimini nel secondo dopoguerra, Trasformazioni urbane e modelli di città*, Cesena, Società Editrice «Il Ponte Vecchio», 2008, p. 63.



Fig. 28: Rilievo dell'impermeabilizzazione del suolo nel territorio riminese, scala massima 1:500.

Fig. 29: Rilievo del suolo non impermeabilizzato nel territorio riminese, scala massima 1:500.

primo ad essere approvato fu quello di Campos Venuti, solamente nel 1972, dopo quasi trent'anni dalla fine della guerra. Dopodichè, fra questo e il piano di Benevolo del 1999, solo una variante al PRG precedente, nel 1978.

RILIEVO DELL' IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO NEL TERRITORIO RIMINESE

La precisione dei dati ISPRA relativi all'impermeabilizzazione del suolo permette uno studio alla scala massima di 1:10.000 con aggiornamento all'anno 2009. Per avere una base di consultazione più precisa e aggiornata, chi scrive ha elaborato un rilievo con metodologia analoga, anche se semplificata, a quella comunemente adottata dall'ente nazionale, basandosi sul confronto ortofotografico incrociato di due fonti, Google Maps e Bing Maps, entrambe a scala di quartiere (1:500) e aggiornate al 2014 [Figg. 28, 29 e 32-30]. Dallo studio del territorio emerge un'impermeabilizzazione drammaticamente densa, estesa su tutto il territorio cittadino con una percentuale altissima. Non ci si stupisce, allora, se fra le strategie di punta del governo della città rientra l'adeguamento del sistema fognario, tallone d'Achille di una Rimini sempre più frequentemente soggetto di gravi allagamenti.

IL PIANO GENERALE DEL SISTEMA FOGNARIO DI RIMINI

Il gestore della fognatura HERA Rimini ha segnalato, nel corso dei Tavoli Permanenti di Lavoro a supporto della redazione del Piano Generale delle Fognature, delle "zone critiche per allagamenti o disfunzioni della rete". Si tratta di territori in cui si verificano, con una incidenza elevata e in corrispondenza di un determinato evento di pioggia o di un particolare livello del mare, allagamenti concentrati o diffusi dovuti, come cause dirette, alla depressione del territorio, alla vetustà della rete e alle sue scarse pendenze, all'insufficiente dimensione dei collettori e alle forti sedimentazioni nelle tubature.

Il Piano Generale del Sistema Fognario individua il problema maggiore della rete di drenaggio del Comune di Rimini: gran parte

degli scoli con foce diretta a mare sono stati trasformati, durante la progressiva urbanizzazione, in collettori fognari per il recapito della rete fognaria urbana bianca, molto spesso mista ed occasionalmente, in emergenza, anche nera. Per questo motivo, quasi ovunque le parti terminali delle fosse sono state tombate e le foci intercettate da sistemi di paratoie abbinati ad impianti di sollevamento che deviano le acque di prima pioggia alla depurazione. In corrispondenza di eventi meteorici particolarmente intensi si genera la necessità di aprire gli organi di interclusione che normalmente presidiano le foci degli scoli per consentire lo scarico a mare dei reflui. Questo fatto comporta delle conseguenze ambientali piuttosto pesanti, e tuttavia non sempre riesce a salvaguardare il territorio dagli allagamenti.

STRATEGIE E PROPOSTE PER LA CITTA' DI RIMINI

Il Piano Generale del Sistema Fognario pone l'attenzione sull'ambiente riminese troppo densamente edificato e impermeabilizzato e sulla difficoltà evidente di smaltire i reflui durante eventi climatici importanti. Di conseguenza, l'amministrazione ha previsto di ricalibrare il collettamento degli scarichi e ammodernare l'impianto di depurazione, integrando l'apparato con vasche di laminazione di nuova progettazione per il contenimento di piene fluviali e rigurgiti fognari, alcune delle quali funzionanti anche come vasche di prima pioggia finalizzate alla depurazione dei primi volumi di acqua piovana raccolti dalle sedi stradali.

Appaiono strategicamente coerenti con le problematiche ambientali della città di Rimini anche le proposte che ANCE illustra in *Un piano per la città*: reintervenire sul patrimonio esistente, una grande risorsa oggi sottoutilizzata, per favorire l'evoluzione della città in una direzione sostenibile, mirando al recupero di qualità e funzionalità e riducendo l'impermeabilizzazione e la compattazione di nuovo suolo. Allo stesso modo viene definita necessaria e urgente la concertazione di una pianificazione urbana coerente con le politiche dei trasporti, con l'obiettivo di combattere l'espansione disordinata verso le aree periurbane e rurali, lo *sprawl*.



Fig. 30: Allagamenti a Rimini, 2012, tratto da <http://www.altarimini.it/News49864-temporale-rimini-allagamenti-automobilisti-in-difficolta-e-persone-al-buio.php> (10 novembre 2014).

Fig. 31: Scarichi a mare della rete fognaria di Rimini, tratto da <http://www.bastamerdainmare.it/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=85> (10 novembre 2014).

Il concetto di densità può assumere una nuova accezione positiva se legato all'efficienza, alla qualità e alla sostenibilità; la scelta da incoraggiare è quella di densificare nelle aree ad elevata accessibilità infrastrutturale, in base a opportune linee guida e in relazione a standard di qualità, per sfruttare al meglio le risorse esistenti all'interno delle città, risparmiando territorio. Si tratta in sostanza di valorizzare gli investimenti collettivi già fatti o in corso di realizzazione sulla rete dei trasporti pubblici e sui servizi.²⁰

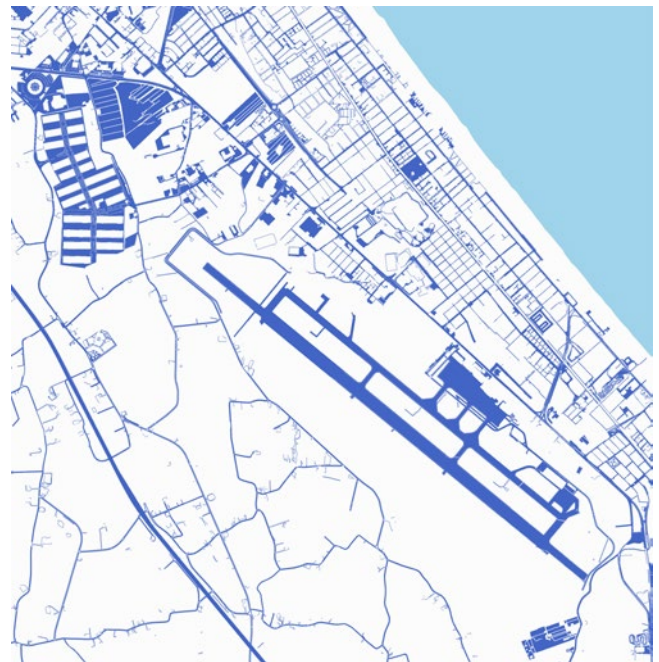
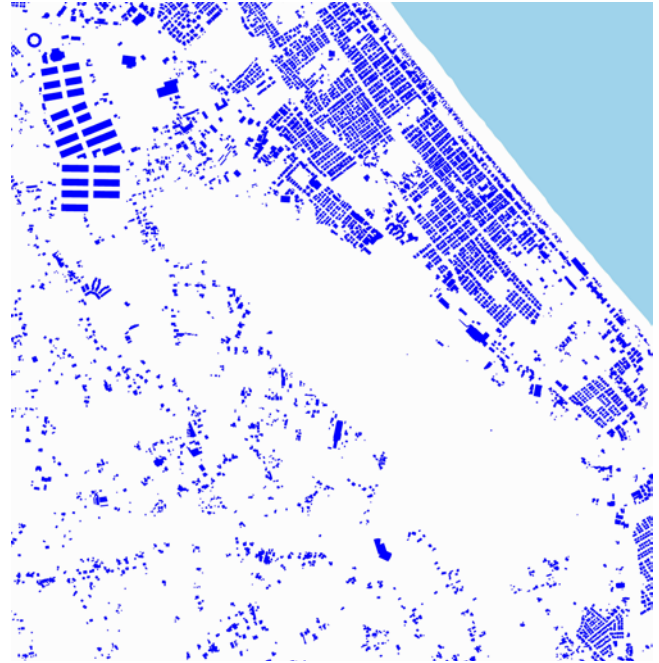
Proprio da queste linee guida proposte da ANCE partiranno gli autori della presente trattazione per l'elaborazione del progetto di rigenerazione urbana nell'ambito del Laboratorio di Sintesi Finale *Figure di Spazi Urbani*. Le strategie che verranno adottate, in sostanziale accordo con le scelte degli altri gruppi che si occupano della medesima area (area della stazione ferroviaria, proprietà delle Ferrovie dello Stato), prevedono innanzitutto la ricucitura spaziale del tessuto urbano, che presenta importanti vuoti da colmare con strutture al servizio della collettività, spazi commerciali e a vocazione terziaria, nonché residenze di vario taglio e alloggi per studenti. Poiché si opera in una zona centrale e privilegiata dal punto di vista infrastrutturale, la densità dei comparti edificati sarà elevata, anche per potenziarne l'effetto rivitalizzante, unitamente all'ingente rafforzamento della rete degli spazi aperti, del verde pubblico, e dei collegamenti ciclo-pedonali. La progettazione del costruito si concentrerà sui suoli la cui funzione naturale è già compromessa e si restituiranno alla cittadinanza riminese quei manufatti edilizi che rappresentano la memoria storica del periodo romano (anfiteatro e mura della città) e del primo Novecento (strutture a servizio della ferrovia) che attualmente risultano inagibili. A livello concettuale l'obiettivo principale è quello di risaldare le due maglie di città che si sono sviluppate in maniera totalmente indipendente dal dopoguerra ad oggi, la città storica e la città del mare, per ricostituire l'idea di una Rimini in armonia fra le sue parti e invertire la deriva centrifuga che da decenni caratterizza lo sviluppo urbano della città ai danni del territorio naturale e rurale.

20. Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE) - *Un piano per le città, Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile*, Le proposte dell' ANCE, 2012, pag. 26.

Fig. 32-35, da in alto a sinistra, in senso orario: Ortofoto del territorio urbano riminese; rilievo del suolo edificato; rilievo del suolo impermeabilizzato a uso infrastrutturale; rilievo del suolo impermeabilizzato totale. Elaborazioni degli autori, scala massima 1:500.



Fig. 36-40, da in alto a sinistra, in senso orario: Ortofoto del territorio urbano compreso fra Rimini e Riccione; rilievo del suolo edificato; rilievo del suolo impermeabilizzato a uso infrastrutturale; rilievo del suolo impermeabilizzato totale. Elaborazioni degli autori, scala massima 1:500.



BIBLIOGRAFIA.

Adams, R. 1977, *Denver: A Photographic Survey of the Metropolitan Area*, Boulder, CO: Colorado Associated University Press,

Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE) 2012 *Un piano per le città, Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile, Le proposte dell' ANCE*,

Id., Centro Studi Investimenti Sociali (CENSIS) 2012- *Un piano per le città, Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile, Materiali per una riflessione a tutto campo*,

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

Bagliani, M. et al. 2009, *Tecniche e principi ecologici dell'abitare, L'Impronta Ecologica nella valutazione degli impatti dell'edilizia residenziale*, Torino: IRES Piemonte,

Basilico, G. 2001, *L.R.19/98, La riqualificazione delle aree urbane in Emilia-Romagna*, Bologna: Editrice Compositori

Bauman, Z. 2000, *Liquid Modernity*, Cambridge: Polity, trad. it. di Minucci, S. 2011 *Modernità liquida*, Roma/Bari: Laterza

Brower, D. R., Chapple, S. 2003, *Parlino le montagne, scorrono i fiumi*, Torino: Blu edizioni

Comune di Rimini, Assessorato mobilità, lavori pubblici e qualità urbana, Assessorato alle politiche ambientali 2010, *Piano generale del sistema fognario del Comune di Rimini*

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

De Santi, A. 2008, *Rimini nel secondo dopoguerra, Trasformazioni urbane e modelli di città*, Cesena: Società Editrice Il Ponte Vecchio

European Environment Agency (EEA) 2006, *EEA Report No 11/2006, Land accounts for Europe 1990–2000, Towards integrated land and ecosystem accounting*

BIBLIOGRAFIA

Finiguerra, D. 2012, *8 mq al secondo, salvare l'Italia dall'asfalto e dal cemento*, Bologna: Emi Editrice Missionaria Italiana

Fondo Ambiente Italiano (FAI), World Wildlife Fund (WWF) 2012 *TERRA RUBATA, Viaggio nell'Italia che scompare, Le analisi e le proposte di FAI e WWF sul consumo del suolo*

Gardi, C., Dall'Olio, N., Salata, S. 2013, *L'insostenibile consumo di suolo*, Monfalcone (Gorizia): EdicomEdizioni

Gianni, A., Satta, L. 1988, *Dizionario italiano ragionato*, Firenze: D'Anna-Sintesi

Guerra, T. 2010, *Progetti sospesi*, Villa Verucchio (Rimini): La Pieve Poligrafica Editore

Hui, C. 2006, *Carrying capacity, population equilibrium and environment's maximal load*, in «Ecological Modelling», 192, Elsevier,

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

Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) 2014 *Il consumo di suolo in Italia*

Legambiente 2013, *Il consumo delle aree costiere italiane*

Negri Zamagni, V. 2002, *Sviluppo economico e trasformazioni sociali a Rimini nel secondo novecento*, Rimini: Pietroneno Capitani Editore

Osservatorio Nazionale sui Consumi di Suolo (ONCS) 2009. *Primo rapporto*

Vicari Haddock, S. 2013, *Questioni Urbane*, Bologna: LI.PE

Wackernagel, M., Rees, W. 1996, *L'Impronta Ecologica*, Milano: Edizioni Ambiente

World Wildlife Fund (WWF) 2014, *Cemento coast to coast: 25 anni di natura cancellata dalle coste italiane*

SITOGRAFIA

Christopher St. John, *Brooklyn Grange – A New York Growing Season*, 2013.

< <http://vimeo.com/86266334>> (15 novembre 2014)

Enciclopedia libera Wikipedia - *Consumo di suolo*,

< http://it.wikipedia.org/wiki/Consumo_di_suolo> (20 ottobre 2014)

Gambaro F. - *Parla Augé, Cosa resta dei miei non-luoghi*, articolo apparso in «La Repubblica», 31 ottobre 2007,

< <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2007/10/31/parla-auge-cosa-resta-dei-miei-non-luoghi.html>> (20 ottobre 2014)

Maltese C. - *Rimini ricca e allegra si vende e si nasconde*, in «La Repubblica», 21 marzo 2007,

< <http://www.repubblica.it/2007/01/sezioni/politica/inchiesta-citta/potere-rimini/potere-rimini.html>>

(22 ottobre 2014)

Id. - *Living Planet report WWF*, 2014, WWF Italia - *LPR 2014 sintesi in italiano*, in «wwf.it», 30 settembre 2014,

< <http://www.wwf.it/news/?10840/Living-Planet-report-WWF-2014>> (22 ottobre 2014)

3. MOBILITÀ E CITTÀ DIFFUSA

Modelli e sviluppo	73
La città densa	73
Crisi della città storica	75
I modelli urbani della scuola di Chicago	79
Delocalizzazione dei poli produttivi e di eccellenza nella città diffusa	81
Alta mobilità e facile accessibilità	83
Costante tendenza alla metropolizzazione	85
Isotropie e gerarchie urbane	89
Tubi, spugne, e placche, mappe e modelli della rete della mobilità	95
Bibliografia	95



MOBILITÀ E CITTÀ DIFFUSA

Modelli e sviluppo

LA CITTA' DENSA

Nel celebre saggio *La città nella storia*, Lewis Mumford¹ 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

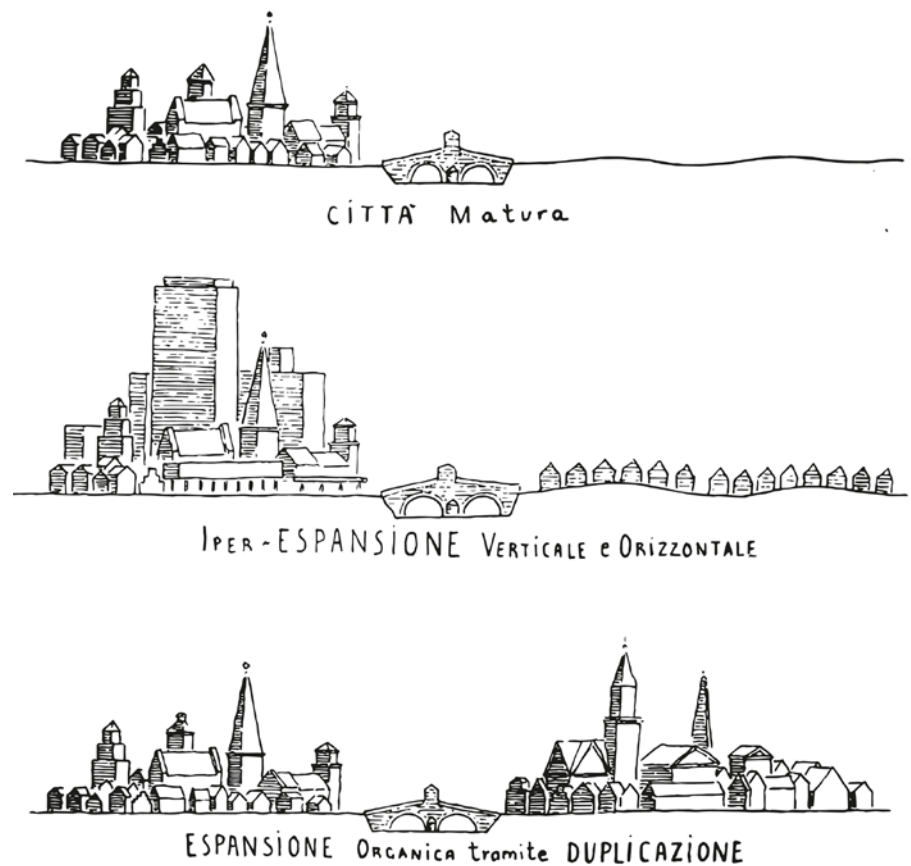


Fig. 1 Pianta prospettica della città di Rimini tratta da "Civitates Orbis Terrarum" pubblicata a Colonia tra il 1572 e il 1617. Opera voluta da G. Braun a continuazione del "Theatrum" di Ortelius. Parteciparono alla stesura dell'opera i migliori calcografi del tempo come F. Hogenberg e S. Neuvelt e 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
Fig. 2 Pianta storica di Palmanova, città fortezza che rappresenta l'immagine per eccellenza di città tradizionale: densa e concentrata.

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

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. 3]

CRISI DELLA CITTA' STORICA

Nel testo *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Francesco Indovina² 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



Fig. 3 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 I disegni di Léon Kier, manifestano una critica alla città diffusa, Krier L., *L'armonia architettonica degli insediamenti*, 2008, Firenze: Libreria Editrice Fiorentina, Pag. 9

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



Fig.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

Fig.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 trovasse all'interno della città storica, fa dell'urbanizzazione diffusa una città diffusa.

enclave, spesso con connotazione parentale, che si rapportano al territorio circostante in modo ridotto, sia socialmente che economicamente, per la frequente produzione agricola di 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"¹ 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.

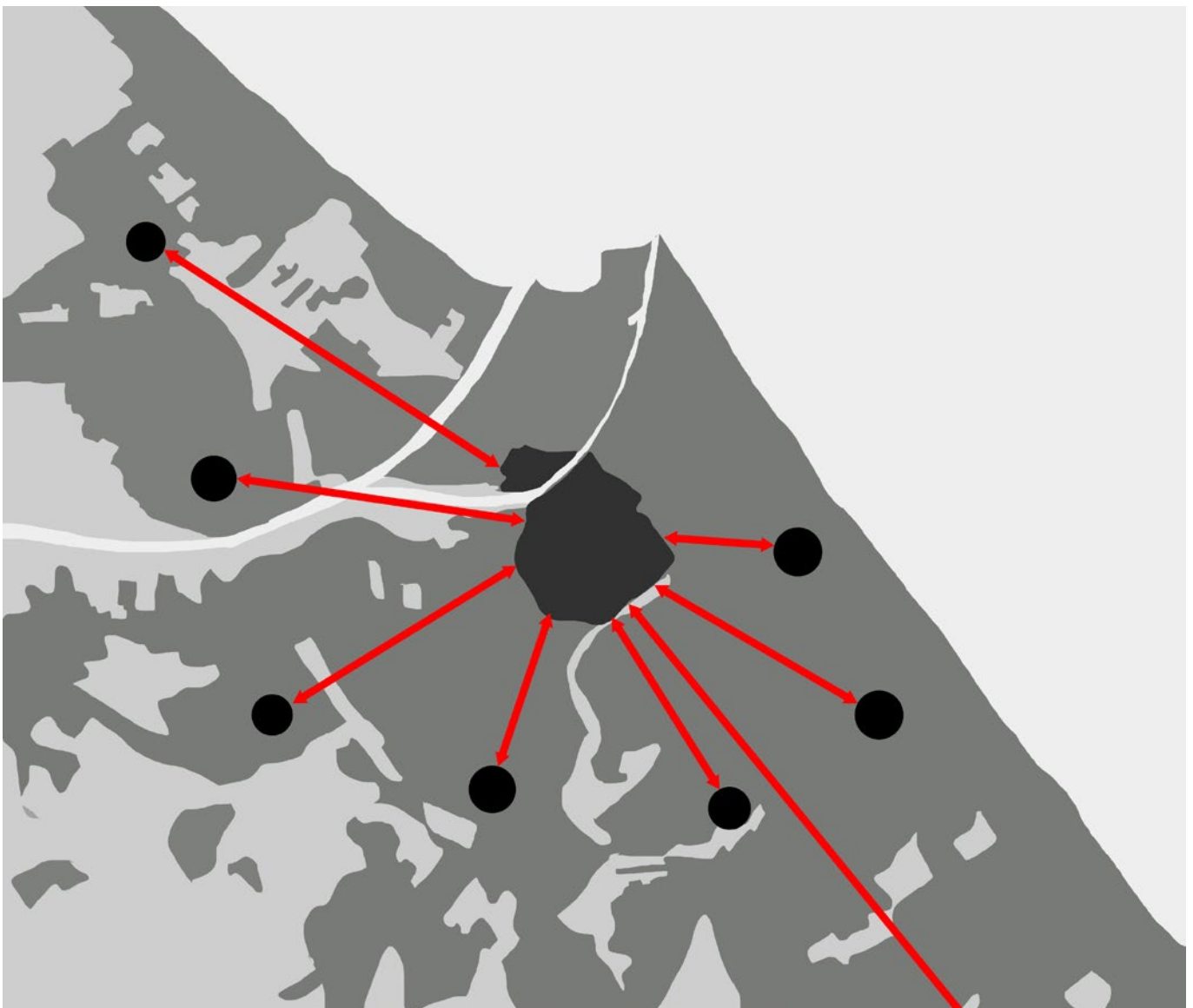
Sovente si fa riferimento alla città diffusa come un fenomeno di sprawl di tipo nord-americano. Esistono due fondamentali differenze, come sottolinea Andres Duany in *Suburban Nation: the rise of sprawl and the decline of the american dream*³ tralasciando le quali non si può avere comprensione dei fenomeni 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.

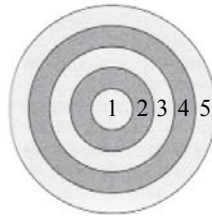
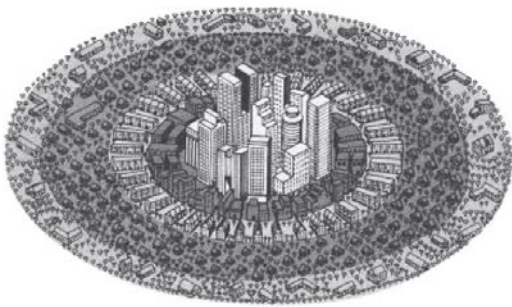
3.Duany A., 2010, *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, New York: North Point

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

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*⁴ cerca di spiegare perché le città siano situate in un luogo specifico e non distribuite

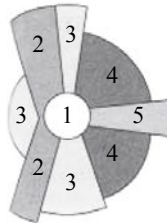
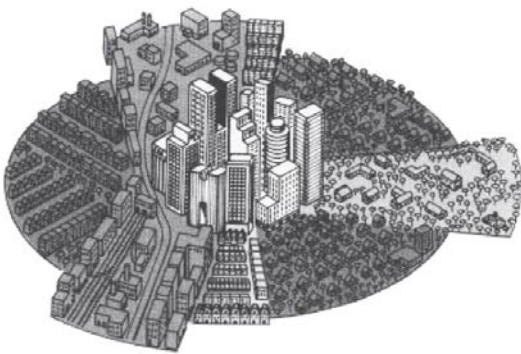
disordinatamente sul territorio, ed in seguito come le città più grandi abbiano caratteristiche e potenzialità che mancano ai luoghi gerarchicamente inferiori (funzioni del traffico, ecc.). Lo sviluppo del territorio mediante la realizzazione ed il potenziamento di autostrade, aeroporti, ed ulteriori infrastrutture, influenza direttamente ed indirettamente la forma della città, e le funzioni produttive che vi sorgeranno.





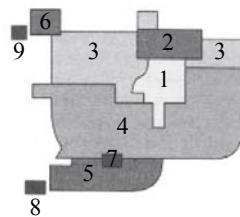
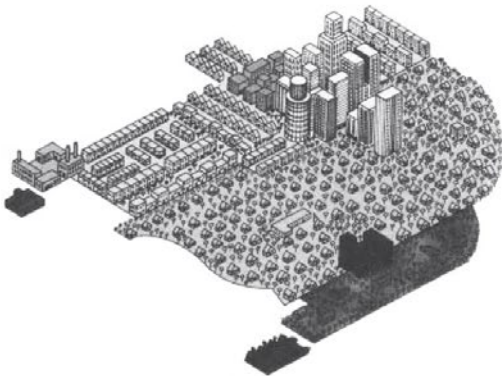
Il modello di città concentrico-radiale

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*⁵. 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.

« 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 periferia. Questi sobborghi ci mostrano un tipo di città modificato. La struttura dell'abitato, così come si è formata negli ultimi decenni,

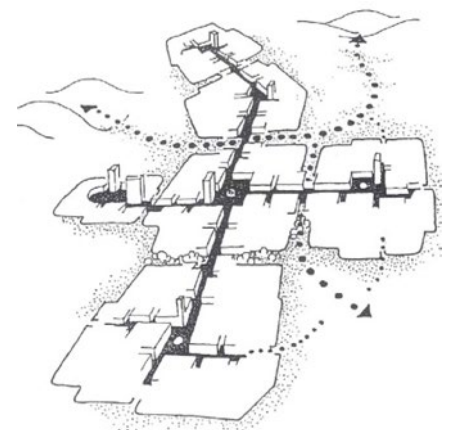


Fig. 8 Rappresentazione dei tre modelli di città secondo Burgess, Hoyt e Harris-Ullmann.

«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 città la 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

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. »⁵

Il modello di Harris & Ullmann riportate in *Bausteine der Wirtschaftsgeographie* di Reichart⁵ 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.

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

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*⁷, 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 degerarchizza. 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, proponano 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.

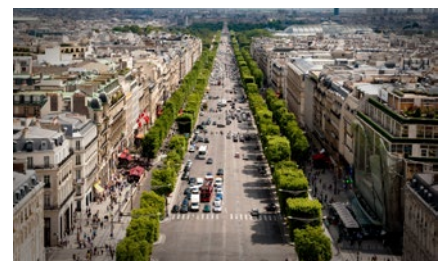


Fig.10-11, Due fotografie degli sventramenti voluti da Napoleone III a Parigi. Le modificazioni urbanistiche all'assetto urbano della capitale francese, coordinate da Haussmann, sono fra le più note, per aver contribuito a modificare il volto di una città, che nel XIX sec. d.C. conservava ancora la struttura 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

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



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*⁸, 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*⁹, 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. 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

Fig.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

8. Conti S., 1981, *Capitale e territorio. Processo capitalistico e utilizzazione del territorio in Italia*, Milano: Franco Angeli
9. Mumford L., 2002, *La città nella storia*, Milano: Bompiani



COSTANTE TENDENZA ALLA METROPOLIZZAZIONE

Il territorio e la città sono in continua trasformazione, come evidenzia Francesco Indovina in *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*¹⁰; 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 residenziali¹¹. 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»². 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 per garantire migliori condizioni di vita alle popolazioni insediate. I

Fig. 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 avuta 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

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

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

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

13. 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.15 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

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





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»¹⁴.

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.

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

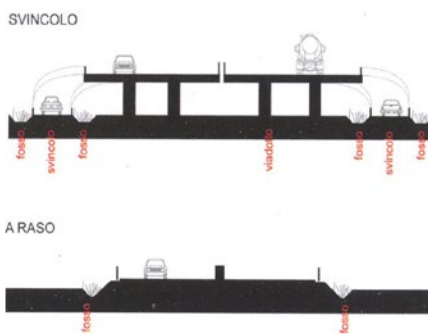


Fig.17 Sezioni tubi: sono le strade che stabiliscono un rapporto di programmatico distacco con il contesto. Fabian L., *On Mobility 2*, 2012, Venezia: Marsilio, pp. 55

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.

«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 »¹⁵.

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

«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». ¹⁶

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.

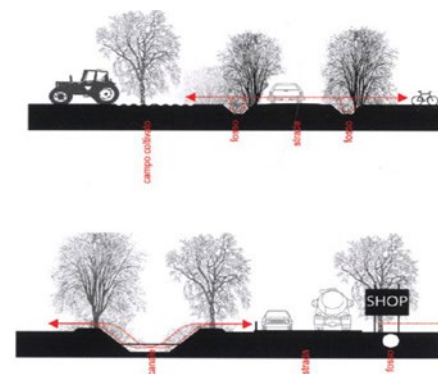


Fig.18 Traffic in town: un'eccessiva "ospitalità" nei confronti dei veicoli a motore può far crollare l'intero sistema della mobilità.

Buchanan C., *Traffic in Towns*, 1963, London: HMSO, pag 21

Fig.19 Foto in basso

Fabian L., *On Mobility 2*, 2012, Venezia: Marsilio Editore, pp. 57

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



Fig. 20 Localizzazione delle placche urbane dislocate nell'urbanizzazione diffusa di Rimini.

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*¹⁹, 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 CO₂ 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.

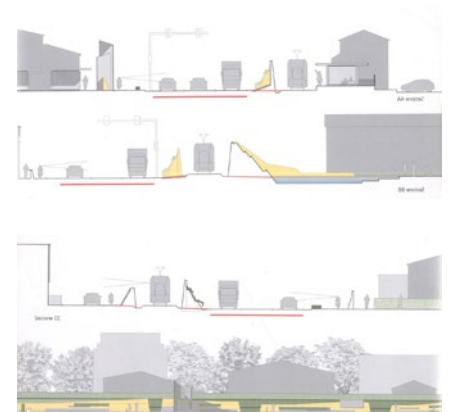


Fig.21 Sezione che rappresenta come tutte le reti per la movimentazione "convivono" sullo stesso piano stradale. Fabian L., *On mobility 2*, 2012, Venezia: Marsilio Editore

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

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

4. LA METROPOLI RIVIERA

Origine e carattere	101
La metropoli riviera	101
Lo sviluppo della città balneare	102
La megalopoli	103
La struttura	104
L'identità del luogo	106
Bibliografia	110

LA METROPOLI RIVIERA

Origine e carattere

LA METROPOLI RIVIERA

“*Metropoli riviera*” è un termine non presente nel linguaggio comune; l’architetto Mirko Zardini lo usa in un suo testo per indicare un grosso agglomerato urbano localizzato lungo la costa adriatica che si estende per 120 km dalle colline marchigiane fino al ramo più meridionale del Po, il turismo è il fattore che ha determinato nell’arco di un secolo un cambiamento radicale dell’ambiente costiero trasformandolo in una «fabbrica del divertimento».¹ In altri testi si è parlato di *metropoli balneare* riferendosi al territorio compreso tra Rimini e Gabicce ricco di discoteche e club che lo hanno reso «il cuore di un fermento sociale, musicale e culturale senza precedenti».² Questo organismo di grandi dimensioni non è semplicemente uno sviluppo urbano, ma è un insieme di valori, idee, significati che hanno poi generato mode, stereotipi, film. Non si può certo dimenticare *Amarcord*, il film di Federico Fellini che descrive in maniera nostalgica una Rimini tranquilla degli anni 30 in cui si svolgevano feste paesane. Altra immagine della Riviera Romagnola, legata all’ambiente gastronomico, è quella del chiosco delle piadine che ha trovato una riconoscibilità riprendendo la forma delle cabine balneari a bande verticali colorate; grazie al turismo la piadina si è trasformata da prodotto della cultura popolare in una sorta di fast food romagnolo divenendo immagine del luogo. Anche la vita notturna è una della tante mode della *metropoli riviera*: in questo caso si parla addirittura di *discoriviera*³ per sottolineare la numerosa presenza di locali che offrono musica e divertimento ai numerosi turisti che prediligono questi interessi. Per comprendere al meglio la *metropoli riviera* si ritiene necessario affrontare tutti gli aspetti che sono ad essa connessi: pertanto si è deciso di partire da una ricostruzione storica del turismo che metta in luce le origini e i primi sviluppi fino ad arrivare alla situazione attuale. La descrizione non si limita ai fatti storici, ma scende anche nei caratteri urbani e architettonici della metropoli. Infine non può mancare una riflessione sull’identità del luogo per capire quali sono i valori di questi luoghi anche attraverso il pensiero di architetti.



Fig. 1 Giuliano Geleng, manifesto di *Amarcord* di Federico Fellini, 1973; da Farina 1995

1. Zardini 2006, p.8

2. Pacoda 1986, p.23

3. Zardini 2006, p.50



Fig. 2 Marcello Dudovich, manifesto cm 100x140 Stampa Baroni, Milano. Treviso, raccolta Salce, 4123; riportato in Farina 1995

LO SVILUPPO DELLA CITTA' BALNEARE

Lo sviluppo della città balneare risale alla seconda metà dell'Ottocento ed è dovuto all'azione congiunta di svariati fattori fra i quali le bonifiche, l'estensione delle reti ferroviarie, il potenziamento commerciale di alcuni porti che hanno determinato un'inversione delle dinamiche insediative nella costa adriatica.⁴ In questo contesto lo sviluppo del turismo balneare è il fattore che ha avuto maggiore influenza nel processo di popolamento. L'inizio del turismo in riviera si fa risalire al 1843 quando a Rimini viene aperto il primo stabilimento balneare per permettere i primi bagni in mare: l'ambiente marino viene valutato come un luogo salubre per l'aria e si incomincia a scoprire il potenziale turistico della costa.⁵ Questo evento segna un passo importante nello sviluppo delle città di mare: se fino a quel periodo si erano sviluppate a monte della linea della falesia morta, cioè quel dislivello che divide la terra dagli *staggi del mare*,⁶ ora lo sviluppo comprende anche lo spazio litoraneo attraverso la costruzione di strade e di edifici al servizio dei turisti. In questa fase di *prototurismo*⁷ la villeggiatura è riservata ad una élite assai ristretta. Verso la fine del secolo vengono costruiti nelle pinete i primi villini e le strade che congiungono le realtà rurali costiere. All'inizio del Novecento si ha un deciso sviluppo degli stabilimenti balneari che portano ad ampliamenti urbani e nuovi edifici come il Grand Hotel di Rimini inaugurato nel 1908. Su questa onda culturale si costruiscono le prime cabine da spiaggia connesse all'uso terapeutico del mare, pochi decenni più avanti le località balneari si apprezzano per la loro bellezza, per i panorami, per la natura che mettevano in mostra, per le attività di relax che offrivano e per la purezza dell'aria. La prima guerra mondiale interrompe il processo di crescita della balneazione e delle attività alberghiere. Successivamente, nel periodo fascista riprendono i flussi turistici e si costruiscono colonie in quanto, secondo l'ideologia del regime, gli italiani dovevano essere forti e sani attraverso bagni di sole e aria marina salutare.⁸ Con il boom economico degli anni cinquanta, la situazione cambia profondamente: le pensioni e gli alberghi di categoria bassa crescono enormemente per offrire una possibilità di vacanza a buon mercato agli operai delle grandi città come Torino e Milano, il mare perde il concetto di ambiente dalle proprietà terapeutiche per divenire luogo di vacanza. «In questo panorama di crescita si forma

4. Orioli 2013 p.33

5. Turri 2004 pp.176-181

6. Per una sintesi delle caratteristiche geologiche del territorio costiero si fa riferimento a "Parametro", n. 110, pp. 22-23

7. Per il riconoscimento di diverse stagioni del turismo, dal "prototurismo" al turismo "postmoderno", si fa riferimento a Battilani 2009

8. Istituto per i beni culturali della Regione pp.123-127 Emilia-Romagna 1986

lo scheletro della megalopoli che si espande sempre di più anche attraverso edifici come i grattacieli che ambiscono a ricreare una Atlantic City sulla riviera adriatica». ⁹ Agevolati dai nuovi mezzi di trasporto e dallo sviluppo infrastrutturale, i turisti si spostano sempre di più e sempre più facilmente incrementando fortemente la crescita delle località marine. In particolare i turisti nordici abbandonano le precedenti forme di villeggiatura nelle coste più fredde dell'Atlantico per dirigersi verso luoghi più caldi a sud. Gli antichi centri marittimi sono diventati una macchia unica che ha ridisegnato in poco più di un secolo il volto della costa. L'industria della vacanza procede decisa verso nuovi interessi con cui attrarre sempre più turisti: non più solo mare e spiaggia, ma anche musica, ballo, gastronomia e più in generale divertimento.

LA MEGALOPOLI

La creazione delle località marine occidentali come luoghi di benessere, svago e piacere viene accompagnato dallo sviluppo di una nuova forma urbana, la città balneare, e dall'emergere di una nuova architettura preposta al benessere. L'architettura balneare di maggior prestigio è in grado di sfruttare al massimo la propria posizione "lungo il fronte" e vicino al mare per sorprendere il turista. In particolare, l'architettura balneare non comprende solo le costruzioni più ovvie, quali alberghi affacciati sul mare, piscine e pontili, ma anche gli elementi più minuti quali le cabine sulla spiaggia, le balaustre delle passeggiate, i villaggi turistici, i parchi marini e gli spazi aperti progettati a scala urbana per pianificare intere località. Insieme questi elementi costituiscono un'immagine che ha un valore non solo architettonico ma anche culturale; quest'ultimo si è poi evoluto nel corso del tempo differenziandosi nelle diverse località. Le forme dell'architettura non derivano solo dal luogo in cui si trovano ma anche dai villeggianti, ossia da quella moltitudine di persone che fanno vacanza, modificando il luogo con le loro consuetudini ed esigenze sempre mutevoli. Il continuo interesse dei turisti per la vacanza al mare ha determinato il successo di queste località: la crescita urbana ha trovato corrispondenza in un'architettura balneare contraddistinta

⁹ Turri 2004 pp.176-181

da alberghi, villaggi-vacanza e ville che rispecchiano l'attuale consumo della natura marittima. La riviera romagnola col suo ambiente marino può sembrare una realtà molto diversa dalle megalopoli industriali: nei mesi estivi il traffico, il dinamismo dei cuori urbani, le vaste estensioni di zone residenziali, i grattacieli e le fiumane di luci notturne generano un paesaggio urbano unico, differente da quello delle altre megalopoli dell'entroterra. I centri del litorale da Ravenna a Rimini si sono fusi in un'unica città lineare di 70 chilometri la cui popolazione nel mese di agosto triplica grazie all'offerta turistica. «La diffusione urbana che si è generata a partire dal secondo dopoguerra attraverso l'occupazione incontrollata di aree agricole o inedificate, ha portato alla polverizzazione della città all'interno di un territorio contenitore in cui i rapporti tra spazio e società sono stati completamente ridisegnati».¹⁰

LA STRUTTURA

La struttura urbana di questi centri costieri risulta molto semplice: si sviluppa lungo la linea di costa e parallela ad essa corre la strada nazionale costruita dopo l'Unità d'Italia per creare collegamenti tra la regione padana e la penisola lungo il litorale adriatico; questa ricalca il precedente tracciato della via Flaminia costruita attorno all'anno 220 a.C. su ordine del console Caio Flaminio. Tra questa e il mare si trova la linea ferroviaria che costituisce una barriera per passare dalla strada al mare. I nuclei originari dei centri litoranei si situano tra la ferrovia e il mare, le strade principali parallele al mare si incrociano con altre ad esse perpendicolari, il tutto genera un tessuto geometrico semplice e molto regolare.¹¹ Con la crescita del turismo sono state edificate ampie zone senza una adeguata pianificazione degli spazi, il tessuto urbanizzato, sotto questa continua espansione, si amplia lungo le direttrici stradali litoranee andando a fondersi con gli altri centri litoranei; da ciò ha origine la città continua sulla costa che presenta leggere attenuazioni solo nel passaggio da un territorio comunale all'altro; per il resto le spiagge sono occupate da un'ininterrotta successione di stabilimenti balneari, ombrelloni, lungomari sui quali sorgono alberghi, pensioni e residenze. Il lungomare nelle città costiere assume un ruolo rappresentativo: è lì che si concentrano il turismo, gli alberghi e le residenze più lussuose, è

10 Orioli 2013 p.36

11 Turri 2004 pp.176-181

lo spazio pubblico per eccellenza. E' un nuovo centro urbano sul quale originariamente avevano il fronte solo ville e villini condominiali, poi, con lo sviluppo del turismo, hanno lasciato il posto a pensioni e alberghi. L'importanza del lungomare è strettamente connessa con la presenza della spiaggia alla quale si accedeva in origine da ingressi puntuali caratterizzati dalla presenza di singolari rotonde (fig.3), punti unici attorno ai quali si localizzavano le stazioni balneari; oggi la spiaggia è caratterizzata da una successione di stabilimenti balneari, un luogo indifferente che corre senza particolari variazioni da un comune all'altro. La modificazione dell'assetto della metropoli riviera viene modellato dal flusso di turisti che, in base agli interessi sempre mutevoli, determina la nascita di nuove attrazioni nelle città costiere.

Fig. 3 La rotonda a mare dello stabilimento Roma, opera di G. B. Milani, vista dal bagnasciuga antistante; da www.archivioluce.it



Fig. 4 Nicholas Grimshaw, The Eden Project, Cornwall, UK, 2001;
da www.grimshaw-architects.com

L'IDENTITA' DEL LUOGO

Il periodico afflusso dei turisti sulla costa ha cambiato non solo l'aspetto fisico delle località balneari, ma anche l'idea stessa di litorale. Da luogo inafferrabile e ignoto, oggi il mare è una meta di divertimento, un'evasione dalla vita quotidiana. Questa trasformazione identitaria è visibile dall'analisi di luoghi e architetture che appartengono al panorama marittimo turistico europeo, i monumenti di questi centri sono edifici inediti: alberghi come castelli e teatri come templi in riva al mare. La città balneare appare come un'estensione della metropoli proiettata sulla riva del mare, nell'800 si riproducono i luoghi centrali come dimostrano i grand hotel, le piattaforme sul mare definiscono piazze che intersecano assi urbani. In queste città balneari non possono mancare edifici capaci di riassumere in sé i caratteri e le funzioni della città turistica: stiamo parlando di teatri sospesi su palafitte, piazze coperte, palazzi delle feste come la rotonda realizzata da Giovanni Battista Milani a Ostia (1925),



winter gardens e pontili che si riallacciano all'esperienza del Cristal Palace, ovvero a quei luoghi del trionfo e dello scambio della merce raccontati da Walter Benjamin nel saggio sulla Parigi del XIX secolo.¹²

Il filosofo tedesco nel testo *Das Passagenwerk*¹³ intende studiare le origini della modernità analizzando la città di Parigi del XIX secolo: nell'opera l'autore analizza la fantasmagoria della modernità, ossia le illusioni, le fantasie che il capitalismo ha condotto con sé e i luoghi in cui esse si sviluppano. I *Passages* sono corridoi coperti in ferro e vetro che attraversano interi caseggiati in cui sorgono centri del commercio di articoli di lusso, gli oggetti esposti vengono dunque esaltati e nel caso delle esposizioni universali si può parlare di «pellegrinaggio al feticcio merce»¹⁴. Questi sono spazi della fantasmagoria commerciale ottocentesca che è presente anche in progetti recenti come quello di Nicholas Grimshaw (2001) sperimentato nel parco The Eden Project (fig.4) costituito da bolle di plastica. Oltre a luogo dei divertimenti, la città balneare si è dovuta confrontare col paesaggio per definire una sua identità: il villaggio nella pineta appare come una sorta di ritorno al paradiso perduto prima della diffusione del turismo di massa. Attraverso altre categorie si può cogliere un altro aspetto della città balneare: per Robert Venturi una delle qualità essenziali dell'architettura delle zone di divertimento è la leggerezza, il carattere ludico delle forme esteriori.¹⁵

In questi casi le architetture rifiutano una ricerca di una semplicità forzata evitando un principio di pulizia ingiustificato in favore di una validità dal punto di vista funzionale.¹⁶ Come carnevali senza fine le città balneari appaiono avviate verso il trionfo della fantasmagoria, decori di teatro e di cinema la cui funzione è quella di mettere in movimento immaginari e fantasie. Nella lettura della città balneare è interessante considerare la categoria di città generica, termine col quale si intende designare una città allo stesso tempo esotica e fruita prevalentemente da abitanti di passaggio.

La categoria di città generica è stata definita nel 1994 da Rem Koolhaas come un contenitore di funzioni spalmato su un'estensione indefinita dove l'automobile è il mezzo privilegiato per attraversarla.¹⁷ Allo stesso modo la periferia di Rimini è una città generica, sorta da una tabula rasa e pianificata, pensata e imposta dall'alto; non ha avuto un movimento

12 Coccia 2012 p.30

13 Benjamin 1983 pp.5-18

14 Ibidem

15 Coccia 2012 p.32

16 Venturi 1980 p.16

17 Coccia 2012 pp.109-113

proprio delle città canoniche: il suo movimento è dato dal fondarsi nella decisione arbitraria del gesto politico dell'origine e della fondazione.¹⁸ Con riferimento all'Italia, questo tipo di città è un confronto per le letture dei paesaggi sub-urbani della pianura padana e della costa adriatica. Il trionfo del turismo di massa in Italia oltre a mete balneari, è legato a un luogo di vacanza che risulta sempre più familiare: la città balneare italiana prodotta dal turismo di massa riprende nelle forme i quartieri dei ceti medi di nuova costruzione.

BIBLIOGRAFIA

- Battilani, P. 2009, *Vacanze di pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna: Il Mulino
- Benjamin, W. 1983, *I passages di Parigi*, a cura di R. Tiedemann, Torino: Einaudi 2007 (1983¹), traduzione di Gianni Carchia, *Das Passagen-Werk*, a cura di R. Tiedemann, Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1983 (1935¹)
- Coccia, L. (a cura di) 2012, *Architettura e turismo*, Milano: FrancoAngeli
- Farina, F. (a cura di) 1995, *Le sirene dell'Adriatico: 1850-1950: riti e miti balneari nei manifesti pubblicitari*, Milano: Motta
- Istituto per i beni culturali della Regione Emilia-Romagna, 1986, *Colonie a mare il patrimonio delle colonie sulla costa romagnola quale risorsa urbana e ambientale*, Casalecchio di Reno: Grafis
- Orioli, V. (a cura di) 2012, *Milano Marittima 100: paesaggi e architetture per il turismo balneare*, Milano: Mondadori
- Orioli, V. (a cura di) 2013, *Spiagge urbane: territori e architetture del turismo balneare in Romagna*, Milano: Mondadori
- Pacoda, P. 1986, *Riviera Club Culture. La scena dance nella metropoli balneare*, Coriano: NdA Press
- Ricca, L. (a cura di) 2012, *Sguardi sulle città in trasformazione. Atti del Convegno Bologna, 7 aprile 2011*, Imola: La Mandragora
- Turri, E. 2004, *La megalopoli padana*, Venezia: Marsilio
- Veggiani, A. , “Le gregge del mare. Vicende geologiche, evoluzione e popolamento della fascia costiera romagnola tra Cesenatico e Cattolica”, in *Amare la costa gioiosa*, numero monografico di “Parametro” n. 110
- Venturi, R. 1980, *Complessità e contraddizioni nell'architettura*, Bari: Dedalo traduzione di Raffaele Gorjux e di Margherita Rossi Paulius, *Complexity and Contradiction in Architecture*, New York, The Museum of Modern Art, 1966

Zardini, M., Alebbi, V., Pigozzi, L. 2006, *NoMare. Nascita e sviluppo della metropoliriviera*, Bologna: Editrice Compositori

5. NASCITA ED EVOLUZIONE DI RIMINI

Dalle origini al Medioevo	117
Nascita ed evoluzione della città	117
Le origini di Rimini	117
La caduta dell'Impero romano	121
Dai Malatesta al XIX secolo	123
La Rimini dei Malatesta	123
Rimini nello stato pontificio	125
Dal XIX secolo ai giorni nostri.....	126
XIX E XX secolo	129
La Rimini odierna	131
Bibliografia	133

NASCITA ED EVOLUZIONE DI UNA CITTÀ

Dalle origini al Medioevo

NASCITA ED EVOLUZIONE DELLA CITTÀ

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.¹

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



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

1. De Giovanni 1979, p.25

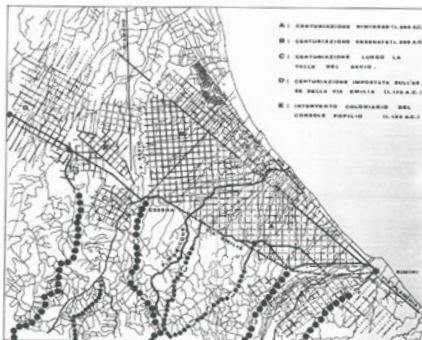


Fig. 2
Il sistema della centuriazione romana del territorio romagnolo fra i fiumi Ronco e Marecchia, redatta da G. Conti e D. Corbara nel 1980; da Gobbi, 1982

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.² (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 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

2. *Ivi*, p.149

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»³.

Si evidenzia così, in seguito a questi cambiamenti morfologici, che in corrispondenza del fiume Rubicone la griglia subisce una



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

3. Farina 1997, p. 46

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 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»⁴ (Figg. 4,5).

4. *Ivi*, p.230

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 Ancona⁵. 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»⁶. Esso è adatto ad accogliere e ospitare diverse funzioni della città, dal residenziale al commerciale ma, allo stesso tempo, senza che nessuna delle due 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»⁷.

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



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



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

5. *Ivi*, p. 255

6. Pasini 1995, p. 76

7. Farina, 2003, p. 8



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

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»⁸.

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 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»⁹.

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

8. Gobbi e Sica, 1982, p. 19

9. De Giovanni, 1979, p. 174

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 .

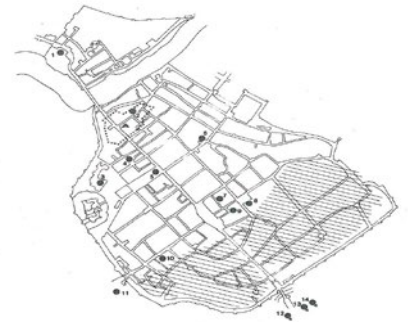


Fig. 7 Le aree di sviluppo della città Rimini fra il x e l' xi secolo, redatta da P. Sica; da Gobbi, 1982

Dai Malatesta al XIX secolo

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 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 1528,¹⁰ che acquisì castelli e centri in Romagna.

10. Gobbi e Sica, 1982, p. 160

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 Carlo¹¹, 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 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"¹². 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 Rimini si preparava all'annessione con lo Stato della Chiesa (Figg. 8,9).

11. Pasini, 1995, p. 40

12. De Giovanni, 1979, p. 131

RIMINI NELLO STATO PONTIFICO

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, 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,¹³ 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.

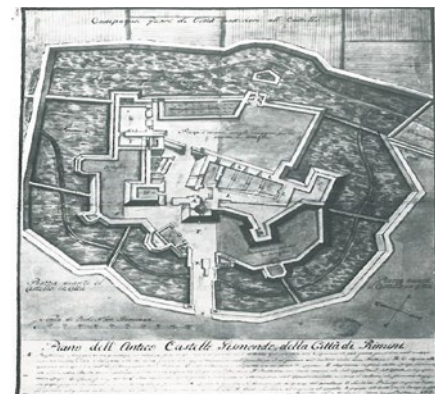


Fig. 8 Piano dell'antico Castello Sismondo della città di Rimini, disegno a penna e acquerello (XVIII secolo), conservato presso l'archivio di Stato di Roma; da Gobbi, 1982



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

13. Pasini, 1995, p. 210



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

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 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).

Dal XIX secolo ai giorni nostri

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 ⁸. 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 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.



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



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

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»¹⁵, 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 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



Fig. 16 Veduta della città di Rimini dal Ponte di Tiberio; da www.bibliotecagambalunga.it



Fig. 17 Vista del Grand Hotel di Rimini; da www.bibliotecagambalunga.it



Fig. 18 Vista Aeroporto Federico Fellini;
da www.bibliotecagambalunga.it

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 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

6. TRASFORMAZIONI E MODELLI URBANI	135
Pianificazione e città	139
Genesi e sviluppo del P.r.g. nell'ambito nazionale	139
Analisi cronologica della pianificazione territoriale della città di Rimini	144
Dalle ipotesi alle realizzazioni dell'area del centro storico e della stazione ferroviaria	149
Attualità e critica sull'idea di città che emerge dalle diverse proposte progettuali in ambito contemporaneo	182
Ipotesi di progetto: proposte di piano e interpretazioni	185
Bibliografia	188
Sitografia	190

DAL PIANO AL PROGETTO

Pianificazione e città

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 fabbricabile 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 della 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

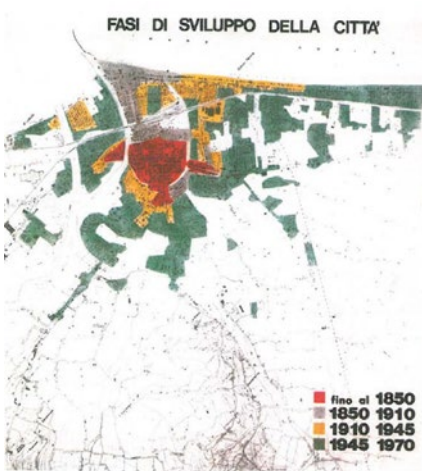


Fig. 1. Fasi di sviluppo della città di Rimini.

Immagine da: De Carlo 1975, p. 19.

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.

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*¹, 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



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.

1. Campos Venuti, Oliva 1993, p. 21.



Fig. 3. Planimetria del piano *Nuovo centro* studiato da De Carlo nel 1969. De Carlo 1975, p. 119. 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 Marechiese. Immagini da: De Santi 2008, pp. 144-5.

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,

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.

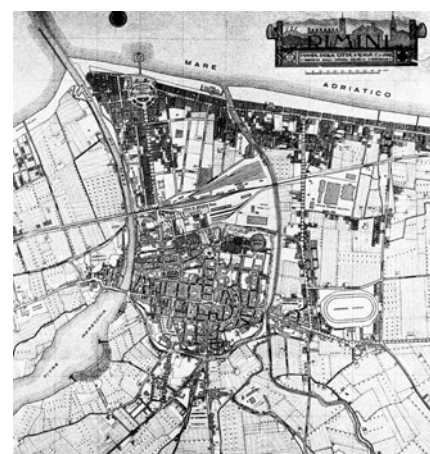


Fig. 7. Planimetria generale del comune di Rimini, del 1927.

«... 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.»

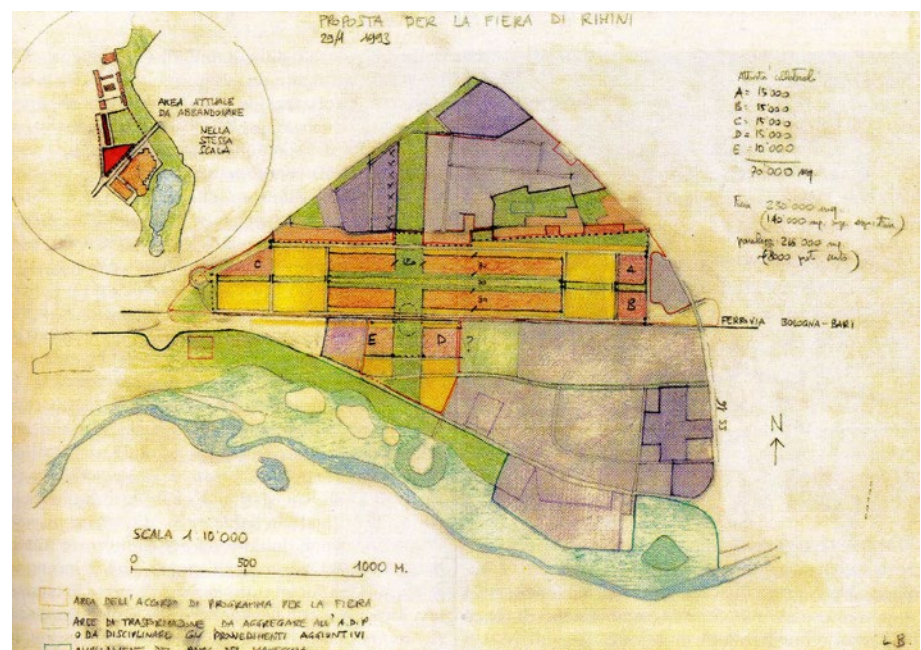
Tratta da: Gobbi, Sica, 1982, pp. 134-5.

Fig. 8. Planimetria della localizzazione della nuova Fiera, dal progetto di Benevolo (a fianco).
Da: Piccioli 1999, p. 31.

Andavano accolte le normative di recente emanazione² 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*³, 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.

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



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 di ampliamento di piazza Cavour del 1932.

«... Un progetto per l'allargamento della piazza Cavour con costruzione di un edificio simmetrico rispetto al teatro ...» Tratta da: Gobbi, Sica 1982, p. 136.



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.

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

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 edifici¹, 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.



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.

1. Dati tratti da: <http://riminisparita.info/2012/12/04/una-mostra-sul-terremoto-del-1916/> (consultato il 18/01/15).

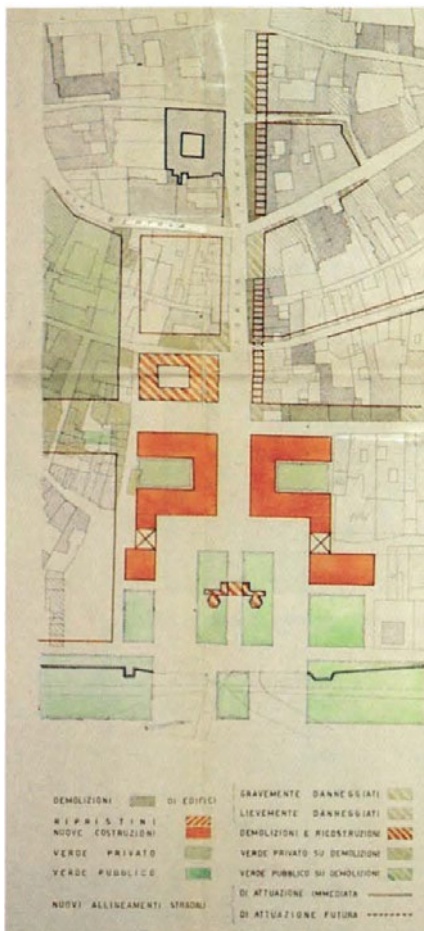


Fig. 15. Interventi urbanistici tra l'arco di Augusto e piazza Tre Martiri
Immagine da: De Santi, 2008, p. 56.

Vennero demolite anche delle case a schiera nel '31, per il risanamento del borgo San Giuliano, limitando lo sventramento ad una parte dell'edificato, che sorgeva prima di viale Tiberio. Rimane dell'epoca l'importante opera della deviazione del Marecchia, che consentì di sanare una situazione di degrado protratta da molto tempo. La deviazione del corso del fiume era stata prevista anche nel piano del 1916 per Rimini Nord ad opera dell'ingegnere L. Valentini e dell'architetto A. Fiorentini, ma non ebbe immediati sviluppi.

L'ingegnere Guido Mattioli, podestà di Rimini, nel '34 indice un concorso per la realizzazione di un nuovo Piano regolatore per l'ampliamento della città e dell'area litoranea, cui parteciperà un unico progetto firmato da un gruppo di ingegneri.² L'Azienda di soggiorno di Rimini con l'autorizzazione del Comune, nel maggio del '43 conferì l'incarico della predisposizione di un Prg a due dei vincitori del concorso gli ingegneri Borgnino e Civico.

Il piano avrebbe dovuto occuparsi, secondo le disposizioni prefettizie dell'espansione della città nel dopoguerra e dell'attività turistica, da recuperare, e prevedeva: lo sviluppo di aree industriali, l'espansione residenziale sia interna che verso la collina, la realizzazione di una diga sul fiume Marecchia su cui far passare una circonvallazione, la creazione di un parco sul corso deviato del Marecchia, la costruzione di una darsena e lo spostamento della linea ferroviaria per Novafeltria, per non intralciare l'espansione della città.

Nonostante il particolare momento storico, che vede l'Italia in guerra, con la successiva caduta di Mussolini e l'armistizio, il progetto si sviluppò, ma è del 22 settembre 1943 l'interruzione ordinata dalla Prefettura di Forlì.

Il piano La Nuova Rimini

Rimini, occupata dai Tedeschi, che tenevano le fila del punto estremo ad est della linea gotica dal 1° novembre del '43 venne bombardata per cento giorni dalle forze alleate ed al termine del conflitto la città ebbe una distruzione calcolata al 72%.

Altre demolizioni si verificarono con i successivi bombardamenti, durati fino al giugno del '44, che interessarono anche l'abside del Tempio malatestiano e provocarono il disassamento della facciata.

La città venne liberata il 21 settembre del '44, il 4 ottobre veniva insediata la Giunta comunale e si cominciarono a fare i conti delle

2. Alberto Belli di Rimini, Mario Pucci di Modena, Rinaldo Borgnino, Vincenzo Civico e Dagoberto Ortensi di Roma.

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 novembre³ 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. Alessandroni & C., con sede in Roma e presieduta dall'impresario edile Elio Alessandroni, originario di Senigallia»⁴.

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 121.500.⁵

Il progetto chiamato *La Nuova Rimini* era dell'architetto Ernesto La



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.

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.



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.

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.⁶

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

questa prevedeva solo fini di pubblica utilità e non altro.

La nuova Legge urbanistica⁷ 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.⁸

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

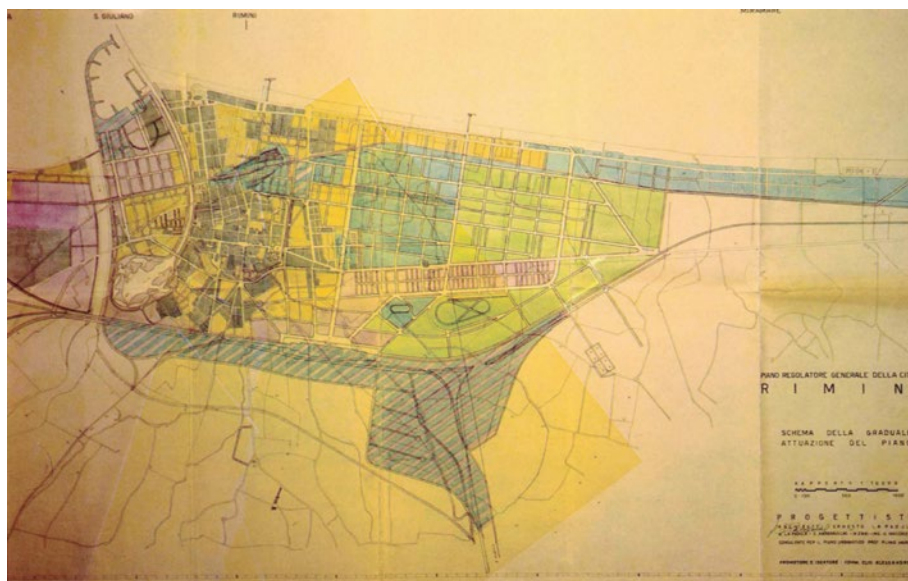


Fig. 20. Porzione tra Rimini nord e marina centro, della planimetria dello Sviluppo storico propedeutica al piano *La nuova Rimini* (in alto).

Immagine da: De Santi 2008, p. 53.

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).

Figg. 21, 22 da: De Santi 2008, pp. 50-



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.



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

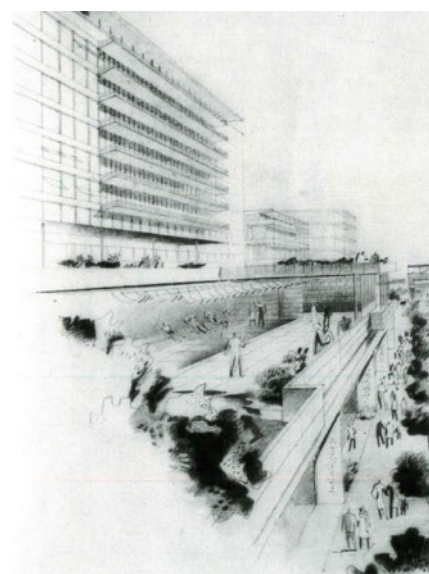


Fig. 26. Disegno prospettico di tipologie per la zona balneare del piano *La Nuova Rimini*.

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.



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.

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 idrotalassoelioterapico.⁹

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 locali¹⁰ 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

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.

servizi che risultavano mancanti; il resoconto è riportato in una accorata lettera, scritta di suo pugno, al Commissario del Comune di Rimini.¹¹

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",¹² 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



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.

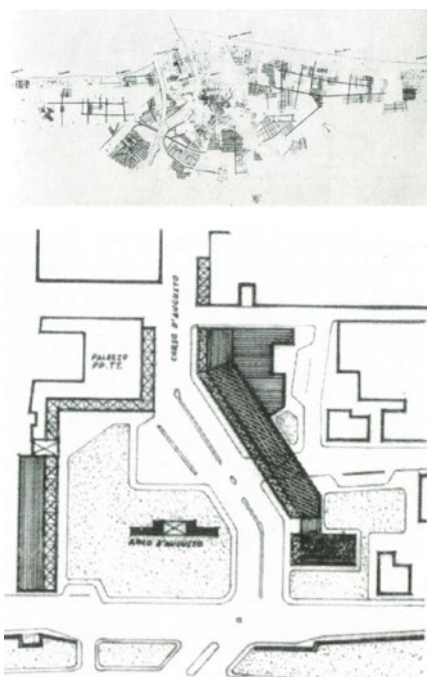


Fig. 32. Tavola allegata al piano degli ingegneri, con lo studio delle lottizzazioni sorte tra gli anni 1951 ed il 1958.

Immagine da: De Santi 2008, p. 81. Fig. 33. Planimetria del riordino urbanistico dell'arco di Augusto

Immagine da: De Santi 2008, p. 83.

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.»¹³

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 fabbricabilità¹⁴

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.

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,¹⁵ 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 residenziale¹⁶ del PRG che sarebbe potuta arrivare a 458 mila abitanti, vale a dire pari ad una capacità costruttiva superiore ai 50 milioni di mc¹⁷.

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,¹⁸ 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.¹⁹

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.²⁰



Fig. 34. Disegno dell'area di Covignano dal progetto del piano Melloni. Immagine tratta da: De Santi, p. 86.

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.

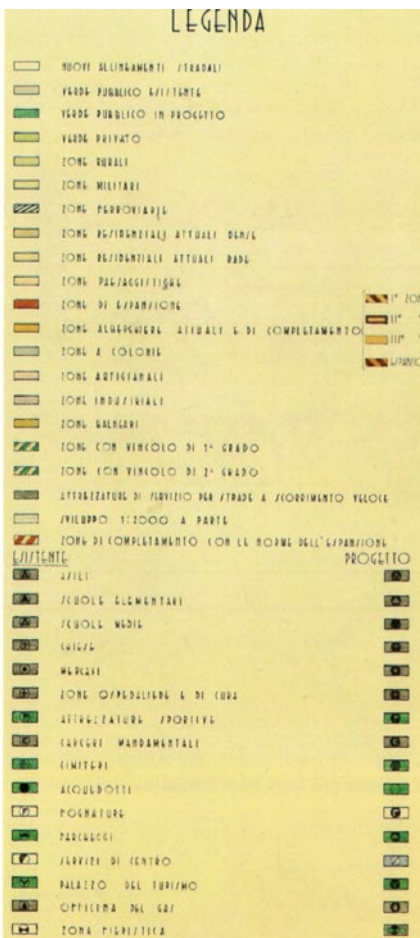
16. La capacità residenziale è data dalla moltiplicazione della superficie edificabile di piano per gli indici di edificabilità, espressi in mc/mq, e considerando che si suppongono necessari 100 mc per abitante, per ottenere il numero degli abitanti insediati si ottiene dividendo il valore ottenuto per 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.comunitariani.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.



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.

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.

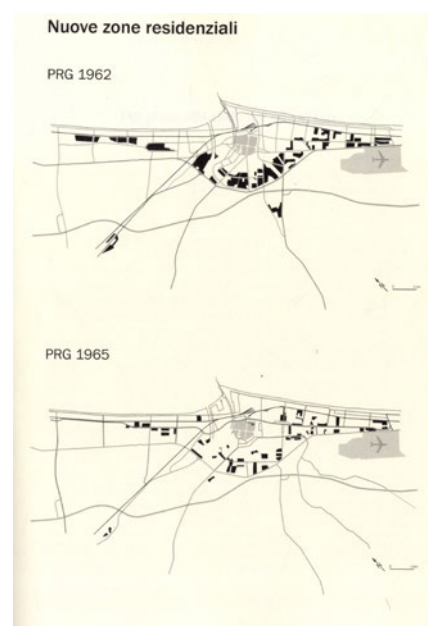
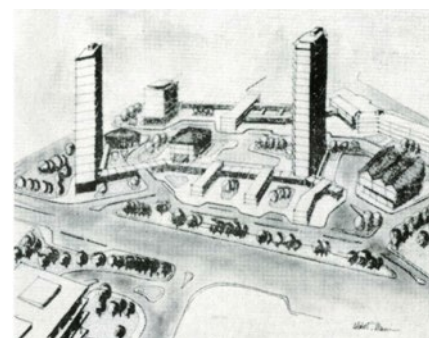


Fig. 37. Prospettiva a volo d'uccello del Centro direzionale, dal progetto del *piano degli ingegneri*, disegno dell'architetto Aldo Villani.

Immagine da: De Santi 2008, p. 83.

Fig. 38. Confronto tra i disegni delle zone residenziali nei piani '62 e '65.

Immagini da: Tomasetti 2007, p. 121.

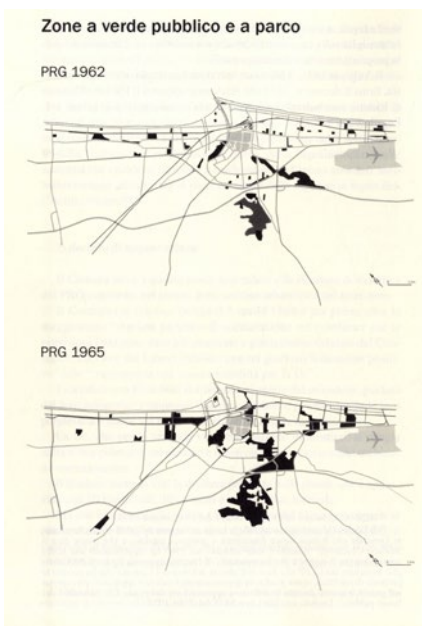


Fig. 39. Confronto delle zone a verde pubblico e parco nei piani '62 e '65. Immagini da: Tomasetti 2007, p. 120.

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*²¹ 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

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.

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

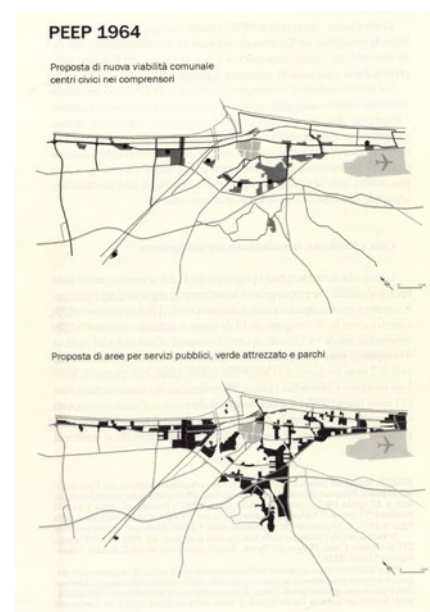


Fig. 40. Proposte della nuova viabilità e dei centri civici nei comprensori (in alto) e aree per servizi pubblici, verde attrezzato e parchi (in basso) nella pianificazione del '64.

Immagine da: Tomasetti 2007, p. 62.

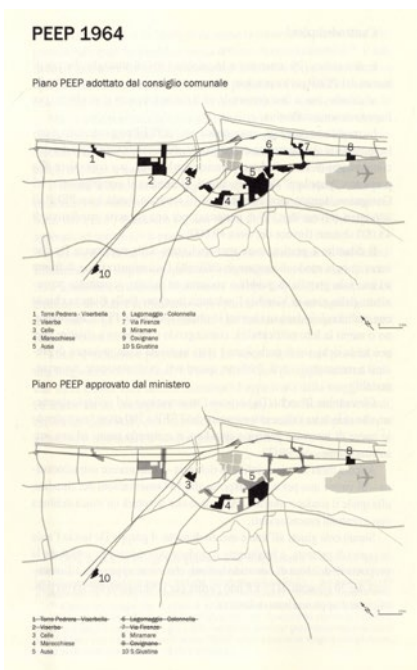


Fig. 41. Aree a Peep proposte ed aree a Peep approvate nella pianificazione del 1964, coordinata da Campos Venuti. Immagini da: Tomasetti 2007, p. 72.

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»²² 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,

22. Comune di Rimini. Atti del Consiglio Comunale 1965, Oggetto: *Piano Regolatore Generale. Adozione, 4 marzo*

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



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.

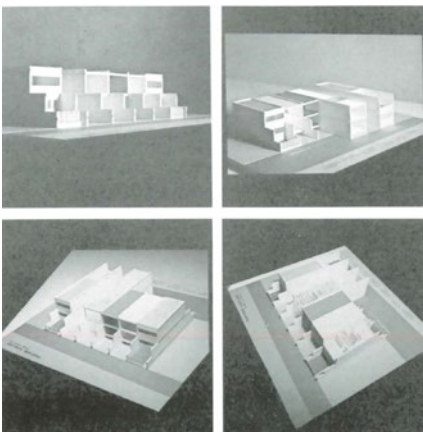


Fig. 45. Planimetria delle sostituzioni da effettuare nel Borgo San Giuliano. Immagine da: De Santi 2008, p. 120.
 Fig. 46. Fotografie dei plastici delle intelaiature strutturali per il progetto del Borgo San Giuliano. Foto da: De Santi 2008, p. 120.

pedonalizzazione. La tratta Rimini-Ravenna si pesava 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

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,

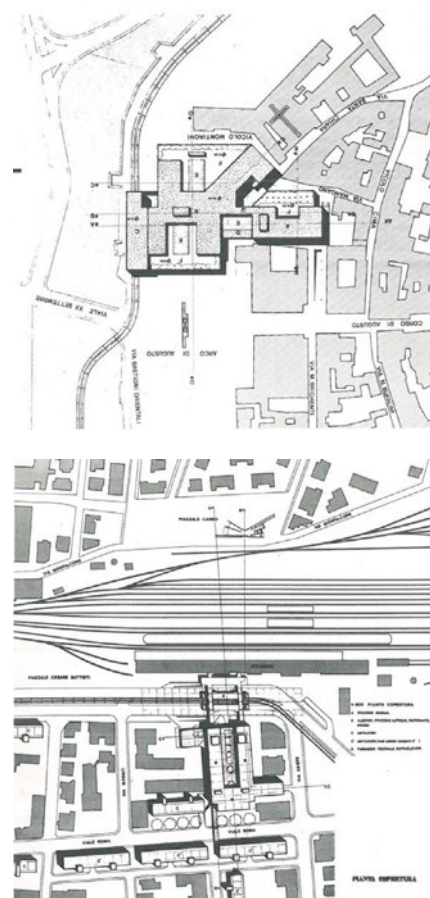


Fig. 47. Planimetria del Condensatore collocato presso l'arco di Augusto.

De Carlo 1975, p. 40.

Fig. 48. Planimetria del Condensatore da situarsi nei pressi della Stazione.

De Carlo 1975, p. 39.

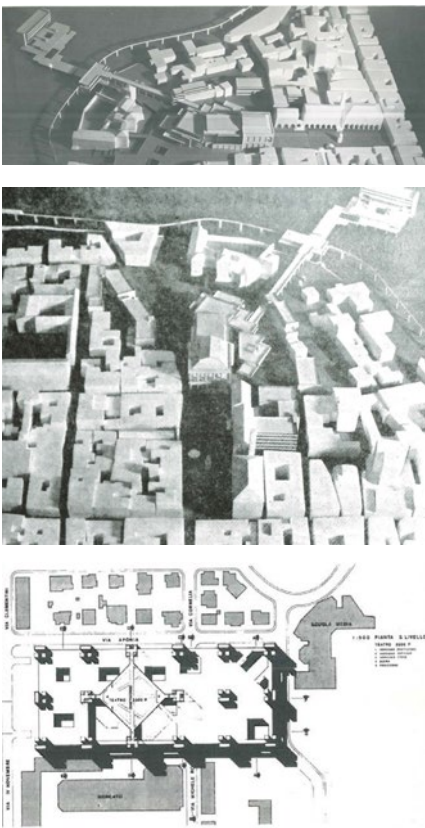


Fig. 49. Foto del plastico che rappresenta il Condensatore Malatesta, inquadrata dalla piazza Cavour.

Foto da: De Santi, 2008, p. 123. Fig. 50. Foto del plastico che rappresenta il Condensatore Malatesta.

Foto da: De Carlo 1975, p. 37.

Fig. 50. Planimetria del Condensatore Castelfidardo.

Immagine da: De Carlo 1975, p. 39.

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.

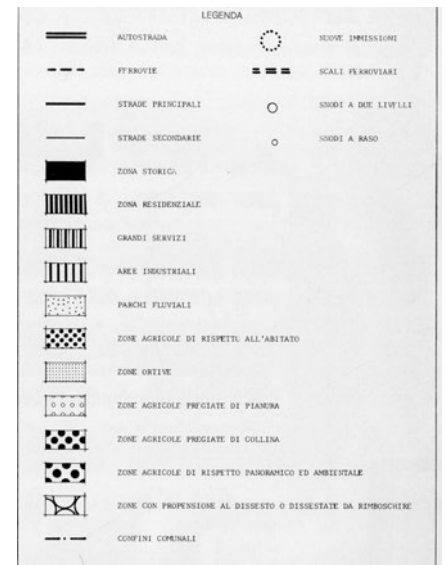
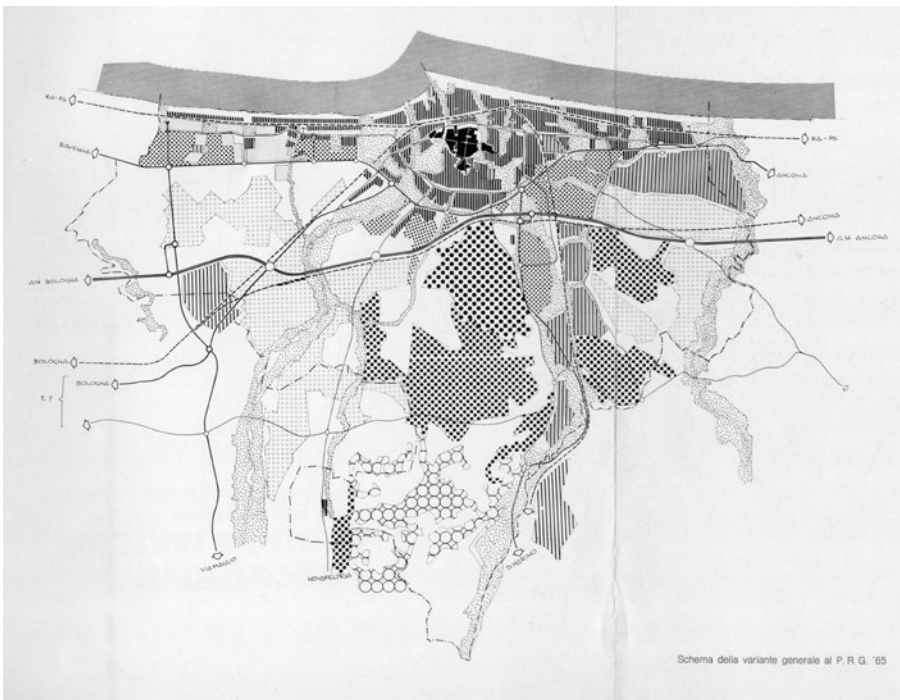


Fig. 51. Legenda dello Schema della variante generale al Prg '65 (in alto).

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 Piacentini²³ 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.

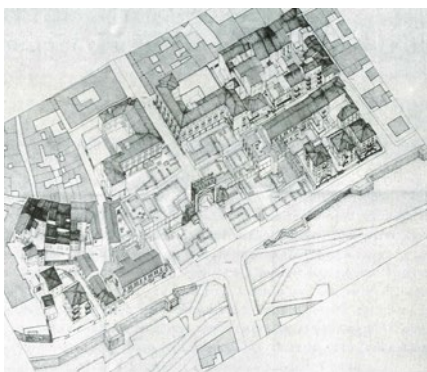


Fig. 53. Disegno a volo d'uccello dell'impianto Ppip (piani particolareggiati di iniziativa pubblica) dell'arco di Augusto, progettato nel piano '65/V, dal gruppo coordinato da Osvaldo Piacentini.

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.

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.

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 1970²⁴ con il trasferimento delle competenze urbanistiche con il DPR n.8 del 1972.²⁵

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

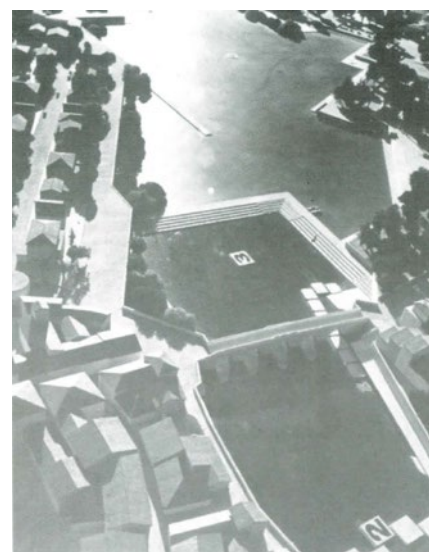


Fig. 55. Fotografia dall'alto del Parco del Marecchia, realizzato su progetto dell'architetto Viganò.

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*.

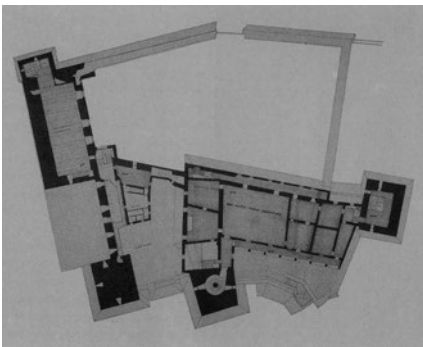


Fig. 56. Planimetria del progetto di restauro del Castel Sismondo (in alto).

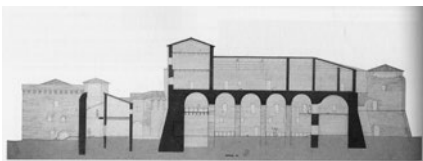


Fig. 57. Sezione dal progetto di restauro del Castel Sismondo (in basso).

Immagini da: Cautiero, Tonti, 1992, p. 84.

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*.²⁶ 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"²⁷ 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.²⁸

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.

26. Da: De Santi 2008, p. 151.

27. Introdotta 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.

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.²⁹

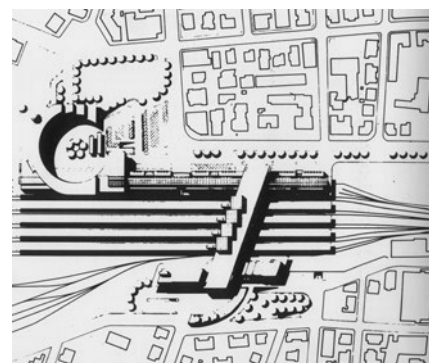
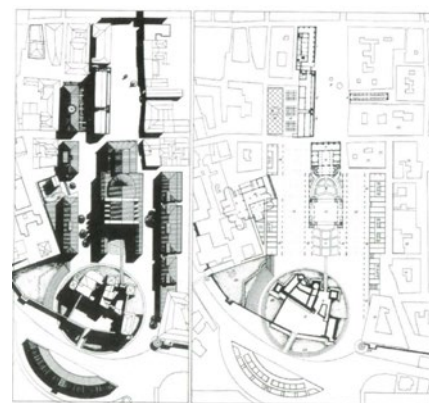


Fig. 58. Planivolumetrico e planimetria del progetto Natalini per la riqualificazione di piazza Malatesta e la ricostruzione del teatro Galli ad essa prospiciente.

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.

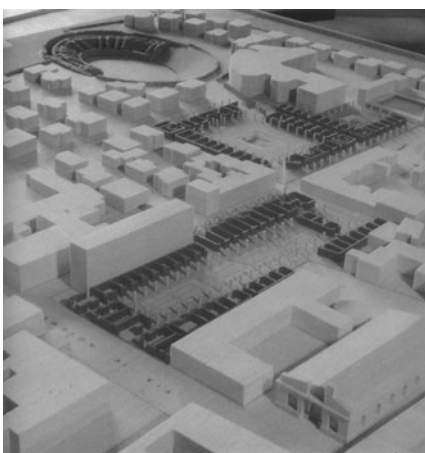
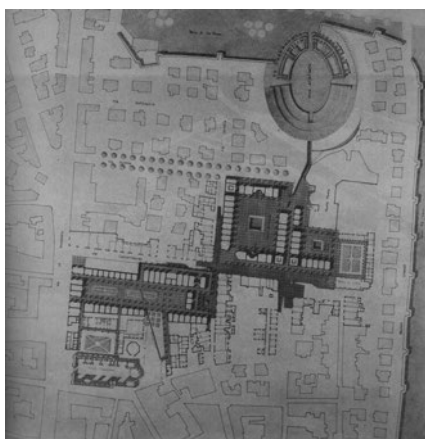


Fig. 62. Planimetria generale del progetto di riqualificazione dell'area San Francesco.

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.

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*,³⁰ 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

30. Cautiero, V., Tonti, R. (a cura di) 1992, *Rimini Terzo Millennio. Dal progetto al cantiere, incontri con la città futura*, Rimini: Maggioli Editore.

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»³¹ 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 Martire.

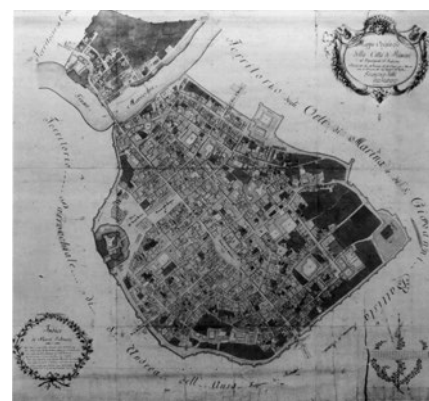


Fig. 64. Mappa del centro storico di Rimini del Catasto pontificio del 1811. «...Mappa originale della città di Rimini nel Dipartimento del Rubicone, 1811. Disegno a china e acquerello su carta (Catasto Gregoriano, mappa 170, Archivio di Stato di Roma). Si tratta del rilevamento eseguito durante la catastazione 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.

31. Così definito da De Santi 2008, p. 172.



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.

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 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 Diredaua 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.



Fig. 67. Disegno dell'ipotesi per il Peep di Viserba. ipotesi per Peep Gaiofana. Immagine da: De Santi, 2008, p. 188.



Fig. 68. Disegno di veduta a volo d'uccello dell'ipotesi per il Peep di Viserba.

Immagine da: De Santi 2008, p. 189.

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 Corpolò 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 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.³²

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.

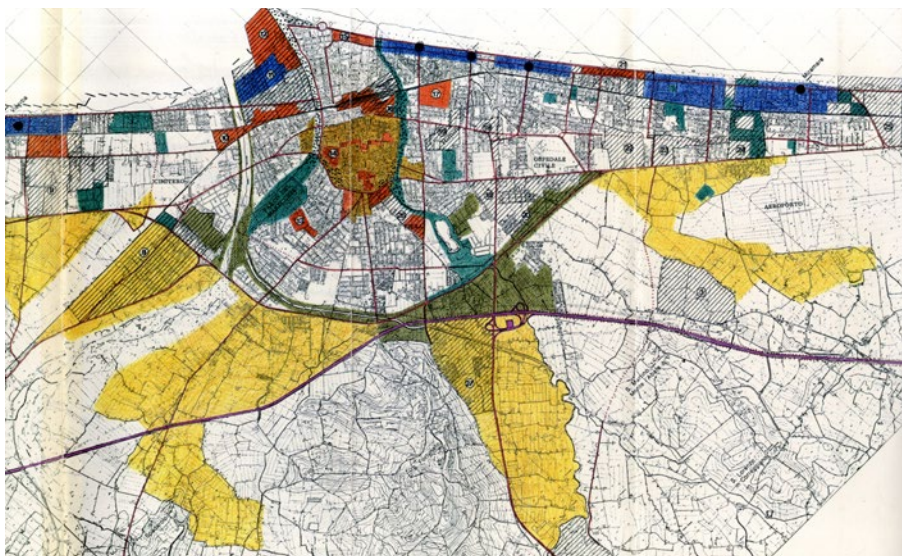
Intanto si aspettava la nuova Disciplina Generale sulla tutela e l'uso del territorio, la Legge regionale 20/2000, che avrebbe introdotto i nuovi strumenti di pianificazione comunale: il PSC ed il POC.

Nel 2008 è stato costituito l'Ufficio di Piano per la preparazione del PSC e del regolamento edilizio.

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.

Il POC è ancora in fase di allestimento nell'Ufficio di Piano e tutto è consultabile presso il sito internet del Comune di Rimini.³³

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).
Fig. 69, 70 Immagini tratte da: Gruppo OIKOS Ricerche, 1991.



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.

33. <http://www.pscrimini.it/>

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 riannaghiare 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*, Erbani, 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, 199?.

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://riminisparita.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.pscrimini.it/>.

7. LA STAZIONE	193
La stazione nella storia	197
Immaginario e letteratura	197
Stazione di posta: un padiglione e una tettoia	199
Nuova porta della città: valenze simboliche monumentali	201
Il palazzo: la stazione come edificio pubblico	202
La stazione principale: la precisazione tipologica	204
Studi razionalisti e riduzione funzionalista nel dopoguerra	205
La stazione contemporanea: un'occasione per la città.	206
I modelli per posizione del fabbricato	208
La stazione di testa	208
La stazione ad isola	210
La stazione passante	210
La stazione ponte	211
La stazione piazza	212
La stazione sotterranea	213
La classificazione per dimensione	214
Le stazioni principali	214
Le stazioni suburbane	215
Le stazioni rurali	216
Bibliografia	219

LA STAZIONE

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»¹, 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 »². Le immagini letterarie del tempo «colgono essenzialmente l'impatto della ferrovia sul passaggio delle campagne e delle zone industriali limitrofe alla città»¹. 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»¹, 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»¹. 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»³.



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

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



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

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»⁴ 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 fermarsi se messo di fronte al tempo infinito di una manifestazione più elevata, d'altra parte Marinetti esalta la velocità⁵, 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

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

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

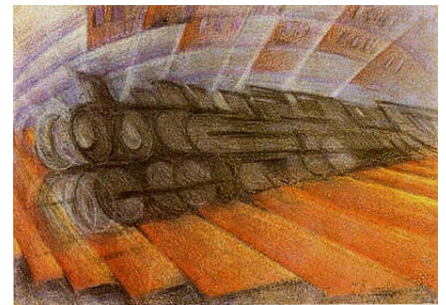


Fig.3 Rizzo, P. *Treno in corsa*, 1929
tratto da <http://www.archiviopipporizzo.it/> (consultato il 10/11/2015)

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



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

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'Impero⁶.

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.

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

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»⁷. 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.



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., p. 6

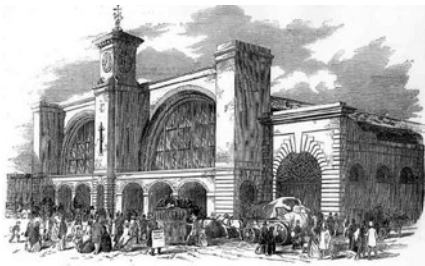


Fig.6 Lewis Cubitt, *King's Cross station*, Londra, 1851- 52

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 PUBBLICO

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 sale d'attesa di prima, seconda e terza classe, gli uffici ecc. - che si susseguono secondo i principi compositivi dell'École des Beaux Arts»⁸ 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, eccezione 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.



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



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

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.

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.

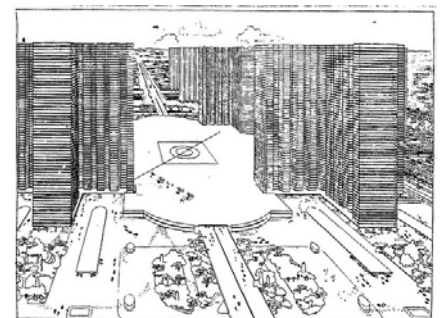


Fig.9 Le Corbusier, *Progetto per una stazione centrale, Ville Contemporaine de trois millions d'habitants, 1922.* Veduta prospettica

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 delle piazza antistante.



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

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 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. Pancras 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. Pancras, 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.



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



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

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 Bétrix, 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'Ottocento¹⁰, è tuttora valida per differenziare gli edifici ferroviari in base alla localizzazione del 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

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.

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.

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»¹¹ 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 vetriati, ad accogliere i flussi pedonali e il portico automobilistico.

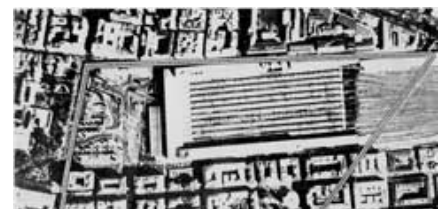


Fig.13-14 A.Vitellozzi, L.Calini e E.Montuori, *Stazione Termini*, Roma 1950



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 ragione 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 cilindro in calcestruzzo, questo si caratterizza come "landmark" della stazione data la sua ampiezza e l'illuminazione notturna.

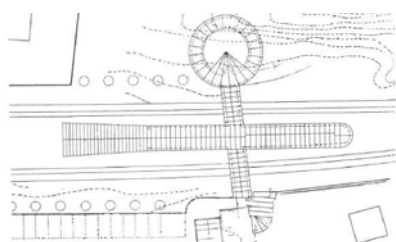


Fig.15-16 Arne Henrikse, *Stazione Slepndon*, Slepndon

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 :

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.

«la conservazione e il recupero del piccolo edificio a due piani della vecchia stazione, il potenziamento della ferrovia e l'organizzazione di strutture commerciali»¹² 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 passeggiano 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.»¹³ 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.



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

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

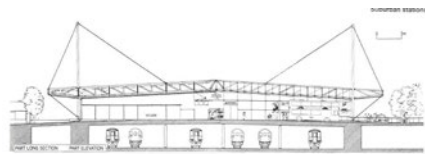


Fig. 21 S. Calatrava, *Spandau Station*, Berlino 1991

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

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 circostante¹⁴. 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 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

13. Lynch K. 2006, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge Massachussettes, 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

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'oggi¹⁵ 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,



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



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

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 appiattare, per una logica di mercato, il complesso tema della costruzione di spazi architettonici differenziati e ricchi di contenuti sociali»¹⁶

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, 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.

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

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.

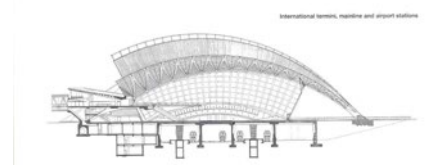


Fig. 23-24 S. Calatrava, Stazione di Lyon-Satolas, Lione 1989-94



Fig. 25 Stazione suburbana di Besana Brianza

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 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.

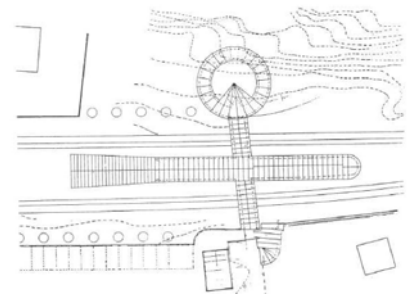
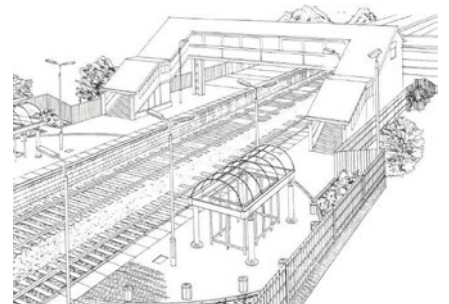


Fig. 26-27 Disegno e pianta di una stazione rurale tratto da Edwards B. *The Modern Station*.

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

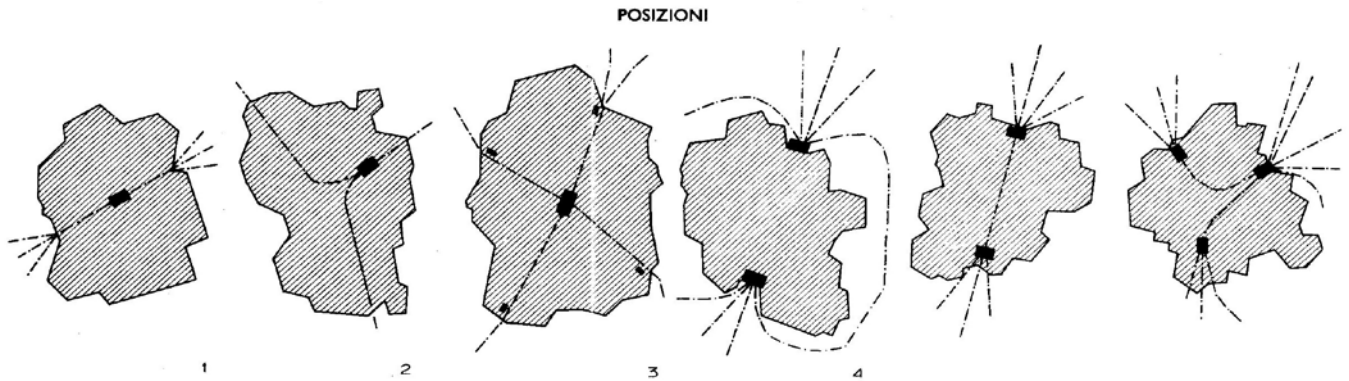
Ronnberg A. 2010 *Il libro dei simboli, riflessioni sulle immagini archetipe*, Colonia: Ed. Taschen

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:

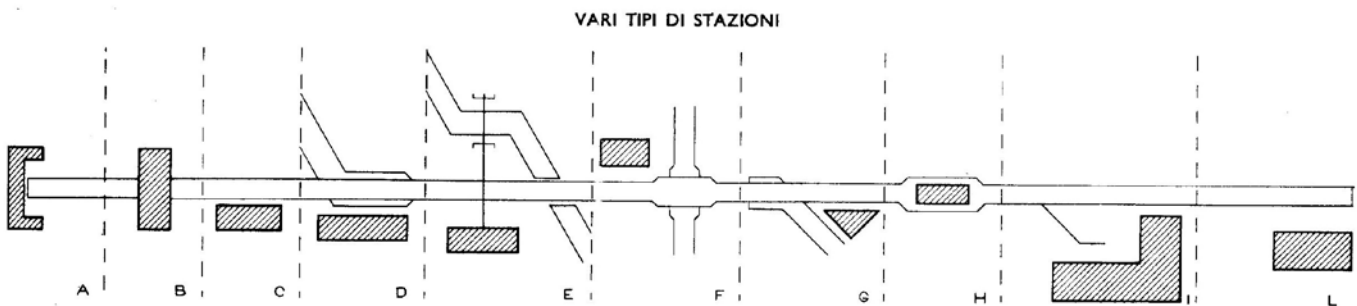
Lynch K. 1960 *The Image of the City*, Cambridge Massachussettes: MIT Press.

8. L'ARCHITETTURA DELLA MANUALISTICA DELLA STAZIONE	221
Elementi essenziali per la progettazione di stazioni	221
Le stazioni ferroviarie nella manualistica tra gli anni '40 e il 2000	225
Posizione e struttura delle stazioni ferroviarie	226
Parametri di riferimento	227
Settori di attività delle stazioni:	229
Stazioni di fermata	231
Stazioni di media grandezza	233
Grandi stazioni	233
	234
Tipologie:	235
stazioni di transito	236
stazioni di testa	236
stazioni miste	236
Termini tecnici e dati dimensionali: sede stradale	236
rotaie	239
scartamento	239
traversine	239
massicciata	239
distanza minima dagli ostacoli	240
Dati dimensionali per il posizionamento degli elementi:	241
marciapiedi	241
pensiline	244
sottopassaggi	244
sovrappassi	245
cavalcavia	245
Distanze richieste per nuove costruzioni in prossimità della ferrovia	246
Bibliografia	250



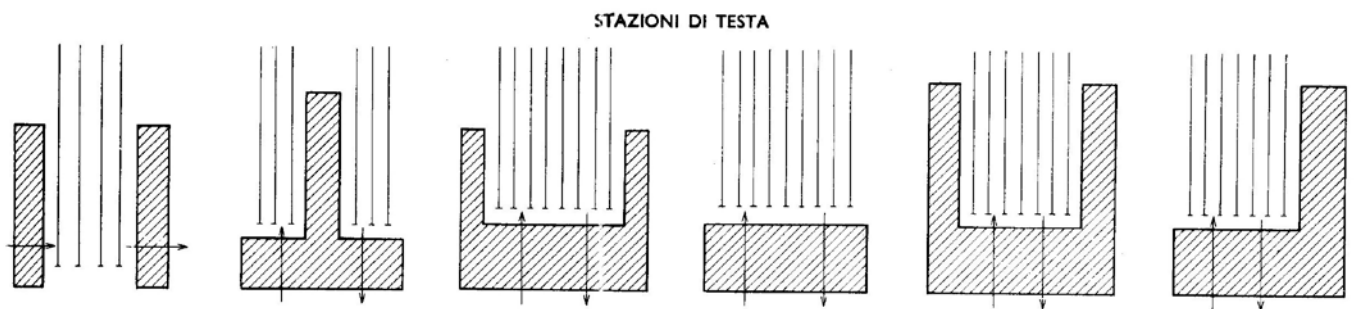
Possibilmente al centro delle città con binari sotterranei o sopraelevati (1 e 2); collegamenti particolarmente facili sono possibili nelle stazioni di incrocio di linee con binari a diverso livello (3); nelle grandi città il necessario raccordo fra le stazioni di testa avviene o con raccordi periferici (4) o con attraversamenti sotterranei o sopraelevati (5), perché una stazione di testa unica con binari di raccordo è molto più costosa; inoltre ostacola l'espansione della città e richiede un enorme sviluppo di binari di smistamento (6).

Fig. 1.



A, testa; B, transito sovrapposto; C, transito laterale; D, transito con inserzione di testa; E, transito su due livelli; F, transito su incrocio a due livelli; G, transito e testa su due livelli; H, transito ad isola; I, transito e testa; L, testa laterale.

Fig. 2.



Possibili forme planimetriche per il fabbricato viaggiatori

Dati utili per il progetto

Scartamento: normale m 1,435; ridotto m 0,95 ÷ 1,10. Distanza minima fra rotaia e marciapiede m 0,80. Lunghezza vagone m 22 ÷ 34. Larghezza vagone m 2,85. Altezza vagone m 4,20 (m 1,20 sul piano del ferro). Larghezza marciapiede m 3,60 per un solo binario. Intervista tra binari m 2,12.

L'ARCHITETTURA DELLA MANUALISTICA DELLA STAZIONE

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»¹ per non «costituire barriera allo sviluppo della città e delle sue comunicazioni».²

Le stazioni ferroviarie necessitano inoltre di «essere situate in piano»³ 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».⁴

1. AA.VV. 1946, *Manuale dell'architetto*, CNR (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.

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»⁵ 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.⁶

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

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.

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.

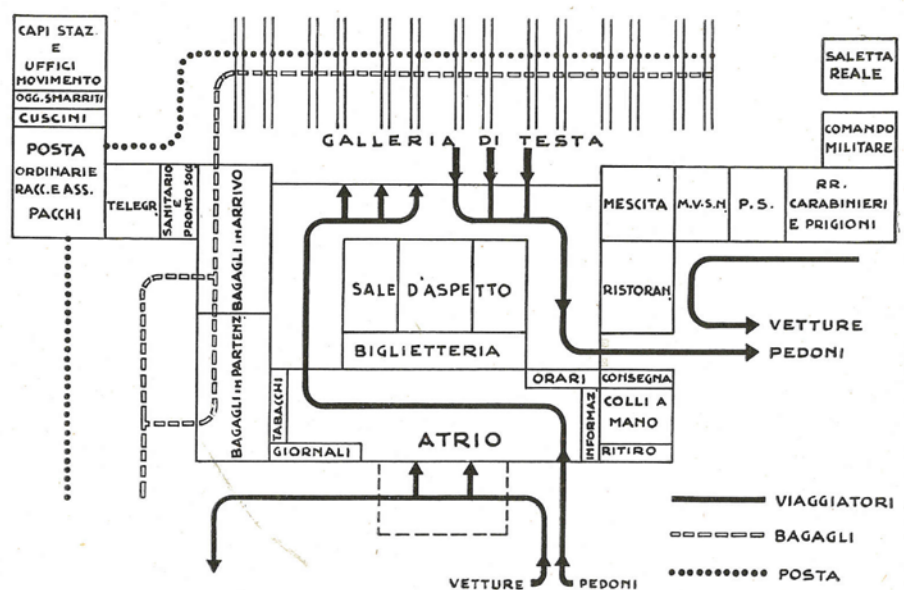
6. Carbonara, P. 1962, *Architettura pratica*, Torino: Utet, p. 824.

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

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 ferroviaria⁷



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.

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»,⁸ a meno che non siano opere ferroviarie, «varia molto da una nazione all'altra»⁹ 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,¹⁰ 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

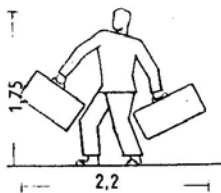
I settori di attività delle stazioni si suddividono in: destinato ai viaggiatori in partenza, in arrivo e in attesa; destinato al transito delle merci in partenza, in arrivo e stoccaggio temporaneo; oltre al settore delle attività di esercizio dei treni.

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.

DETTAGLI R. 1:100



1



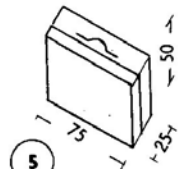
2



3



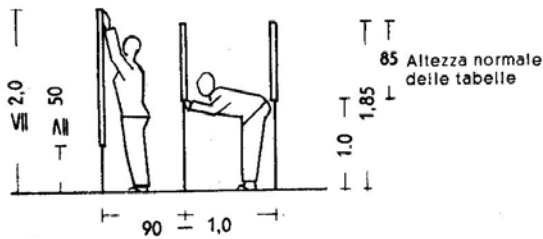
4



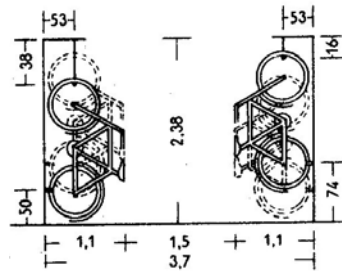
5

Valigia

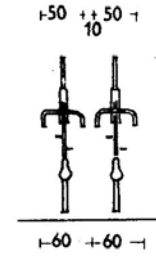
1-4 Spazio necessario per i viaggiatori



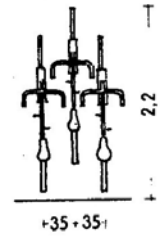
7 Tabele orari



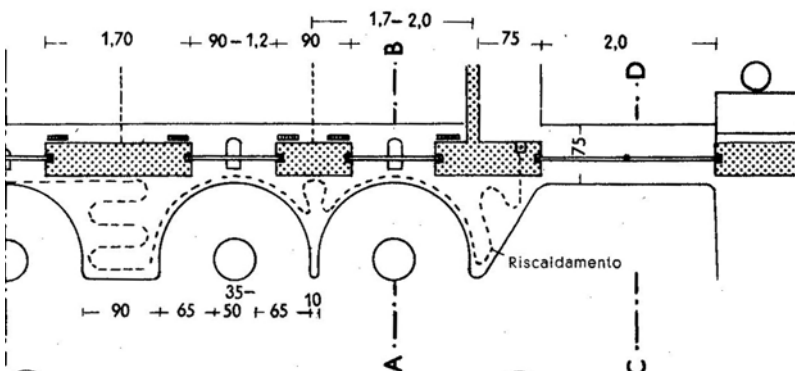
12 Deposito biciclette



13 una accanto all'altra

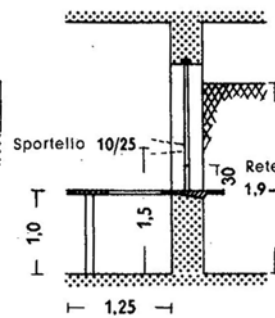


stalsate, una rispetto all'altra

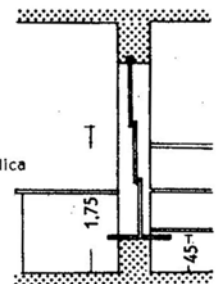


14 Biglietterie

15 Accettazione bagagli



16 Sezione A-B



17 Sezione C-D

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 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

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.

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 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.

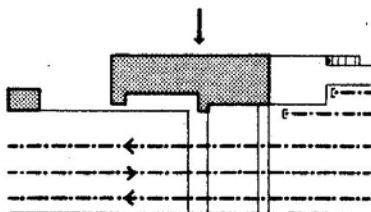
Per strutture di queste dimensioni sono previsti anche locali per la pubblica sicurezza, oltre alle strutture stesse per la gestione della circolazione dei treni, nonché di ambienti per ospitare il personale di servizio.

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.

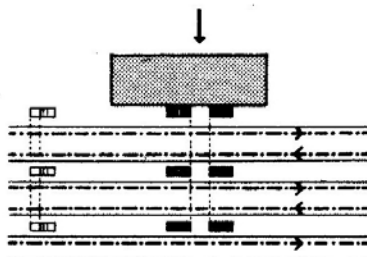
GRANDI STAZIONI

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

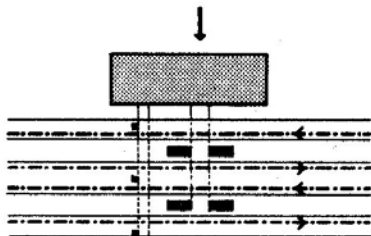
Tipologia di piazzale rispetto ai binari



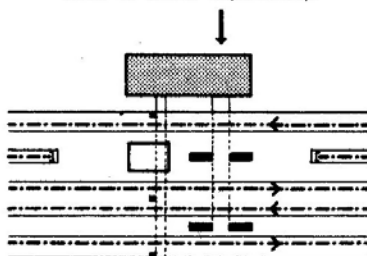
7 Edificio viaggiatori a livello, da un lato dei binari. Attraversamento a raso dei binari per viaggiatori e bagagli (solo per piccole stazioni senza treni direttissimi di transito).



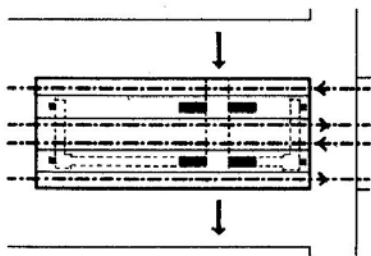
8 Edificio viaggiatori a livello, da un lato dei binari. Sottopassaggio per viaggiatori (essi devono scendere e risalire) attraversamento a raso per bagagli (stazioni di media importanza).



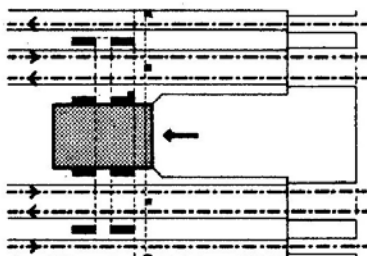
9 Edificio viaggiatori sotterraneo, da un lato dei binari. Sottopassaggio per viaggiatori e bagagli. Buona disposizione, usuale in Germania, con pochi distivelli (cattiva visibilità).



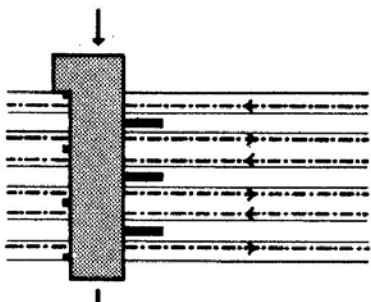
10 Edificio viaggiatori sotterraneo, da un lato dei binari. Sala d'aspetto in mezzo ai binari. Disposizione adatta per stazioni di transbordo.



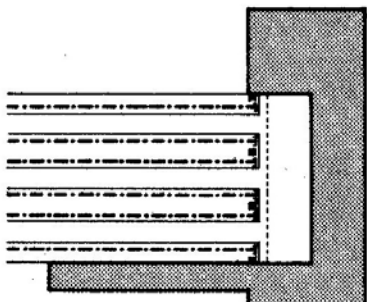
11 Edificio viaggiatori sotterraneo centrale rispetto ai binari. Buona illuminazione della sala d'aspetto e percorsi brevi.



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



13 Edificio viaggiatori sopraelevato. Ponte di soprapassaggio per viaggiatori e galleria di sottopassaggio per bagagli. Accettazione bagagli perciò più opportuna nel 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 Immagini tratte da: Neufert, E. 1949, *Enciclopedia pratica per progettare e costruire*, Milano: U. Hoepli, pag. 202.

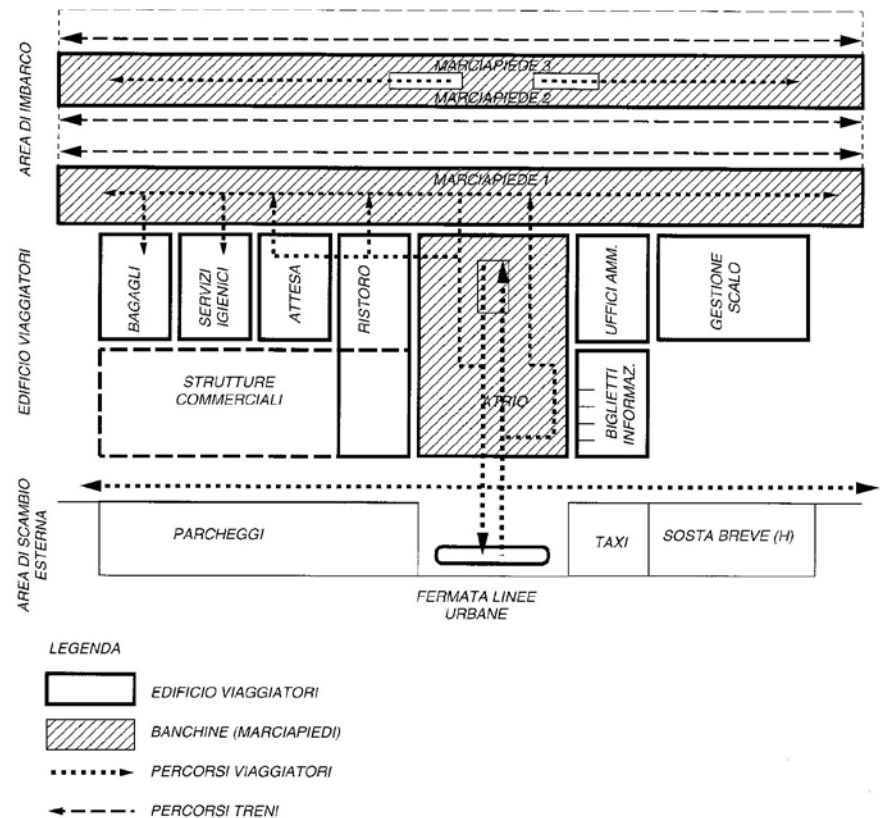
manutenzione, e dispongono di materiale rotabile di movimentazione treni, quali impianti di trazione.

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 supportare mezzi viaggianti a velocità elevate.

TIPOLOGIE

A - AGGREGAZIONE DELLE UNITA' FUNZIONALI DI UN EDIFICIO VIAGGIATORI 'IN LINEA'



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

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

Fig. 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.

B - AGGREGAZIONE DELLE UNITÀ FUNZIONALI DI UNA GRANDE STAZIONE FERROVIARIA 'DI TESTA'

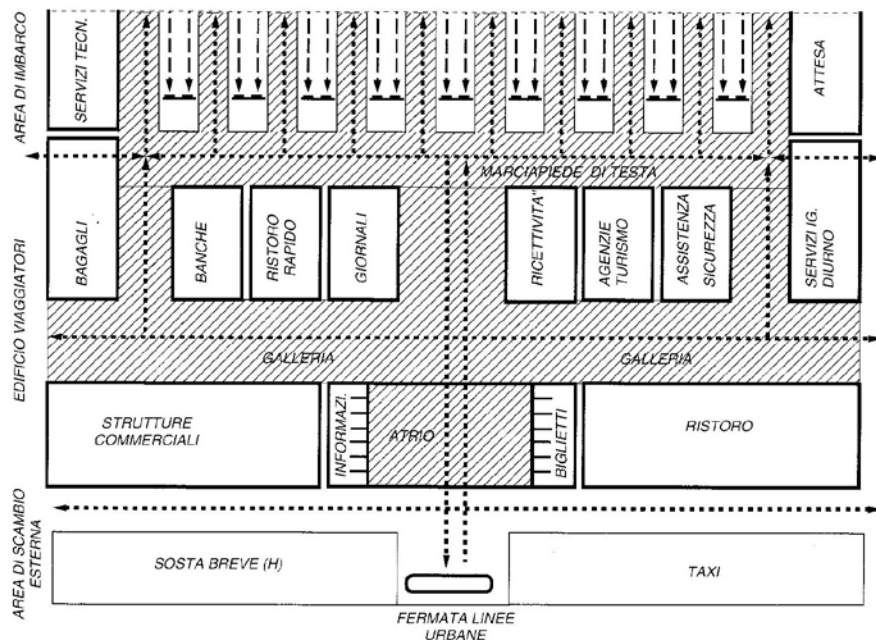


Fig. 10 Esempi di massiciata.
 Immagini tratte da: Zevi, L. (direttore scientifico) 2011, *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Roma: Mancosu, pag. B41.

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 Novella.

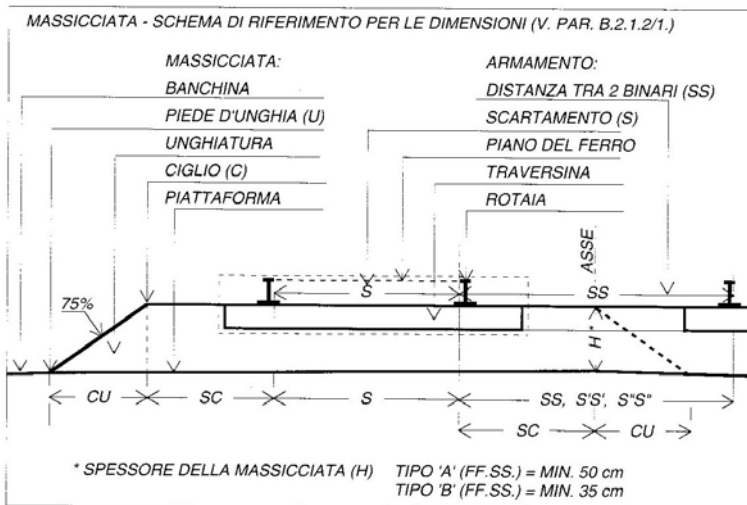
STAZIONI MISTE

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 massiciata, 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.



MASSICCIE PER UN SOLO BINARIO

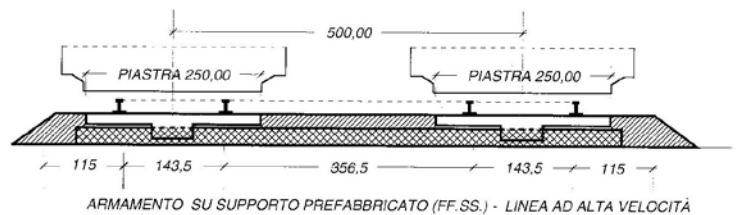
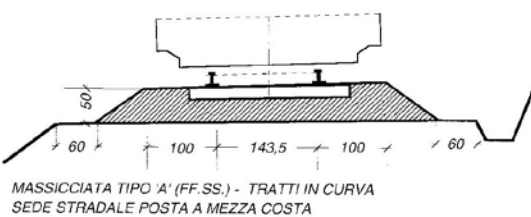
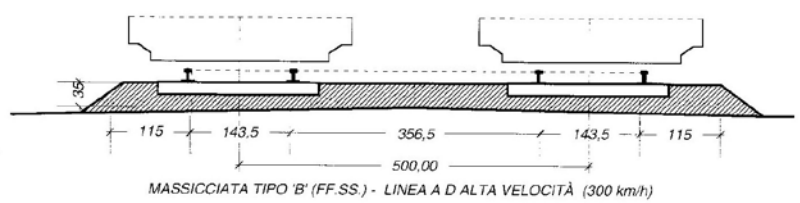
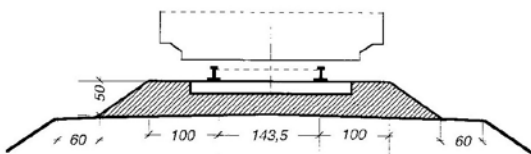
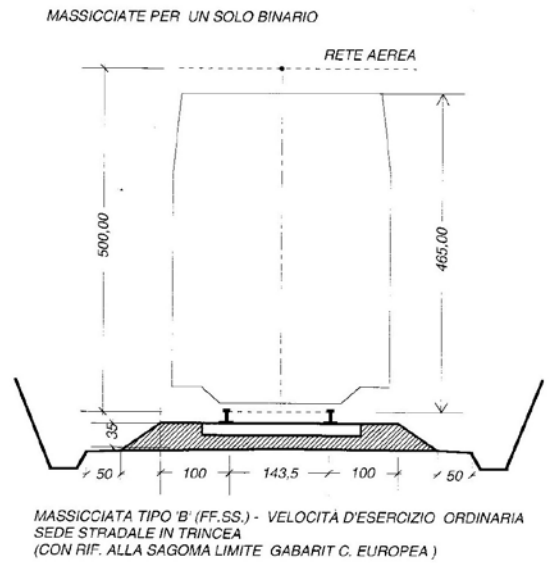
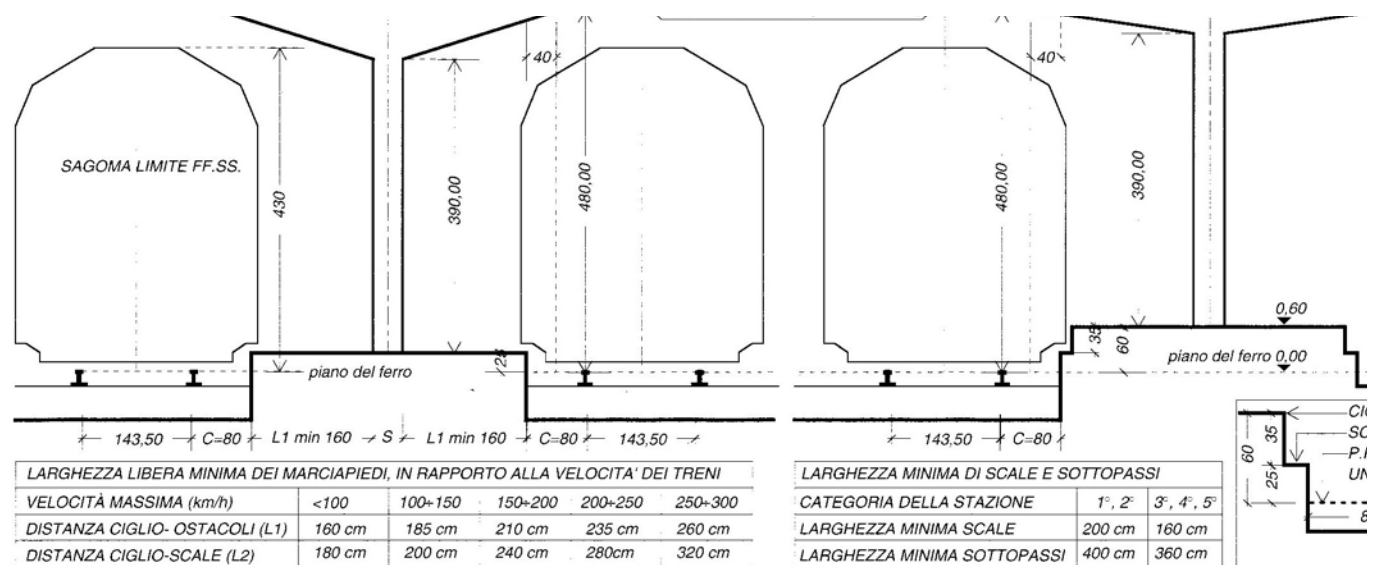
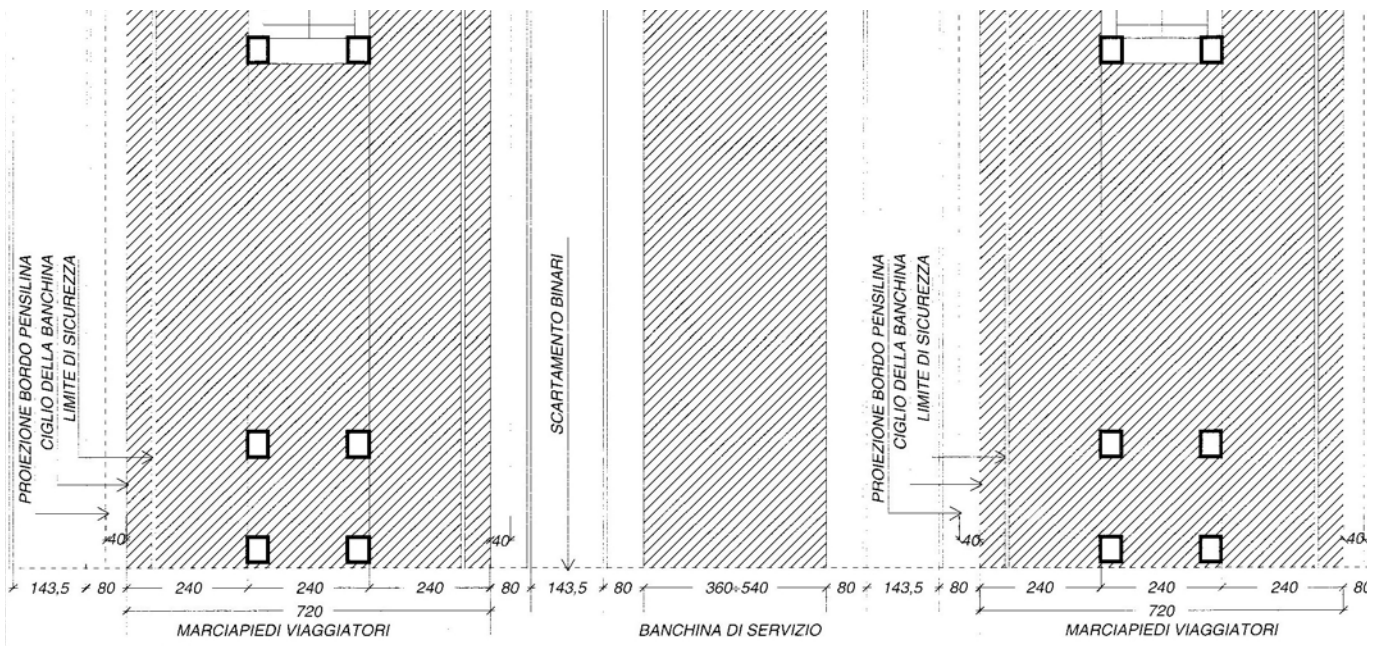
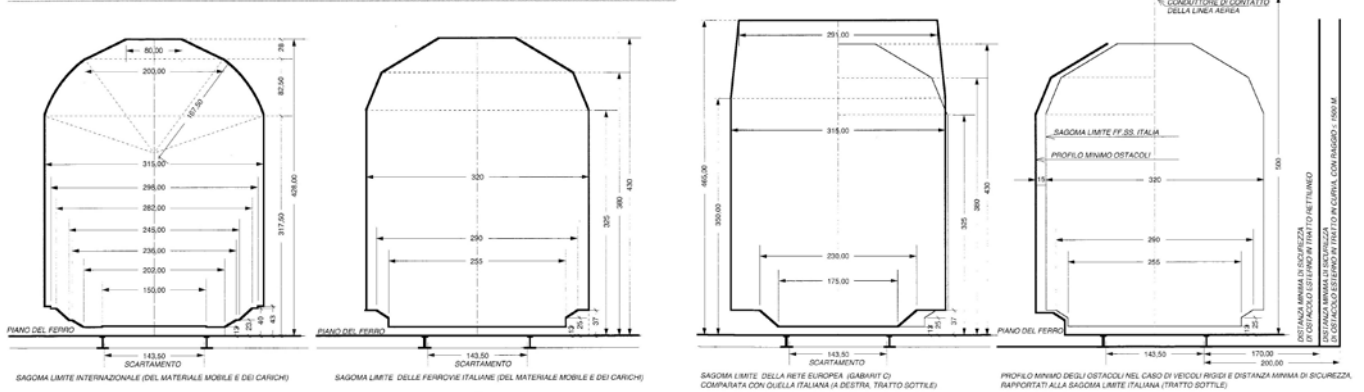


FIG. B.2.1.2 RIFERIMENTI DIMENSIONALI PER MATERIALI ROTABILI E INFRASTRUTTURE



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 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

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.

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

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:¹¹

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).

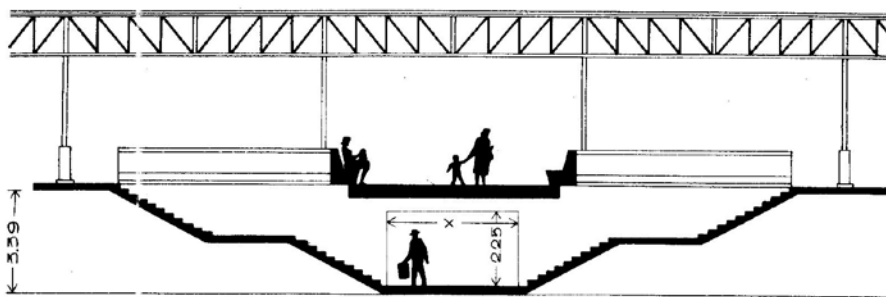
DISTANZA MINIMA DAGLI OSTACOLI

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.

Tipico sottopassaggio delle ferrovie dello stato italiano



Tipico sottopassaggio delle Ferrovie dello Stato Italiane

Pedata m 0,34; alzata m 0,154; 22 scalini.

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.

Fig. 14.

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:¹²

altezza del marciapiede ordinario = 25 cm

altezza del marciapiede alto = 60 cm

distanza del ciglio della rotaia più vicina del marciapiede ordinario =

80 cm

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

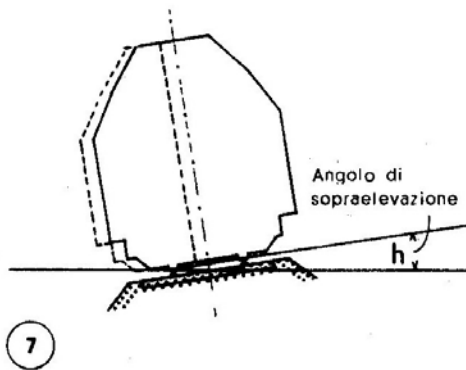
13. *Ibid.*

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

Fig. 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.

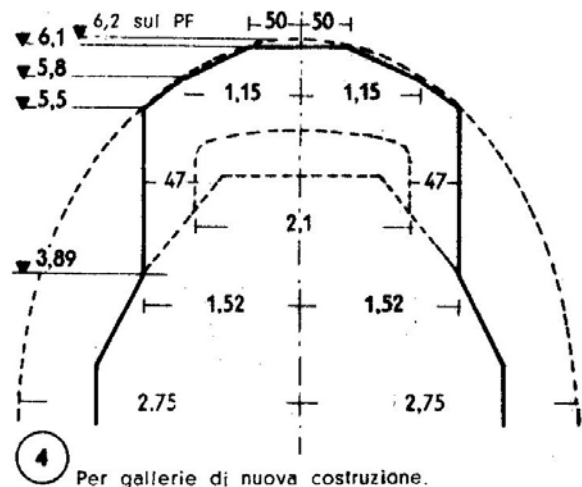
distanza del ciglio dall'asse di rotaia del marciapiede alto = 167,5 cm
 distanza del ciglio da ostacoli di tipo puntuale (pali, pilastri) = 160 cm
 distanza del ciglio da ostacoli continui (parapetti, scale) = 180 cm
 Le ultime due variano al variare della velocità di esercizio dei treni, (fig. 12).



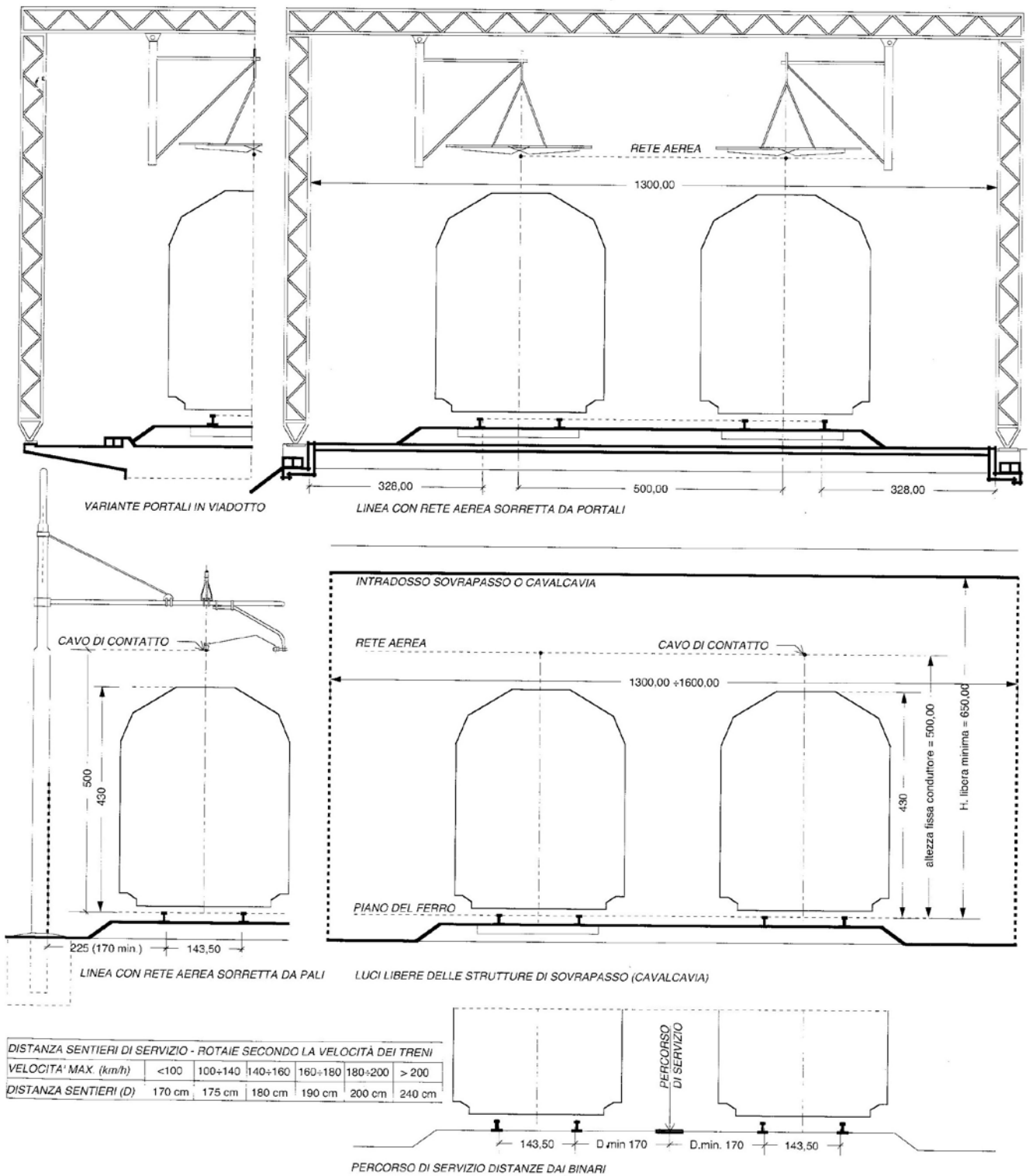
La sagoma nelle curve dipende dalla sopraelevazione della rotaia esterna e dell'aumento dello scartamento → tabella.

R m	Allargamento	
	all'esterno mm	all'interno mm
250	—	—
225	30	20
200	60	50
180	90	80
150	160	130
120	350	330
100	550	530

Allargamento della mezza sagoma necessario per curve di raggio inferiore a 250 m.



Per gallerie di nuova costruzione.



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.¹³

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 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, 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:¹⁴

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

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:¹⁵

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 e 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

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

soprelevazione 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 soprelevato, 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.

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

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.

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

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.

9. TURISMO:ARCHITETTURA E IMMAGINE	253
Origine e pratica del turismo	257
Viaggiatori e passeggeri	257
Dal prototurismo al turismo globale	259
Costruzione dell'attrazione turistica	263
La turisticità	263
Attrazione e attività turistica	263
Immagine culturale e immagine fattuale	265
Architetture per il turismo	266
Espressioni del postmoderno	266
La scena turistica	269
Bibliografia	274

TURISMO: ARCHITETTURA E IMMAGINE

Origine e pratica del turismo

VIAGGIATORI E PASSEGGERI

Le mutate esigenze ed abitudini, lo sviluppo di infrastrutture e di mezzi di trasporto sempre più veloci ed accessibili, hanno cambiato completamente il senso stesso del viaggio e conseguentemente quello del turismo, da attività riservata ai pochi privilegiati che disponevano di tempo libero e di risorse finanziarie congrue, ad attività di massa, da lento camminare a velocissimo spostamento, da pratica di riflessione e di ricerca personale a superficiale movimento e stazionamento.

La pratica del turismo si lega indissolubilmente al viaggio, allo spostamento che l'essere umano compie sul territorio spinto dal desiderio di evadere dalle pratiche quotidiane, l'evasione si associa all'ozio, dal latino *otium*, termine riferito al tempo libero da impegni pubblici dedicato da attività volte al benessere fisico ed intellettuale [...]. Era dunque l'esigenza di un arricchimento della persona ad animare lo spirito degli antichi viaggiatori nell'esplorazione di nuovi territori [...]. Nella società contemporanea la pratica ricorrente del turismo, il cosiddetto turismo di massa, risente di un sostanziale mutamento di significato del termine ozio: alla curiosità di conoscere, di mettersi in movimento per scoprire luoghi diversi da quelli abituali, si è sostituito il piacere di trovarsi istantaneamente in un altrove dove trascorrere un periodo di relativa inattività.¹

L'utilizzo dell'aereo permette di raggiungere rapidamente destinazioni remote, falsando la percezione del transito fisico sul territorio, lo sguardo del turista, secondo il sociologo inglese John Urry², diviene miope, impossibilitato e disinteressato alla conoscenza dei luoghi percorsi, capace di rivolgersi limitatamente all'arrivo, alle mete del turismo: il viaggiatore che si sofferma durante il percorso, incuriosito e attento, è stato sostituito dal passeggero, il cui scopo è giungere alla meta nel tempo più breve possibile.

Nel passato il viaggio era una presa d'atto dello stato dei luoghi traversati, uno strumento di appropriazione del territorio, scrittori,



Fig. 1 Disegno in Italia di Goethe (1787), «Questo è un felicissimo soggiorno; da mane a sera disegno, dipingo, ombreggio, incollo, insomma, mi do da fare ex professo e come artigiano e come artista».“(28.9.1787)

1. AA.VV. (a cura di) Coccia, L. 2012 *Architettura e turismo*, Milano: Franco Angeli, p. 16 .

2. Urry, J. 1992 *Lo Sguardo Del Turista*, Roma: Seam

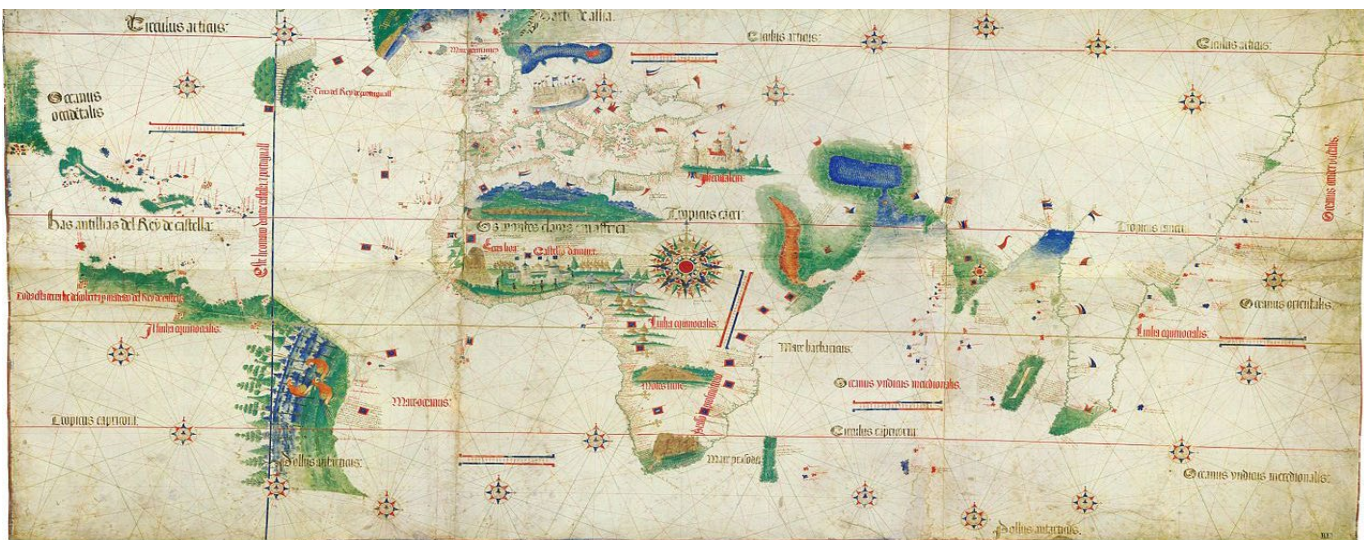


Fig 2. Antico planisfero portoghese, risalente al XVI secolo, conservato nella Biblioteca Estense di Modena

intelletuali e artisti hanno documentato le loro esperienze di viaggio, celebri sono le cronache di Chatwin, come in precedenza le opere di Goethe, nelle quali gli autori descrivono i propri tragitti, raccolgono osservazioni e suggestioni, evitando spesso le vie principali per avere un rapporto più profondo con l'esperienza del viaggio, con i luoghi e le culture incontrate. Altra forma fondamentale di resoconto di viaggio è la mappa, esercizio di trascrizione dello spazio traversato: «La mappa è il promemoria della successione delle tappe, il tracciato di un percorso. [...] La necessità di comprendere in un'immagine la dimensione del tempo assieme a quella dello spazio è all'origine della cartografia»³, il disegno della mappa restituisce priorità al viaggio come transito, riscopre la lentezza che permette la meditazione sulle cose osservate.

3. Calvino, I. 1984, *Il Viandante nella Mappa*, in *Collezione di sabbia*, Milano: Mondadori, p.24

DAL PROTOTURISMO AL TURISMO GLOBALE

Altro aspetto per cui si differenzia un viaggiatore del passato da un turista odierno è sostanzialmente la ragione del viaggio, in antichità si era ben distanti dal concetto di vacanza e di svago, furono motivazioni di carattere culturale a determinare fenomeni di flussi e di spostamenti svolti in un arco di tempo lunghissimo, ascrivibili nel prototurismo⁴.

Nell'antichità tali fenomeni avevano un carattere prettamente legato ai pellegrinaggi religiosi come nel caso dell'antico Egitto o della Grecia classica. Si hanno a questo riguardo testimonianze a proposito dell'abitudine, pur in una realtà parcellizzata dalle varie città stato, di recarsi dove si credeva che gli dei pronunciassero le profezie, presso gli oracoli giungevano flussi di devoti spinti dalla devozione e dalle credenze sui poteri taumaturgici presenti.

In epoca medioevale migliaia di pellegrini si spostarono alla ricerca di un luogo che avesse la caratteristica della santità, tracciando vie ancora oggi percorse da migliaia di persone, come il Cammino di Santiago o il Sentiero Francese.

In seguito con la comparsa del *Grand Tour*⁵, e fino al suo declino, che coincise con l'avvento del XIX secolo, i giovani rampolli europei e gli intellettuali seguirono l'esigenza di visitare i luoghi della classicità latina e greca, mossi da spirito di conoscenza e riconoscimento, alla ricerca di una consapevolezza culturale e sociale, che solo tale esperienza poteva in qualche modo assicurare.

Non sono stato spinto soltanto dal desiderio di una vita errabonda, bensì dalla brama di far conoscenza di altre lingue e di altre razze; di ammirare le meraviglie dell'arte classica e di quella medievale; di osservare paesaggi famosi e di cogliere l'aura magica delle grandi associazioni storiche; per farla breve, per procurarmi un'educazione più completa e più varia di quella che il mio stato e le circostanze della vita mi avrebbero permesso di ottenere in patria.⁶

4. Il geografo Giovanni Rocca mette in relazione fin dall'antichità il turismo al tempo libero, definisce il prototurismo come «manifestazioni di uso del tempo libero non vincolato, le quali pur caratterizzate da viaggi su medie e lunghe distanze, si sono svolte in un arco plurimillenario», Cfr Rocca, G. 2013, *Dal prototurismo al turismo globale. Momenti, percorsi di ricerca, casi di studio*, Genova: Giappichelli, Introduzione p. XVII.

5. Secondo Cesare De Seta l'espressione *Grand Tour* sarebbe stata usata per la prima volta in occasione del viaggio in Francia effettuato da Lord Graverne nel 1636, cfr. De Seta, C. 1989, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, «Storia d'Italia» (V), Torino: Einaudi, p. 37

6. Taylor, B. 1869, *Views A-foot; Or, Europe Seen with Knapsack and Staff*, Philadelphia London: Sampson Low, Son, & Marston

7. Nel 1850 la rete ferroviaria in alcuni paesi poteva definirsi capillare, in Gran Bretagna erano stati costruiti 10500 Km di reti, in Germania 5850, in Francia 3000, in Italia solo 620, Rocca 2013, p.32



Fig.3 Edward Hopper, *Hotel-Room*, 1931 olio su tela, Madrid, Museo Thyssen Bornemisza

8. In Italia l'aggettivo turistico comparirà all'inizio del '900 nel corso di una fiera turistica svoltasi a Bologna nel 1904.

Il termine turista è collegato sia al verbo anch'esso inglese *to tour* (girare, andare in giro), che al verbo francese *tourner* (avente lo stesso significato) cfr. Rocca 2013, pp.31-32

Un cambiamento di abitudini ed indirizzi si verifica a partire dai primi decenni dell'Ottocento, esso è connesso al fenomeno della rivoluzione industriale. Il conseguente potenziamento della viabilità, stradale e ferroviaria⁷, la costruzione delle strutture specializzate nelle destinazioni delle vacanze, quali Spa e Bagni di Lucca, contribuiscono al diffondersi sempre più ampio di viaggi organizzati per scopi di piacere tra la media e piccola borghesia, nonché alla comparsa di nuove figure professionali specializzate per il crescente fenomeno turistico⁸.

Questa forma di turismo aristocratico e borghese viene definita climatica, determinata cioè dalla ricerca di un clima mite per svernare nelle località marittime, montuose e lacustri.

In seguito la vacanza si declina in altre forme di turismo, quello balneare, quello sugli sci e sulla neve, il cosiddetto turismo bianco comparso nei primi del Novecento. Sostanziale è anche il ruolo svolto dal Touring Club Italiano, fondato nel 1894 da un gruppo di membri della borghesia milanese, nel diffondere gli ideali del viaggio e della vacanza. Di fianco a queste forme di villeggiatura destinate per lo più alla borghesia viene dato impulso anche al turismo scolastico e sociale per le classi popolari, sostenuto da enti pubblici e da grandi imprese private, come l'Ente Nazionale Balilla e l'Opera Nazionale Dopolavoro tramite l'istituzione di strutture come le colonie, le case per ferie e degli ostelli della gioventù

A partire dagli anni '30 e '40 del '900, nei paesi di cultura anglosassone e in seguito in quelli dell'Europa Occidentale, si assiste alla diffusione del turismo di massa favorito dall'uso sempre più comune dell'automobile:

La prima area geografica a scala mondiale ad essere interessata nel corso della storia dal turismo di massa è stata proprio quella nordamericana , [...] la popolazione statunitense e canadese, favorita dalla diffusione delle ferie retribuite e dai forti cali di prezzo registrati dal Modello T, dell'automobile prodotta in serie da Henry Ford, ha dato avvio allo svilupparsi di un turismo nazionale incentrato sia su alcune aree costiere, sia su alcune zone rurali, cosiddetto American outdoor.⁹

Sostenuto anche dal boom economico del dopo guerra il turismo di massa cresce di pari passo al numero di persone che partecipano alla pratica turistica, in particolare se stimato come percentuale sulla popolazione residente. A partire dagli ultimi decenni del secolo scorso nei paesi ad economia post industriale la vacanza diventa una necessità per la quasi totalità della popolazione, ne deriva un'offerta sempre più diversificata, declinata in esperienze sempre più accessibili economicamente, nasce cioè il viaggio low cost.

9. Rocca 2013, pp.48-49



Fig. 5 Immagine tratta dal sito internet planefinder.net, che permette di visualizzare e cercare aerei in volo istantaneamente

Le mete sono sempre più numerose, più particolari e lontane, raggiungibili con poche ore di volo e aventi la presunta caratteristica di esclusività, si è raggiunta la saturazione, nasce un ulteriore stadio del turismo che si suole definire globale o post moderno: il turismo di élite e quello di massa hanno raggiunto ogni località. In queste condizioni il vero steccato sociale non è più rappresentato dalla destinazione, ma dalla possibilità di avere determinate esperienze e di usufruire di determinati servizi, come hotel, ristoranti, spettacoli.

Costruzione dell'attrazione turistica

LA TURISTICITÀ

Si può definire la turisticità come la territorialità prodotta con finalità turistica, come attrattività di un luogo, di un paesaggio, di una località, non si tratta di un valore intrinseco, esistente a priori, ma rappresenta il prodotto derivante da un processo di territorializzazione, inteso come costruzione di un territorio. La territorializzazione è un processo dinamico, in continuo divenire, essendo legato a sistemi culturali ed economici¹⁰.

Il territorio è proiezione e progetto di una società, è la manifestazione del valore antropologico, costruito assumendo caratteristiche fisiche e naturalistiche, per poi esprimerle in forme e funzioni culturalmente peculiari e specifiche della comunità locale.

Se il territorio rappresenta il progetto attuato dalla società che lo abita, il sistema dei valori in esso fissati rappresenta la sua territorialità e cioè «quell'insieme di qualità individuate, fissate o comunque definite che lo rendono atto ad essere utilizzato, gestito e controllato. La turisticità, ovvero la territorialità prodotta in funzione turistica, in genere non viene fissata dalla società che risiede sul territorio ma da chi lo utilizza dal punto di vista turistico»¹¹.

ATTRAZIONE E ATTIVITÀ TURISTICA

L'attrazione turistica è tale, secondo il sociologo americano Dean MacCannell¹², quando si ha una combinazione tra l'essere umano (il turista), l'elemento da osservare (oggetto dell'attrazione) e l'elemento informativo (il marker). Un oggetto diviene quindi attrazione turistica quando è riconosciuto come tale dai consumatori-turisti.



Fig.6 Scena da *Vacanze romane*, di William Wyler (Paramount Pictures, 1953). Il film ebbe un notevole impatto sul turismo in Italia

10. Per una definizione del processo di territorializzazione cfr. Turco, A. 1988 *Verso una teoria geografica della complessità*, Milano: Unicopli, p.76

11. Coccia 2012, pp. 123-124

12. MacCannell, D. 1976 *The Tourist*



Fig.7 Fuochi d'artificio nella "Notte rosa" a Rimini nell'estate 2014

L'etichetta di meta turistica si genera dalla sovrapposizione di fenomeni legati al luogo e agli individui, attraverso una serie di markers, come quelli derivati da canali istituzionali attraverso politiche di promozione territoriale e quelli derivati da soggetti privati facenti parte della filiera turistica (tour operator, albergatori, associazioni di categoria). L'immagine di una destinazione, il cosiddetto "brand" di una meta a vocazione turistica, è il complesso esito di un processo di costruzione che si avvale di molteplici forme di discorso (letterario, turistico, politico, economico) finalizzate alla definizione e al potenziamento della turisticità di un luogo¹³.

L'attività turistica può essere scomposta nella base preesistente (un territorio con caratteristiche naturali, storiche, culturali, etc...), nell'insieme dei valori ad esso attribuiti (la turisticità) e nella struttura ricettiva che ne consegue (alberghi, campeggi, etc...).

Dalla combinazione coerente delle prime due componenti, di territorio e turisticità deriva la possibilità di effettuare tutti quegli investimenti immobiliari e infrastrutturali necessari a costruire la terza componente e rendere così possibile l'utilizzo del territorio in termini turistici e quindi economici.

L'attività turistica comporta oltre che vantaggi anche rischi considerevoli per i territori e per i paesaggi, qualora non si agisca con criteri di rispetto e di sostenibilità, si potrebbero avere effetti devastanti, con conseguenze negative sia per la popolazione che per le aree interessate. Questo si è verificato negli anni '60 quando la domanda turistica è cresciuta in parallelo al miglioramento degli stili di vita degli italiani, dando il via alla corsa alla seconda casa e alle vacanze in riva al mare. Il mercato ha risposto con immediatezza e una buona dose di improvvisazione generando un fenomeno che ha radicalmente cambiato il volto degli spazi costieri. Nelle regioni marittime sono stati edificati abitati poco coerenti rispetto all'insediamento urbano preesistente: città lineari costiere, estese per km senza soluzione di continuità.

13. Giannitrapani, A. Ragonese, R. 2010
Guide turistiche. Spazi, percorsi, sguardi.
Roma: Nuova Cultura

IMMAGINE CULTURALE E IMMAGINE FATTUALE

La turisticità di un luogo è un'immagine complessa alla cui formazione concorrono l'“immagine culturale”, fissata con lentezza nel corso del tempo, legata a tradizioni e immaginario della società da cui proviene il turista, e l'“immagine attuale” determinata dalle strategie promozionali e dalle mode¹⁴.

L'immagine culturale di un territorio è filtrata dalla cultura, frutto di interpretazione di una comunità secondo i propri valori, paradigmi, e aspettative, «i paesaggi sono formati da gusti del paesaggio, la gente di ogni paese vede il territorio attraverso le lenti delle proprie preferenze ed abitudini e tende a modificarlo mentre lo vede»¹⁵.

L'immagine culturale è delineata nella società da individui che posseggono in misura eccezionale sensibilità e capacità espressiva, artisti in grado di cogliere ed esprimere valori e significati dei luoghi. Gli scrittori ad esempio, attraverso le parole fanno rivivere nel lettore il senso del luogo, mescolando oggettività di posti e fatti e soggettività umana e culturale.

Un caso esemplare di questo meccanismo è sicuramente il legame tra Verona e Shakespeare¹⁶, dove il paesaggio letterario è divenuto reale, Antonio Avena, allora direttore dei Musei di Verona, fece dotare Palazzo Cappello del celebre balcone nel 1938, dopo che l'edificio nell'anno precedente era stato set cinematografico del film *Romeo and Juliet* di George Cukor. La casa dei Capuleti ed il balcone di Giulietta sono quindi falsi, frutto della sovrapposizione di letteratura, cinema, marketing e realtà, luoghi intrisi dei significati cantati da Shakespeare in uno dei suoi capolavori più noti e meta di migliaia di pellegrini e turisti.

Ci sono elementi che esulano dal campo dell'arte, della storia e della cultura, ma fondamentali per la formazione dell'immagine turistica, costituendone la componente più instabile: l'immagine fattuale.



Fig.8 Frank Dicksee, *Romeo and Juliet* (1884), la scena del balcone

14. Coccia 2012, pp. 125

15. D. Lowenthal, D., Prince, H.C. 1965 *English landscape taste*, «The Geographical Review» (L), p. 186.

16. Pesci, F. 1999 *La Verona di Giulietta e Romeo. I luoghi della leggenda shakespeareana*, Milano: Electa Arnoldo Mondadori Editore



Fig.9 Il Grand Hotel di Rimini, luogo dalla forte valenza simbolica nell'immaginario collettivo, grazie anche alla figura e all'opera di Federico Fellini

Questi elementi sono legati al processo di stereotipizzazione, per cui alcuni luoghi vengono caricati di significati spesso mutevoli nel tempo, ad esempio le terme oggi sono viste non più come luogo di cura per anziani e cagionevoli di salute, ma come beauty farm. Il marketing gioca un ruolo chiave nella creazione dell'immagine fattuale, essendo fabbrica di desideri, di status sociali e di condizionamenti strategici per il posizionamento sul mercato di un dato prodotto, in questo caso un luogo come meta turistica.

Architetture per il turismo

ESPRESSIONI DEL POSTMODERNO

Le architetture destinate al turismo¹⁷ sono state concepite per avere la massima visibilità da parte dei turisti, la richiesta del mercato ha reso l'oggetto architettonico centrale e ha prodotto in epoca contemporanea una grande varietà di modelli e forme, in cui il dato estetico spesso si

concepisce e manifesta col fine prioritario di rendere concreti i sogni e i desideri della gente.

Storicamente l'architettura ha sempre avuto un ruolo comunicativo, questo ruolo è cresciuto in importanza e di conseguenza in complessità, cercando linguaggi e codici adatti ad un determinato pubblico dell'edificio.

J. Urry¹⁸ analizza l'architettura postmoderna, assumendo il prefisso post come termine che identifica il dopo, e individua le tre principali categorie di seguito descritte: dopo il moderno, ritorno al premoderno e antimoderno.

Alcune architetture riconducibili alla prima categoria, hanno preso in prestito citazioni dal passato in un atteggiamento manierista e di eclettismo progettuale, seguendo logiche commerciali, come numerosi hotel costruiti a Las Vegas negli anni '80, veri e propri pastiche che fondono ornamenti, passato e fantasia, creando la scena dove il turista può essere altro, un dreamscape, un paesaggio da sogno, proiezione di aspettative e fantasie. L'hotel Luxor, ad esempio, ricrea un alone di mistero, richiamandosi all'antico Egitto, offre ai suoi visitatori la possibilità di vestire i panni di un avventuroso Indiana Jones.

In questo filone progettuale spesso stile e funzione trovano una coincidenza comunicativa, per cui a seconda della destinazione d'uso dell'edificio si sceglie uno stile piuttosto che un altro, come avvenuto a Vienna a fine '800 quando nella costruzione del Ring si è scelto il gotico per il Municipio, il neoclassico per il Parlamento ed il barocco per il teatro, cioè gli stili corrispondenti all'apice storico di queste istituzioni.

Altre architetture guardano al premoderno in una sorta di celebrazione e di ritorno alla tradizione, allo scopo di recuperare lo spirito del passato.

Bath è iconica di questo atteggiamento, considerata una sorta di archetipo dell'architettura turistica, antenata degli outlet contemporanei e dei villaggi turistici, una "bolla ambientale"¹⁹ onirica. Gli architetti Wood e Palmer la progettarono nel XVII secolo in stile giorgiano creando in questa località a sud di Londra una scena temporanea per le classi più alte della società.

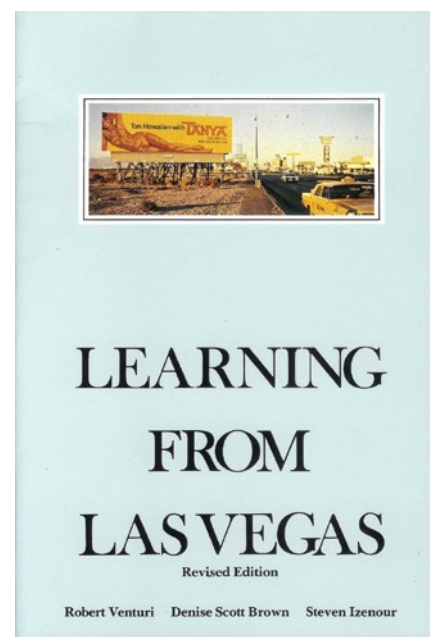


Fig.10 *Learning from Las Vegas*, copertina del noto testo del 1972 di Robert Venturi, Dennis Scott Brown e Steven Izenour. Esito di un viaggio effettuato con la propria classe di studenti nel 1968, il libro analizza le modalità e le valenze comunicative dell'architettura e delle strip di Las Vegas.

17. Per la stesura di questo paragrafo si è ampiamente fatto riferimento a Galdini, R. 2011 *Palcoscenici urbani*, Napoli: Liguori

18. Urry 1992, pp.174-175

Fig.11 1774 Royal.crescent a Bath dell'architetto John Wood il giovane

La borghesia e la nobiltà inglese inizialmente vi si recavano per ragioni curative e poi per ragioni sociali, quando la cittadina grazie ad un'organizzazione ben concertata di eventi e intrattenimento diventò simbolo di uno status sociale e di un'epoca.

Ci sono anche posizioni antimoderne, di avversione per il moderno, un caso rappresentativo è Poundbury, l'ampliamento sperimentale della città di Dorchester, ad opera di Leon Krier e di Alan Baxter. Questi, attingendo all'architettura vernacolare della contea di Dorset, realizzarono negli anni '80 un villaggio tradizionale a densità medio alta dalla presupposta mobilità lenta.

Il postmoderno, soggetto a queste diverse spinte, esprime un fermento, un dialogo in cui trovano posto eredità passate, prospettive future, alla ricerca di un'identità sociale, di significati sovrapposti da decifrare,



«Il segno architettonico non è mai muto né astratto, né universale o statico, è invece simbolico, portatore di un senso che si definisce dinamicamente attraverso il dialogo con la storia o il contesto»²⁰, Venturi riconosce all'architettura, alla pluralità dei linguaggi, valori simbolici e comunicativi, che vanno oltre il funzionalismo modernista, egli contrappone al “less is more” di Mies van de Rohe il suo “less is bore”, accogliendo la complessità come risorsa, come possibile risposta ad una società non univocamente definita.



Fig.12 Leon Krier e Alan Baxter Poundbury Londra, 1993

LA SCENA TURISTICA

L'architettura per il turismo così condizionata dall'aspetto percettivo e sensoriale dei suoi destinatari, vive una dimensione di fantasia, di immaginario, si inserisce con rapporti dubbi in un contesto urbano frammentato, attraversato da persone dalla diversa provenienza ed esperienza di vita. Questa sorta di decontestualizzazione delle architetture favorisce anche l'effetto sorpresa, la fascinazione e lo straniamento nei turisti, definiti da MacCannel²¹ come pellegrini contemporanei. Il turista colleziona immagini e luoghi di mete obbligate, santuari per il moderno viaggiatore, destinazioni in cui operare un'inversione dei rituali, una fuga dal quotidiano in una dimensione onirica, immaginaria e costruita ad arte.

Il turista è un'evoluzione del flâneur, la libertà di movimento dei lenti passeggiatori parigini oggi è stata limitata da percorsi e set studiati ad hoc per ricostruire «un mondo di fantasia più vero di quello vero»²², una “iperrealtà”²³, volontà di creare un ambiente in cui lo spettacolo diviene reale. Questa tendenza è stata rintracciata e descritta da Umberto Eco nel 1977 in occasione della sua visita ai grandi parchi di attrazione americani della Disney e spiega quindi perché la società, fabbrica dei sogni, abbia sostituito il nome delle sue strutture da ‘park’ a ‘resort’, andando oltre un'offerta di intrattenimento per bambini, con la pretesa di dare accesso a un mondo edulcorato, all'oblio di una narrazione totalizzante, una full immersion nell'immaginario.

19. Il termine bolla è stato usato da Cohen anche con funzione ambientale e isolante, tale da permettere al turista di muoversi con disinvoltura senza entrare in contatto con l'estraneità dei luoghi e delle culture, Cfr. Cohen, E. 1996 *Toward a Sociology of tourism*, Oxon: Routledge

20. Venturi, R 1980 *Complessità e contraddizioni nell'architettura*, Bari: Ed. Dedalo, p. 90

21. MacCannel, D. *Staged Authenticity : Arrangements of Social Space in Tourist Settings*, «American Journal of Sociology» (LXXIX), pp 589-603



Fig.13-14 Il castello di Disneyland in California e il castello di Neuschwanstein, quest'ultimo è stato costruito alla fine del XIX secolo in Bavaria ed ha ispirato la Walt Disney per l'ambientazione di Cenerentola, Biancaneve a altri cartoni. Entrambi i castelli sono tra le mete più gettonate del turismo.

Il legame tra turismo, storia e paesaggio pone la questione di valutare quanto e come una scena turistica, che rappresenta il passato e lo spirito di un luogo, possa essere considerata autentica. Il turismo di massa per generare attrattività infatti incide sull'immagine della città, disegnandone connotati e caratteri, attraverso processi di standardizzazione e arteficio.

MacCannell partendo da questi presupposti opera un capovolgimento, ponendo il turista moderno alla ricerca di autenticità, che si esplica nel rapporto con le comunità locali e le scene.

Le scene acquisiscono maggiore autenticità quanto più sono lontane dalle scene principali, dal "front", nelle aree distanti dal turismo di massa si svolge la "normale" vita quotidiana dei residenti ed è qui che alcuni turisti, quelli meno superficiali cercano di spingersi, con spirito simile a quello degli antichi viaggiatori.

Il concetto di autenticità²⁴ può essere analizzato su più livelli e con diverse prospettive individuando tre forme: autenticità "oggettiva", autenticità "costruttiva" (o "simbolica") e autenticità "esistenziale".

Per autenticità "oggettiva" si intende quel tipo di autenticità legata ai fatti, alla storia, come il riconoscimento da parte di un esperto dell'appartenenza di un'opera d'arte a un determinato periodo e autore, una sorta di autenticità "museale".

L'autenticità "costruttiva"/"simbolica", prende in considerazione le dinamiche di costruzione e ricostruzione dell'autentico, come dinamica sociale e quindi instabile.

La nozione di autenticità "esistenziale" è formulata sul fatto che ogni ricerca di autenticità è per prima un fatto individuale, in cui il soggetto operante si muove su più livelli.

A questo punto il concetto di autenticità si fa relativo, condizionato dalla cultura, dall'industria del turismo e dalla visione individuale, ci sono luoghi, come Las Vegas o la stessa Rimini in cui l'attrattiva turistica è data dal falso autentico, dall'artefatto, a cui l'immaginario comune ha conferito veridicità, aumentata anche dall'interazione tra turisti e residenti, quest'ultimi attori o comparse più o meno consapevoli sul palcoscenico urbano.

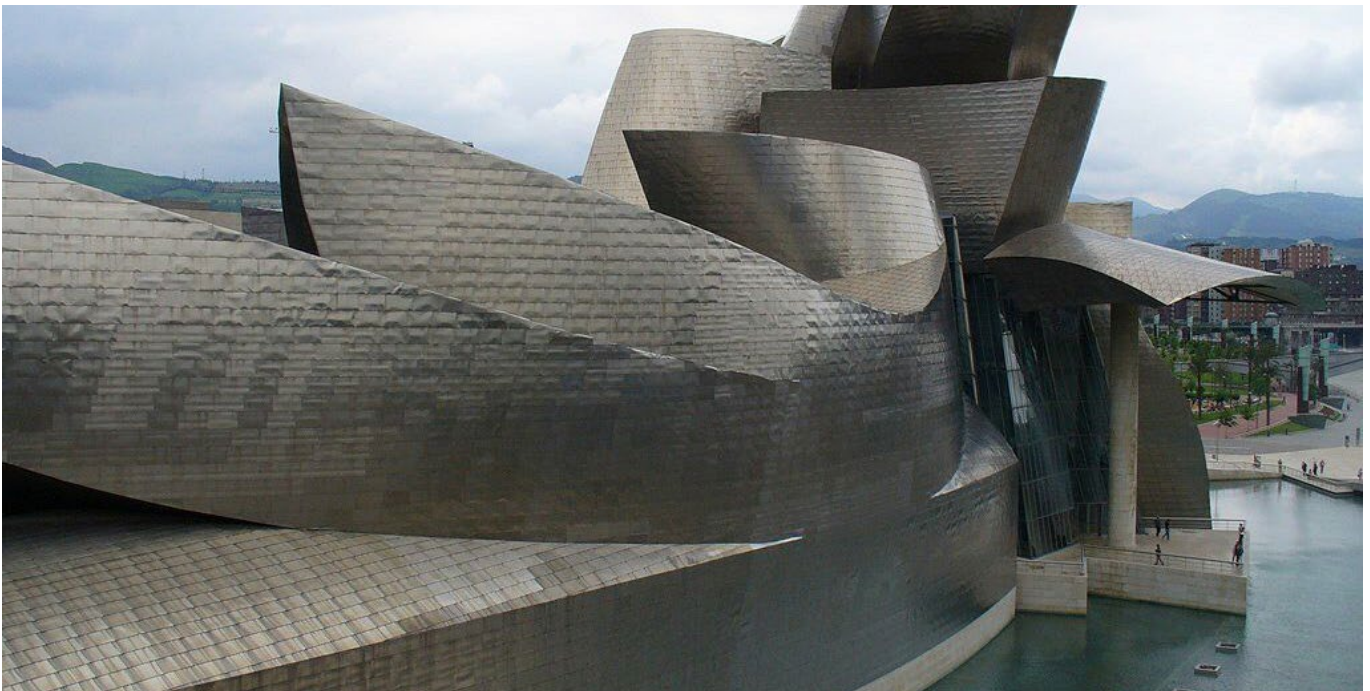
22. Eco, U. 2003 *Dalla periferia dell'impero*, Milano: Bompiani, p. 59

23. Eco 2003 p.56

24. Gilli, M. 2009 *Autenticità e interpretazione nell'esperienza turistica* Milano: Franco Angeli Editore

La ricerca dello stupore e della fantasmagoria da un lato e di sicurezza e familiarità dall'altro, caratterizza lo spazio turistico come prodotto seriale in cui inserire architetture dal carattere eccezionale, dove quotidiano e spettacolo si mescolano in risposta alle esigenze di mercato che richiede immagini da consumare, monumenti che diventano icone di città, polarizzano attenzione e fanno aumentare le visite, incidendo nell'economia dei territori. Per queste ragioni spesso ci si affida con ingenti investimenti alla firma architettonica del momento, all'archistar, le cui opere vanno a costituire una risorsa turistica e a costruire l'immagine urbana. tra le prime città a fare scelte in tal senso c'è stata Bilbao²⁵ che è divenuta in pochi anni un polo turistico ed economico di rilievo, grazie ad un programma di investimenti e alla costruzione nel 1997 del museo Guggenheim su progetto di Frank Gehry, questo ha dato l'avvio alla corsa di architetture spettacolari e sbalorditive, talvolta autocelebrative del progettista, in un fenomeno largamente noto come "effetto Bilbao".

Fig.15-16 Frank Gehry, Museo Guggenheim di Bilbao 1997, ingresso il ragno, opera dell'artista Louis Bourgeois alto quasi 10 metri.



BIBLIOGRAFIA

- Calvino, I. 1984, *Il Viandante nella Mappa*, in *Collezione di sabbia*, Milano: Mondadori
- AA.VV. (a cura di) Coccia, L. 2012 *Architettura e turismo*, Milano: Franco Angeli
- Cohen, E. 1996 *Toward a Sociology of tourism*, Oxon: Routledge
- Eco, U. 2003 *Dalla periferia dell'impero*, Milano: Bompiani,
- Galdini, R. 2011 *Palcoscenici urbani*, Napoli: Liguori
- Giannitrapani, A. Ragonese, R. 2010 *Guide turistiche. Spazi, percorsi, sguardi*. Roma, Nuova Cultura,
- Gilli, M. 2009 *Autenticità e interpretazione nell'esperienza turistica* Milano: Franco Angeli Editore
- Lowenthal, D., Prince, H.C. 1965 *English landscape taste*, «The Geographical Review» (L)
- Maccannel, D. 1976 *The Tourist Papers: A New Theory of the Leisure Class*, Berkeley CA: University of California Press
- MacCannel, D. *Staged Authenticity : Arrangements of Social Space in Tourist Settings* ,
- «American Journal of Sociology» (LXXIX)
- Pesci, F. 1999 *La Verona di Giulietta e Romeo. I luoghi della leggenda shakespeariana*, Milano: Electa Arnoldo Mondadori Editore
- Rocca, G. 2013, *Dal prototurismo al turismo globale. Momenti, percorsi di ricerca, casi di studio*, Genova: Giappichelli
- Venturi, R 1980 *Complessità e contraddizioni nell'architettura*, Bari: Ed. Dedalo

Taylor, B. 1869, *Views A-foot; Or, Europe Seen with Knapsack and Staff*, Philadelphia
London: Sampson Low, Son, & Marston

Turco, A. 1988 *Verso una teoria geografica della complessità*, , Milano:
Unicopli,

Urry, J. 1992 *Lo Sguardo Del Turista*, Roma: Seam

10. META RIMINI	277
Storia del turismo	281
Dalle origini alla seconda guerra mondiale	281
La rinascita e le invenzioni	287
Le due Rimini	289
Città storica e città balneare	289
Icona rimini	293
A.A.A. Vendesi Rimini, il ruolo del marketing	293
Rimini e il cinema	297
Rimini manifesta	302
Bibliografia	320

META RIMINI

Storia del turismo

Fig.1 Stabilimento balneare in una fotografia di fine secolo, dall'archivio Alinari

DALLE ORIGINI ALLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Le spiagge attrezzate, gli stabilimenti, il wellness, le stagioni, le feste, le notti rosa: il mare di Rimini, in pratica il mare “inventato” da Rimini. L'origine del mito risale alla seconda metà del XIX secolo, Rimini all'epoca era un borgo di modeste dimensioni, furono l'abilità imprenditoriale, la creatività e la capacità comunicativa dei suoi abitanti a farla divenire la meta del turismo di massa sia nazionale che estero, la capitale italiana dei divertimenti, la località di punta della riviera romagnola, la destinazione dell'immaginario collettivo.

Al 1843 risale la fondazione dello “Stabilimento Privilegiato dei Bagni di mare di Rimini”¹, per volontà della nobile famiglia Baldini, la quale, con un contributo minimo del Comune, fece costruire anche una strada che congiungeva il centro cittadino alla Marina, l'attuale viale Principe Amedeo, ampliato e alberato nel 1863.

1. Pellegrini, 2003 L. *L'invenzione del mare Rimini salvata dalle acque* in AA.VV. (a cura di Guaraldi, M., Pellegrini, L.) *Federico Fellini La mia Rimini* Rimini: Guaraldi Editore



— 88 —

STABILIMENTO DI BAGNI MARITTIMI IN RIMINI

TARIFFA (1)

BAGNI AI CAMERINI	
Per una persona L.	4
Per due persone, ciascuna	70
Per tre persone	50
Per i fanciulli fino agli anni 10 <i>tassa fissa</i>	50
BAGNI ALLE BARACCHE	
Per ogni persona	20
Per i fanciulli fino agli anni 10	10
COSE DIVERSE	
Arenazione alla spiaggia in apposito Camerino con i relativi apparecchi	2
Bagni caldi o freddi, di acqua di mare o dolce a domicilio, <i>tutto compreso, tranne la biancheria</i>	2
BARCETTA A DUE REMI, OD A VELA	
Per mezz'ora	1
Per un'ora	1 50
SCUOLA DI NUOTO	
Per ogni lezione	60
Assistenza in acqua	50
BIANCHERIA	
Lenzuolo, per ogni bagno	15
Mutande	05
Vesti da donna	15

(1) Questa tariffa, come la seguente, è tolta dal Regolamento interno dello Stabilimento Bagni, approvato dal Consiglio Municipale nelle tornate 44 e 42 Giugno 1872.
Si è tenuto conto delle modificazioni introdotte nella tariffa per le tasse da giuoco; non così di quelle che si sono recate nel Titolo VI del detto Regolamento, riportato a pag. 48 e seguenti, perchè queste ultime modificazioni si fecero quando era pressochè condotta a termine la stampa del presente volume.

Fig.2 Tariffario per i Bagni a mare, tratto da Ugolini 1873

Lo Stabilimento consisteva in un padiglione di legno a palafitta sul mare, a cui si accedeva attraverso una passerella che lo collegava alla spiaggia, c'erano due file di camerini laterali per la divisione dei sessi, delle scalette per la discesa in acqua, due locali di ritrovo e servizio, uno a terra e uno al centro della piattaforma. Lo stabilimento era gestito dal medico igienista Paolo Mantegazza, che scrisse un noto codice igienico dei bagni a mare, la cui pratica, introdotta dai viaggiatori del nord Europa, stava prendendo piede anche a Rimini, non senza qualche iniziale reticenza e scandalo locali. Di seguito alcune delle regole da rispettare, secondo Mantegazza, per godere dei benefici dei bagni a mare:

L'ottimo dei mesi per i bagni è il Luglio, ma con piccola differenza sono molto opportuni i mesi di Giugno e Agosto
L'ora migliore è dal mezzogiorno alle cinque, dopo la colazione ed il pranzo. Se nuotatori, nuotate; se avete la vergogna di non saper nuotare, saltate gavazzate, movetevi molto nell'acqua.[...]²

La moda del bagno prese piede spinta dalla notorietà di Paolo Mantegazza e dall'inaugurazione della linea ferroviaria Bologna-Ancona avvenuta nel 1861³. Vennero costruiti villini e alberghi su terreni un tempo incolti, ristoranti e cabine sulla spiaggia, nel 1873 il Comune, avendo intuito le potenzialità del turismo, destinò un milione di lire alla costruzione di una nuova struttura: il Kursaal, dal tedesco casa di cura. L'edificio progettato dall'architetto Gaetano Urbani era alto due piani, sorgeva in un parco al posto dei vecchi bagni, un pontile lo collegava ad un'ampia piattaforma sul mare, al cui centro sorgeva un chiosco a forma di pagoda cinese. La direzione del Kursaal, sempre affidata al medico Mantegazza, puntò con successo sull'offerta di eventi, balli, cene, spettacoli, la marina divenne così il centro del fervore estivo, della mondanità, come descritto in una delle guide del tempo:

Vorrei fare una descrizione della vita che ferve in questo stabilimento.[...] L'animato conversar della sera là in riva al mare o nelle ampie e ricche sale alla luce di mille fiammelle, [...] il reggimento d'occhi vispi o languidi, ma sempre belli e sempre in moto e assassini,[...] le trecce nere o bionde, ma sempre morbide e sempre sparse su eburnei petti, l'arte negletta e la

2. Ugolini, R. 1873 *Guida ai bagni di Rimini* Milano: Tipografia del Commercio di Gio. Brambilla, p.58
3. Conti, G., Pasini, P. 2000 *Rimini città come storia 2*, Rimini: Giusti

negligenza artificiale de' modi, delle parole e delle vesti, le danze che fervono vortuose, come si fosse a metà carnevale, il battagliar di forchette e coltelli, lo stappar di bottiglie, l'immenso piazzale gremito di gente, che ascolta le melodie della Banda cittadina e militare, e ammira i fuochi pirotecnici,[...] tutto questo non è che una pallida, pallidissima idea di ciò, che di bello e di buono offre lo Stabilimento di Rimini.⁴

Rimini a inizi '900 è ormai trasformata in un raffinato salotto per nobili e borghesi, richiamo del bel mondo internazionale, per rispondere a questa domanda, elitaria ma consistente, di fianco al Kursaal il primo luglio 1908 viene inaugurato il Grand Hotel⁵, progettato dall'architetto sudamericano Paolo Somazzi su commissione della Società Milanese Alberghi, Ristoranti e Affini.

In Europa erano già presenti strutture analoghe, infatti al tempo la tendenza era quella di costruire dimore principesche per ricchi viaggiatori, con arredi e ambienti lussuosi. Gli hotel di prestigio, nati in America come surrogati dei mancanti castelli, si diffusero in breve nel continente antico nelle città raggiunte dalla ferrovia, come a Parigi con l'apertura nel 1898 del Ritz a Place Vendôme, scena nella scena,

Fig. 3 Il Kursaal ed il Grand Hotel sullo sfondo in una foto dall'archivio Alinari

4. Ugolini, 1873, pp.56-57

5. Farina, F. 2003 *Una costa lunga due secoli*, Rimini: Panozzo Editore





Fig. 4 Disegno di Federico Fellini del Grand Hotel

edificio scenografico nel palcoscenico urbano.⁶ La società committente del Grand Hotel inserì con abilità l'albergo riminese nel circuito del turismo europeo, infatti se ne fece promotrice con numerose iniziative pubblicitarie attraverso tutti i media allora disponibili. Federico Fellini ricorda così quest'icona senza tempo, alla cui immagine ha contribuito lo stesso regista ambientandovi alcune scene di *Amarcord*.

le sere d'estate il Grand Hotel diventava Istanbul, Bagdad, Hollywood... si intravedevano nude schiene di donne che ci sembravano d'oro, allacciate da braccia maschili in smoking bianco, un venticello profumato ci portava a tratti musicchette sincopate, languida da svenire.⁷

Fra le due guerre⁸ la platea dei turisti si allargò grazie alle ferie generalizzate, lo stesso Mussolini trascorse le vacanze a Riccione, in quel periodo la marina venne saturata di costruzioni, la cesura tra la Rimini a mare, quella della ricettività, e la Rimini storica si fece evidente. La richiesta turistica imponeva alloggi a pochi passi dalla spiaggia, sorsero gli hotel e le pensioni lungo il mare, ognuno col suo pezzo di arenile, una città lineare continua fino a Riccione, divenuto nel 1922 Comune autonomo. In questa fascia di edificato a ridosso del mare era possibile leggere un'ulteriore distinzione urbana e funzionale, la zona dei divertimenti era a nord incernierata sulla Marina, sul Grand Hotel e sul Kursaal, la zona delle cure e del benessere era a sud, verso Riccione.

La crescita delle presenze venne favorita da spiagge sempre più attrezzate, da servizi a conduzione familiare e a prezzi competitivi, questa dimensione "proletaria" venne sostenuta dal regime, con i treni festivi, con le colonie, e una propaganda incentrata sulla salute e sullo sport.

Grazie alla tassa di soggiorno si registrarono 12.750 turisti nel '22, 32.842 nel '33 (in realtà stimabili intorno ai 75.000), fino all'apice dei 63.457 del '38 (effettivi circa 130.000), poi l'affluenza andò calando per l'inasprirsi delle tensioni politiche. Le colonie offrono altri dati importanti, 6357 piccoli ospiti nel '27, saliti a 16.338 nel '32, fino ai 40.000 del '37.

6. Galdini, R. 2011 *Palcoscenici urbani*, Napoli: Liguori Editore

7. Fellini, F. *Il mio paese* in AA.VV. (a cura di Guaraldi, M., Pellegrini, L.) p.48

8. Le notizie storiche da inizio '900 fino agli anni '70 sono tratte da Gobbi, G., Sica, P. 1982 *Rimini in Le città nella storia d'Italia*, Bari: Editori Laterza

Furono purtroppo altre e di altra natura le cifre lasciate sul campo dalla seconda guerra mondiale: quelle delle perdite e della devastazione, si crede infatti che siano caduti 607 civili e che siano stati distrutti o lesionati il 90% degli edifici, con l'abbattimento dell'acquedotto comunale, dell'ospedale civico, della linea ferroviaria, delle scuole, della maggior parte degli edifici di culto (tra cui il tempio malatestiano bombardato ripetutamente), dei 4/5 dell'attrezzatura turistico-balneare. In queste condizioni la città era stremata, considerata dall'amministrazione comunale come la vera grande mutilata d'Italia, seconda per danni solo a Montecassino, i bombardamenti angloamericani la devastarono, c'erano almeno 43 mila senzatetto su una popolazione di 72 mila unità complessive.⁹

Fig. 5 Tempio Malatestiano, danneggiato dai bombardamenti

9. Turchini, A. 2002 *La distruzione di Rimini (1943-1944) e la ricostruzione in Sviluppo economico e trasformazioni sociali a Rimini nel secondo Novecento* in (a cura di) V. Negri Zamagni, V. Rimini: Istituto per la storia della resistenza e dell'Italia contemporanea della provincia di Rimini



Dal punto di vista del turismo la situazione era altrettanto catastrofica, alla distruzione massiccia delle strutture si aggiunse la demolizione del Kursaal¹⁰, l'edificio era tra i pochi rimasti illesi dai bombardamenti. Si scrisse e discusse molto sui motivi di tale decisione, si sostenne che esso rappresentava un simbolo da rimuovere del vecchio regime, borghese e fascista, che impediva con la sua presenza di scorgere il mare da Viale Principe Amedeo, che con la vendita del materiale edilizio recuperato dalla demolizione si sarebbero guadagnate cifre importanti (in realtà ciò non avvenne e si ricavarono solo 250.000 lire). Nel giugno del '45 il grande stabilimento balneare, tra i primi e più prestigiosi d'Italia e d'Europa, venne abbattuto nell'indifferenza della popolazione, affaccendata in questioni più contingenti e urgenti.

10. De Santi, A. 2008 *Rimini nel secondo dopoguerra, Trasformazioni urbane e modelli di città*, Cesena: Società editrice Il ponte Vecchio

LA RINASCITA E LE INVENZIONI

Superata l'emergenza post bellica, nel giro di pochi anni il miracolo venne compiuto, a fare da traino il settore turistico, l'operosità della città e la capacità di adattamento al nuovo turismo di massa, l'autostrada fu il nastro che trasportò migliaia di italiani e stranieri nella riviera romagnola, ospitati nelle nuove strutture della costa, 1048 alberghi del '61, 1540 del '73.

La Rimini dei primati avanzava, nel corso dei decenni, si inventò la prima discoteca, il Whisky Juke Box, il disco sostituì l'orchestra, si inaugurarono l'Altro Mondo, il Paradiso, a cavallo tra gli '80 e '90 la città divenne il regno incantato di ogni nottambulo, il divertimentificio, neologismo coniato dalla giornalista e scrittrice Camilla Cederna. Si tirò fuori dal cilindro il "turismo della notte" perchè quello del sole aveva la concorrenza di altre mete emergenti e perchè il mare era minacciato dal mostro della mucillagine.¹¹

In questi anni arrivano i Russi, si aprono il primo fast food, Italy and Italy, il primo pub in stile inglese il Rose & Crown, si avviò la Marr, azienda di distribuzione alberghiera, che tutt'oggi vanta il primato italiano nel settore, vennero aperti al pubblico il parco dell'Italia in miniatura e quello di Fiabilandia. L'abilità di Rimini di cavalcare il fenomeno turistico è stata ed è tale da fare scuola, sia con l'apertura della facoltà di Scienze per il Turismo, sia con l'organizzazione di fiere di settore. Il turismo legato ai congressi e alle fiere è decollato, con manifestazioni che spaziano, dai meeting di Comunione e Liberazione alle fiere sul tempo libero, fino ad arrivare ai recenti saloni sul fitness e sulle ultime tendenze biologiche e salutiste. Rimini ha sempre offerto spazio e accoglienza a diverse realtà, a milioni di visitatori, ha dimostrato una capacità e una lunga tradizione dell'ospitalità, lungimiranza e flessibilità.



Fig. 6 Movida notturna riminese, negli anni '90, tratto da Pacoda, P. 2012 *Riviera Club Culture. La scena dance nella metropoli balneare* Rimini: Nda press

11. 2003 *Una botta di Orgoglio* in AA.VV. (a cura di Guaraldi, M., Pellegrini, L.)

Le due Rimini

CITTÀ STORICA E CITTÀ BALNEARE

La città di Sofronia si compone di due mezze città. In una c'è il grande ottovolante dalle ripide gobbe, la giostra con raggera di catene, la ruota delle gabbie girevoli, il pozzo della morte coi motociclisti a testa in giù, la cupola del circo col grappolo dei trapezi che pende in mezzo. L'altra mezza città è di pietra e marmo e cemento, con la banca, gli opifici, i palazzi, il mattatoio, la scuola e tutto il resto. Una delle mezze città è fissa, l'altra è provvisoria e quando il tempo della sua sosta è finito la schiodano e la portano via, per trapiantarla nei terreni vaghi d'un'altra mezza città.

Così ogni anno arriva il giorno in cui i manovali staccano i frontoni di marmo, calano i muri di pietra, i piloni di cemento, smontano il ministero, il monumento, i docks, la raffineria di petrolio, l'ospedale, li caricano sui rimorchi, per seguire di piazza in piazza l'itinerario d'ogni anno. Qui resta la mezza Sofronia dei tirassegni e delle giostre, con il grido sospeso dalla navicella dell'ottovolante a capofitto, e comincia a contare quanti mesi, quanti giorni dovrà aspettare prima che ritorni la carovana e la vita intera ricominci.¹²

Fig. 7 *La città di Sofronia*, illustrazione di Martina Dellepiane

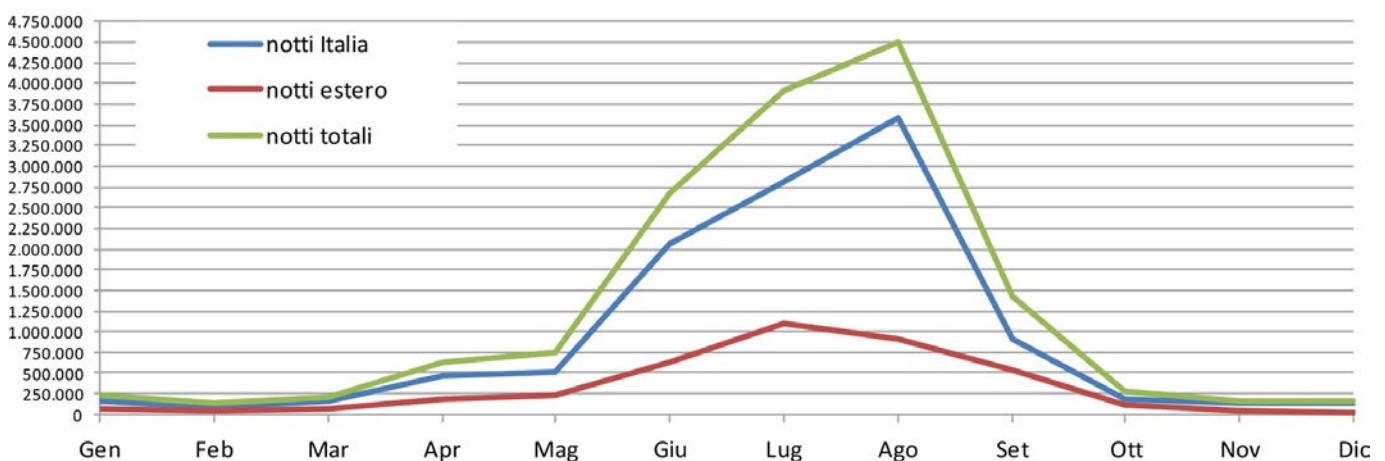


12. Calvino, I. 1972 *Le città invisibili* Torino: Einaudi, p.29

Esistono due Rimini? Due città che si fronteggiano, quella storica, stabile, compatta e quella balneare, temporanea e frammentata, separate fisicamente dalla ferrovia, con tessuti diversi, abitanti diversi, ritmi diversi. In che misura sono distanti queste parti di città, quanto estranee l'una all'altra? Nonostante gli sforzi fatti da decenni per destagionalizzare il fenomeno turistico, ancora appare evidente quanto l'estate sia il periodo trainante l'economia dell'accoglienza. I dati¹³ dell'osservatorio provinciale sul turismo del 2014 ripartiscono le presenze turistiche al 63% in estate, al 17% in primavera, al 6% in inverno e al 14% in autunno, in accordo con le percentuali sulle motivazioni che portano i turisti a Rimini. Al primo posto c'è la vacanza balneare col 71.8%, seguono la cultura all'8.7%, lo sport e il wellness al 6.8%, gli affari col 3% e il 9.8% di altre ragioni, tra cui l'enogastronomia e i grandi eventi. La vacanza al mare resta lo zoccolo duro, ma si possono contare circa 905 mila persone che soggiornano per altri motivi, a dimostrazione della differenziata capacità attrattiva.

Fig. 8 Distribuzione mensile dei pernottamenti nel 2014

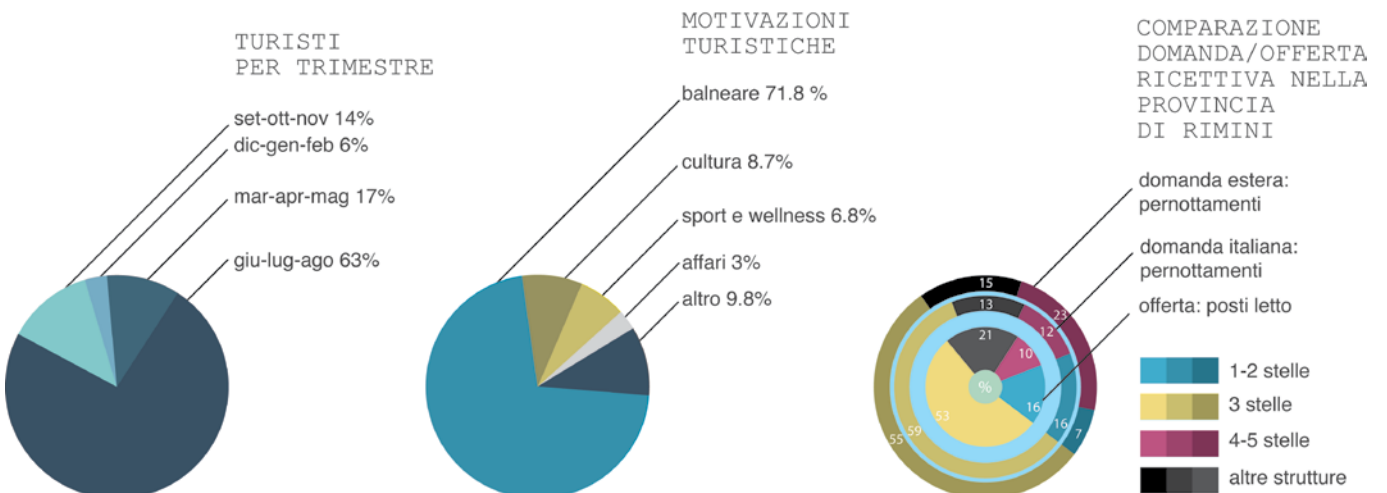
13. *Offerta e domanda turistica nella provincia di Rimini, anno 2014*
 Progettazione, coordinamento, testi:
 Rossella Salvi
 Rilevazione ed elaborazione dati:
 Angela Polverelli, Valeria Macrelli,
 Cristiano Attili, Cristina Biondi
 Rilevazione dati strutture ricettive:
 Ufficio Alberghi (Servizio Turismo)



Gli studi sull'offerta ricettiva riminese sottolineano una prevalenza di strutture con apertura stagionale per oltre il 79%. Negli hotel a 3 stelle ci sono il 53% dei posti letto, nei 4-5 stelle il 10%, negli hotel a 1-2 stelle il 16% e in altri tipi di strutture il 21%. La domanda si concentra sulla categoria degli hotel a 3 stelle, con il 55% dei pernottamenti degli stranieri e il 59% degli italiani, nei 4-5 stelle c'è una forte differenza tra il 23% degli stranieri e il 12% degli italiani, così come negli hotel a 1-2 stelle con il 7% degli stranieri e il 16% degli italiani, nelle altre strutture si segnalano il 13% degli stranieri e il 15% degli italiani. La stragrande maggioranza degli hotel è localizzata sulla zona a mare, nella "città balneare", arrivando a densità pari a 20.000 posti letto a kmq.

I riminesi vivono su tutto il territorio comunale con concentrazione maggiore nelle aree di espansione fuori le mura verso l'entroterra, come Borgo Mazzini, Borgo San Giovanni, Borgo San Giuliano, in generale la densità abitativa scende nelle zone oltre la ferrovia verso il mare e scende spostandosi nelle zone rurali dell'entroterra. Molte delle abitazioni del centro storico e di Marina sono seconde case, con una densità che arriva in alcune zone agli 800 alloggi per kmq.

Fig. 9 Grafici sulla domanda e sull'offerta turistica con dati riferiti al



Con il potenziamento di Rimini come sede universitaria è cresciuto anche il numero degli studenti iscritti ai corsi attivi nella città dai 1767 del 2001 ai 5895 del 2011, di questi solo il 35% proviene dalla provincia. Quasi tutte le strutture a servizio degli studenti, come facoltà, biblioteche, studentati e tutti i poli culturali, come musei, archivi, teatri si trovano nel centro storico, in cui naturalmente sono presenti anche i siti di maggiore interesse artistico, come la Domus del Chirurgo, il Tempio Malatestiano, il Castello dei Malatesta, l'arco di Augusto, etc.. La divisione tra le due città risulta evidente dai dati, sia in termini di stagionalità, che di destinazioni d'uso e di dotazioni, una divisione che si legge anche nel tessuto urbano e nei tracciati, il centro impostato sul cardo e sul decumano, la marina impostata sul lungo mare e su viale Principe Amedeo. In ultima analisi ad unire la Rimini della carovana estiva alla Rimini stabile c'è la dipendenza economica e organizzativa, i riminesi vivono del turismo estivo che essi stessi alimentano e organizzano.

Fig. 10 Grafici sulla presenza degli studenti a Rimini, si evidenzia una crescita in numero e una forte provenienza da altre regioni.

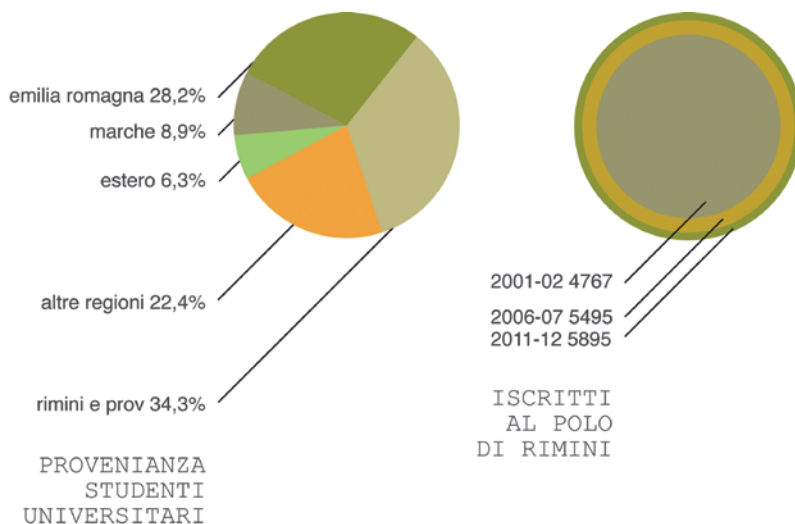
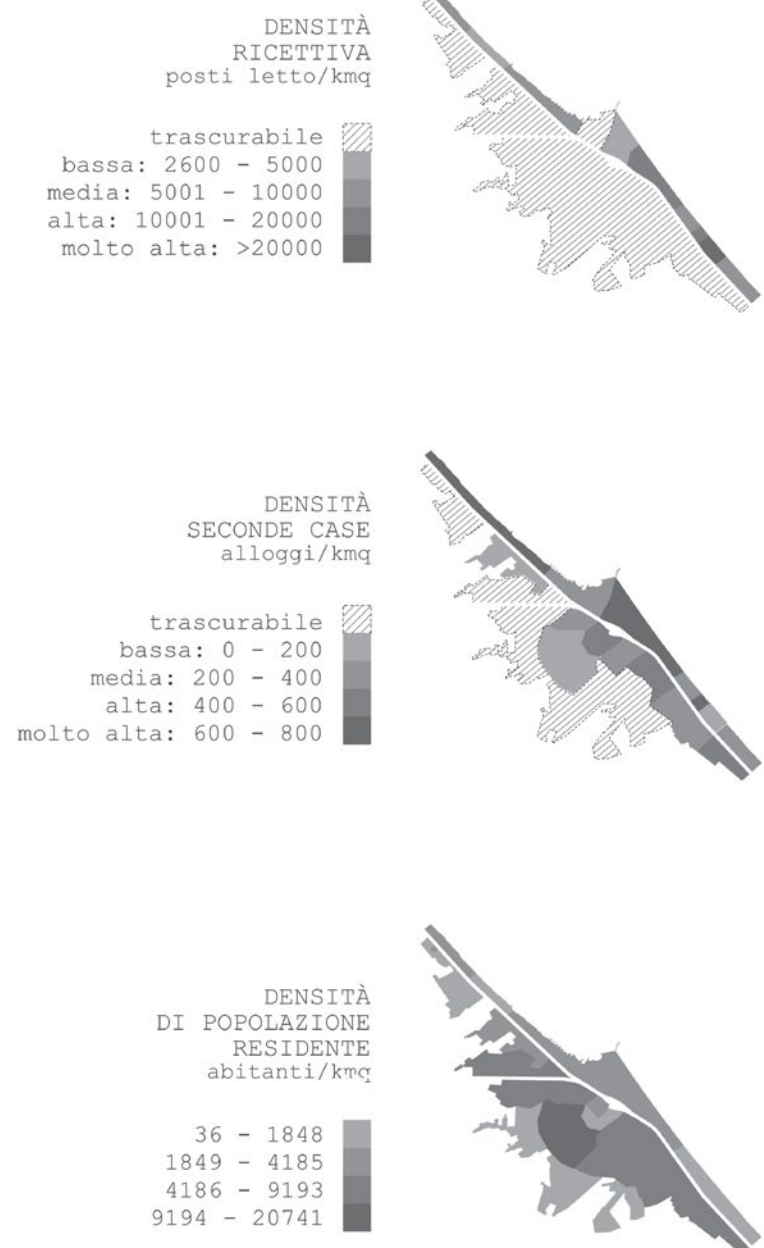


Fig. 11 Densità ricettiva, seconde case, abitativa. Fonte: sezione statistiche Comune di Rimini



Icona Rimini

A.A.A. VENDESI RIMINI, IL RUOLO DEL MARKETING

Il turismo ha un peso considerevole sull'economia dei territori e delle città, in conseguenza alla globalizzazione l'offerta turistica delle aree geografiche si è sviluppata secondo metodi imprenditoriali e strategie di mercato. Il marketing è lo strumento principale di competitività e posizionamento, esso trova attuazione con validità sia in termini aziendali che in termini urbano territoriali, anche grazie all'evidente parallelismo tra città e impresa, entrambi sistemi che offrono prodotti e servizi mirati a soddisfare la domanda del mercato.

Le prime forme di marketing operate per la promozione di Rimini furono attuate da singole e autonome realtà, ad esempio dalla SMARA (Società Milanese Alberghi Ristoranti e Affini) per il lancio del Grand Hotel, si trattava di manifesti, volantini, cartoline, film, articoli di stampa, partecipazione a fiere a tema. Nei primissimi anni del '900 lo stratagemma individuato per presentare la città come meta vacanziera alla ricca borghesia europea fu quello di accostare l'immagine di Rimini a località già note, come Ostenda in Belgio.

In queste prime forme di marketing già era presente la volontà di andare a definire l'identità di Rimini, come luogo esclusivo, sofisticato, di piacere, in sintonia con le atmosfera della Bella Époque, cavalcando anche la popolarità di *Francesca da Rimini*¹⁴ di Gabriele D'Annunzio del 1902, opera portata a teatro in tutta Italia con attrice protagonista Eleonora Duse. La locandina rappresentava un bacio tra i due amanti e riportava il nome della città di Rimini, il successo dell'opera e la notorietà di Francesca, cantata dal sommo Dante prima ancora che dal poeta pescarese, furono abilmente sfruttati dai pubblicitari, che non esitarono ad inserire rimandi più o meno espliciti alle amoroze e tragiche vicende dell'illustre nobildonna riminese.



Fig.12 1914, Giuseppe Palanti, *Francesca da Rimini*, manifesto per la pubblicità per la 'prima' dell'opera di Riccardo Zandonai al Teatro Regio di Torino. Raccolta privata.

14. Pellegrini, 2003 L. *Un delitto d'onore Il mito letterario di Francesca da Rimini*, in AA.VV. (a cura di Guaraldi, M., Pellegrini, L.)



Fig.13 Manifesto dei bagni marittimi

Dopo la prima guerra mondiale e fino agli anni '50 il turismo divenne meno elitario e si puntò su un'idea di Rimini, come destinazione gioiosa, spensierata, adatta a famiglie, una gaudente perla della riviera romagnola, terra di buon cibo, svaghi e cortesia.

Si sostiene l'idea del tempo libero e delle vacanze, politicamente il regime fascista coordina e decide la nascita di istituzioni quali l'Opera Nazionale Dopo-lavoro (O.N.D.) nel 1925, le Aziende di Cura, Soggiorno e Turismo nel 1926 e gli Enti Provinciali del Turismo nel 1935. La pubblicità in questo periodo diviene espressione di un progetto politico e sociale, che mira da un lato a controllare il tempo libero degli italiani, dall'altro a rendere le ferie un prodotto di largo consumo.¹⁵

Intorno agli anni 60, lasciata alle spalle la Seconda Guerra Mondiale, con la ripresa dei consumi avviene il passaggio al turismo di massa, la domanda alla base del nuovo fenomeno turistico, si poteva considerare semplificata, riassunta nelle 3 S, *sun, sand and sex*¹⁶ teorizzate dai sociologi francesi Edgar e Violette Morin.

Questi elementi legati al sole, al mare, all'avventura estiva richiamano il concetto di calore, in una dimensione sensoriale e sociale ricercata dal turista tipo di Rimini per un lungo periodo che durerà fino agli anni '90.

Questa forma di vacanza stereotipata mostra i primi segni di crisi già a partire già dagli anni '80, infatti il turismo romagnolo e italiano risente della competizione di altri paesi di area mediterranea, come Spagna, Tunisia e Marocco, e si manifesta così una flessione delle presenze straniere, compensata dalle quelle interne che invece rimangono stabili.¹⁷

Nel 1986 nasce l'Apt, azienda di promozione turistica, e le cittadine della riviera romagnola, pur con qualche rimostranza, fanno fronte comune contro la concorrenza sotto la bandiera di Rimini, creando il marchio "Rimini & Co." che include Rimini, Riccione, Bellaria-Igea Marina, Cattolica, Misano Adriatico, Santarcangelo.¹⁸

Vengono così messe a punto strategie che allargano il mercato, con un'apertura ai paesi dell'Est ed un ampliamento dell'offerta che passa per la valorizzazione dell'entroterra, dei divertimenti notturni, dell'enogastronomia e di altre attività connesse al soggiorno.

15. G. Conti / P. G. Pasini "Rimini Città come storia", Vol. 2 – pagg. 219-253

16. i due sociologi hanno scritto in merito al turismo delle 3 S nel loro saggio sul Club Méditerranée, cfr. Galdini, 2011, p. 23

17. Becheri, E., et al. 2010 *Il turismo in Italia e in Emilia Romagna. Dall'ordine sparso alla geometria variabile*, Milano: Franco Angeli, p. 135

Si avvia quindi la stagione dei grandi parchi di divertimento, delle fiere internazionali e degli eventi sportivi. Il settore termale tradizionale viene convertito in una declinazione di benessere, incentrata su una visione olistica di salute, relax e cura della persona.

Questo passaggio, avvenuto negli anni '80, segna anche l'evoluzione del marketing, che in precedenza era una semplicistica sommatoria di iniziative di carattere generico, annunci, partecipazione a fiere, gemellaggi o di iniziative di carattere culturale, nel tentativo di andare oltre la dimensione balneare. Si impone come necessaria una revisione dell'approccio alla disciplina marketing, con analisi, metodo e verifica dei risultati, come previsto dal piano di marketing turistico del 1989 dell'Emilia Romagna, prima regione italiana a dotarsi di tale strumento.¹⁹

In epoca recente la domanda, e quindi l'offerta, si sono sempre più segmentate, generando diverse tipologie di turismo, talvolta ibride e sovrapposte, la vacanza è diventata una ricerca di esperienza, di piacere, di *leisure*, che intreccia svago, buon cibo, arte, mare, sport...

La definizione delle 3 S del turismo è stata di conseguenza rivisitata e sono state aggiunte altre S²⁰ ad indicare:

- socialità, intesa in più ambiti, la famiglia, gli amici, nuove conoscenze e anche l'incontro e lo scambio con la popolazione del posto;
- salute e sport, la vacanza come occasione per avere cura di sé, per rilassarsi, praticare sport, concetti espressi da termini come wellness e fitness;
- sapere, questa è una domanda in forte crescita, la vacanza è l'occasione per imparare, studiare le lingue straniere, conoscere nuove culture, visitare musei;
- sostenibilità, attenzione all'ambiente, è per quel turista che sceglie di visitare parchi, soggiornare in eco-hotel, in generale avere un impatto basso in termini di consumo di risorse.

A questo elenco vanno aggiunte la sicurezza, la necessità di trovarsi in una bolla protetta, come in una nave da crociera o in un resort, ed il sogno, per vivere un'esperienza da sogno, una vacanza in una dimensione onirica.



Fig.14, 1950 Nazzareno Tognacci, *Riviera di Rimini*
Spiaggia, sole e sapere e una languida sensualità per questo manifesto anni '50 con il Tempio Malatestiano come perla preziosa di Rimini

19. AA.VV. (a cura di Dall'Ara, G.) 2009 *Le nuove frontiere del marketing nel turismo* Milano: Franco Angeli

20. Intervento, in occasione di Vision 2028, tenuto da Fabris, G. 2008 *Le N dimensioni*

Queste voci sono descrittive di un mercato del turismo che mira ad allungare la stagione, creando eventi e tendenze, mirati ad attrarre turisti anche nei mesi non estivi, in una Rimini mutevole, capace di reinventarsi e di venderci di anno in anno

Il sociologo Paolo Fabbri, noto in città più che altro come fratello di Gianni, il fondatore della megadiscoteca “Paradiso”, ha una teoria affascinante: “Le città di turismo hanno davanti soltanto due modelli, due destini: Venezia o Rimini. La venezianizzazione consiste nel non toccare una pietra e trasformarsi in un parco a tema storico. La riminizzazione è la continua reinvenzione di luoghi e mode ma conservando un nucleo identitario.”²¹

Negli ultimi anni sono state lanciate campagne di marketing mirate a presentare una Rimini più ricca, più culturale, facendo affidamento a nomi importanti come lo scrittore e autore Alessandro Bergonzoni (Bologna, 1958), che lavorando sul suono e sulla parola ha creato il pay-off “onde per cui”, sarebbe interessante avere la misura dell’efficacia comunicativa di questa operazione, molto di nicchia, sia per autore che per contenuto.

D’altro canto è di indubbia efficacia, per freschezza comunicativa e chiarezza dei contenuti, il logo istituzionale di Rimini Turismo, che punta sull’intramontabile e granitico sole rappresentando un sicuro e rilassante lettino da spiaggia.

Fig. 15. Logo istituzionale di Rimini Turismo, sullo sfondo il porto canale,



21 Maltese, C.2007 *I padroni della città*,

RIMINI E IL CINEMA

L'incontro tra Rimini ed il cinema avviene a inizio '900, con la costruzione di un cinematografo come attrattiva e novità per turisti estivi e popolazione del posto

Lungo il viale dello Stabilimento bagni, accanto al villino Solinas, sono iniziati i lavori di impalcatura per un grande cinematografo a colori, [...] un vero Cinematografo moderno, ricco di eleganza e di proiezioni, [...] una folla di signore e signorine accorre ogni giorno alle piacevolissime proiezioni ²²

Nel 1913 Luca Cornerio, uno dei primissimi registi italiani, viene incaricato dalla società del Grande Hotel di girare un film intitolato *Rimini l'Ostenda d'Italia*,²³ all'epoca infatti Rimini non aveva ancora un'immagine nota nel resto d'Europa e la strategia adottata era quella di farla conoscere accostandola alle più note località nordiche, belghe e francesi.

Fig.16 Fotogramma tratto da Rimini l'Ostenda d'Italia, con vista dal mare del grande hotel e dello Stabilimento bagni

22. articolo di cronaca apparso su L'Ausa nel maggio del 1905





Fig 17. 1953 Locandina de *I vitelloni* con Alberto Sordi, ancora non famoso e Riccardo Fellini, fratello minore di Federico

Nei primi decenni furono girati altri film documentario al fine di promuovere il turismo, spesso in lingua tedesca, come nel 1912 *La città di Rimini* (Am adriatischen Meere. Die Stadt Rimini), in cui oltre al mare venivano fatto oggetto delle riprese anche le ricchezze storiche e artistiche, come il Tempio malatestiano, il ponte di Tiberio, l'arco di trionfo.

Questa connessione tra cinema e turismo, mostra già come il nuovo media fosse considerato, in una brillante intuizione, un potente veicolo di notorietà e di pubblicità per le ridenti spiagge riminesi e per l'attività dei bagni e degli albergatori. Un articolo apparso su un settimanale della Federazione fascista provinciale sostiene che il cinema andrà usato, non come pubblicità diretta tramite una lunga e articolata réclame, generalmente accolta mal volentieri dal pubblico in sala, ma come espediente indiretto, che permetta cioè di presentare Rimini come l'ambientazione perfetta di una storia romantica

Girare a Rimini, durante la stagione estiva, qualche centinaio di metri di pellicola di un vero e proprio film di cosiddetta superproduzione. Un film, cioè, che metta in contatto i due eroi (maschio e femmina naturalmente) nell'hall del Grand Hotel, li faccia ballare al Kursaal, passeggiare per i viali dello Stabilimento, fare i bagni vicino alla Piattaforma, far l'amore dietro i nuovi capanni municipali, sposarsi a San Marino ecc. Con l'enorme diffusione odierna del cinematografo non vi è forse mezzo di réclame più efficace, e oggi che il cinema italiano rinasce,[...]. Rimini potrebbe giovare di questo mezzo nuovo e originale per farsi della pubblicità²⁴

Questo indirizzo non venne seguito e Rimini sarà rappresentata soltanto in uno degli ultimi film del muto italiano di Giulio Antamoro, la narrazione della vita di Antonio da Padova, che sulle spiagge della città compirà il miracolo dei pesci.

Rimini avrà negli anni '30 ampio risalto nei film documentario dei cinegiornali dell'Istituto Luce, ma non in opere di carattere narrativo, il primo a mettere la città al centro di un film vero e proprio fu Federico Fellini girando nel 1953 *I Vitelloni*²⁵, ma nella realtà l'ambientazione fu ricostruita tra Ostia, Firenze, Viterbo e Roma, dove personaggi perdigiorno dal carattere quasi caricaturale romagnolo popolano la

23. Miro Gori, G. 1992 *A come Amarcord*, Rimini: Guaraldi Editore

24. Autore anonimo, *L'industria balneare e il problema della pubblicità*, «Il Popolo di Romagna», XXII- III-MCMXXVII

25. Kezich, T. 2002 *Federico: Fellini, la*

Rimini felliniana in un confronto tra maturità ed eterno svago giovanile. Scritto da Federico Fellini e dal pescarese Ennio Flaiano il titolo prende spunto da un'espressione che veniva utilizzata a Pescara per indicare quei giovani senza lavoro che trascorrevano le loro giornate al bar o a gironzolare. Il titolo non fu di facile accoglimento né tra la produzione, che propose un cambio con *I vagabondi*, né tra la distribuzione estera, che lo tradusse negli Usa come *The Yung and the Passionate*, in Inghilterra con *The drones* (I pigroni), in Spagna come *Los Inutiles*, soltanto in Francia il film mantenne il suo titolo originale con *Les vitelloni*. Il film contro ogni previsione della produzione, che in breve lo svendette alla Rizzoli, ebbe un successo unanime alla XIV Mostra del Cinema di Venezia del 1953, dove arrivò secondo conquistando un Leone d'argento assegnato dal poeta Eugenio Montale, il quale stando alle dichiarazioni dell'epoca non aveva una buona considerazione dell'arte del cinema. Il successo italiano e straniero al botteghino contribuirono così alla diffusione dell'immagine di una Rimini "fuori stagione", una Rimini dalle atmosfere paesane.

Fig.18 *Amarcord*, locandina-originale-Amarcord-Giuliano Geleng.

26. Gori 1992



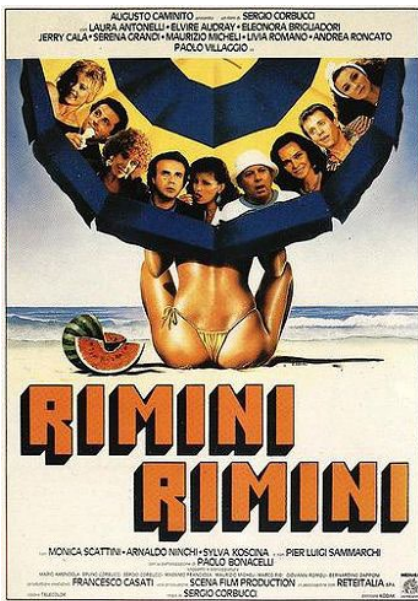


Fig.19 1987, *Rimini Rimini*, di Corbucci

Altre opere girate a Rimini in quegli anni furono *I nuovi angeli* di Gregoretto del 1960, in cui uno dei sei episodi viene ambientato sulle spiagge riminesi e vede una sfrontata villeggiatrice rovesciare i ruoli seducendo gli stereotipati seduttori da spiaggia. Il Borgo di San giuliano ed il fiume Marecchia fanno da sfondo a *Un eroe del nostro tempo* del 1964 di Capogna, con protagonista Marina Berti.

Sarà poi negli anni '70 il maestro Federico Fellini, il cui talento è ormai riconosciuto universalmente a riprendere la narrazione di Rimini con *Amarcord*²⁶ (mi ricordo), un capolavoro di tale fama e notorietà da dare origine ad un neologismo, vincitore di un Oscar come migliore film straniero, vincitore di un Nastro d'argento come migliore sceneggiatura (insieme a Tonino Guerra). Questo film dal carattere fortemente autobiografico narra la Rimini onirica, quella dell'immaginario felliniano, della memoria, interamente ricostruita negli studi di Cinecittà. La stessa Rimini anticipata in una breve sequenza di *8 1/2* del 1963 con la scena d'infanzia nel casolare di campagna, ricordo del protagonista Guido, regista in crisi, che da bambino viene immerso in una tinozza di vino prima di venire messo a letto dalla nonna. Nel buio i bambini bisbigliano, in un'atmosfera irreale e magica, favoleggiando la ricerca di un tesoro, propiziata dall'oscura formula "Asa nisi masa".

Rimini sarà anche narrato da Valerio Zurlini, in *La prima notte di quiete*²⁷, Alain Delon, nei panni del professor Dominici approderà nella città romagnola come supplente di lettere, il finale amaro vede morire il protagonista in un incidente d'auto, in questo film le atmosfere sono cupe e crepuscolari, del tutto lontane dalle immagini degli anni '80 e '90, quella portata alla ribalta da commedie estive come *Rimini Rimini* di Corbucci del 1987, genere cinematografico in cui scenette e siparietti raccontano le vacanze italiane, tra stereotipi, sensualità, divertimento e allusioni.

Festa di laurea di Pupi Avati del 1985 rappresenta per quegli anni un punto di vista più profondo, che narra il confronto tra il mondo borghese e quello contadino prendendo a pretesto l'organizzazione di una festa per la laurea di una giovane ragazza di buona famiglia.

27. www.imdb.com

La svolta notturna, il “divertimentificio” sono narrati nel 1983 in *Jocks*²⁸ di Riccardo Sesani, lavoro coprodotto dalla discoteca riminese Altro Mondo, protagonisti non più famiglie e vacanze lunghe, ma giovani e fine settimana, discoteche e pub. Altro spaccato di una Rimini meno solare è dato da *Vesna va veloce* di Carlo Mazzacurati che racconta immigrazione, lavoro nero e prostituzione negli anni ‘90. Altro narratore del mito di Rimini è stato Luciano Ligabue, col film *Da zero a dieci*, noto rocker natio di Correggio, lo stesso paese da cui partono anche i quattro protagonisti alla volta di una vacanza a Rimini, in cui rincorrere nostalgia di gioventù nel tentativo di vivere almeno per un giorno il proprio sogno.

Rimini fin da inizio secolo è stata dunque soggetto, oggetto e ambientazione di molti film, che hanno contribuito a renderla icona di mare, divertimento e cultura, il merito va per buona parte al suo cittadino più illustre, Federico Fellini, che ha raccontato con spessore e talento la sua città natale, filtrata dalla sua memoria e dalla sua straordinaria immaginazione

Io, a Rimini, non torno volentieri. Debbo dirlo. È una sorta di blocco. La mia famiglia vi abita ancora, mia madre, mia sorella: ho paura di certi sentimenti? Soprattutto mi pare, il ritorno, un compiaciuto, masochistico rimasticamento della memoria: un’operazione teatrale, letteraria. Certo essa può avere il suo fascino. Un fascino sonnolento, torbido. Ma ecco: non riesco a considerare Rimini come un fatto oggettivo. È piuttosto, e soltanto, una dimensione della memoria. Infatti, quanto mi trovo a Rimini, vengo aggredito da fantasmi già archiviati, sistemati. Forse questi innocenti fantasmi mi porrebbero, se vi restassi, una imbarazzante muta domanda, alla quale non potrei rispondere con capriole, bugie; mentre bisognerebbe tirar fuori dal proprio paese l’elemento originario, ma senza inganni. Rimini: cos’è. È una dimensione della memoria (una memoria, tra l’altro, inventata, adulterata, manomessa) su cui ho speculato tanto che è nato un me una sorta di imbarazzo.²⁹

28. Gori, 1992

29. Fellini, F., 1967 *La mia Rimini* Bologna: Editore Cappelli, p. 25

RIMINI MANIFESTA

Il manifesto pubblicitario nasce con dichiarati fini commerciali e persuasivi, la sua efficacia comunicativa richiede un'immagine progettata e attraente, frutto di talento ed ingegno, per tali ragioni artisti di indubbia capacità si sono misurati con questa forma di espressione artistica, come Toulouse-Lautrec, rendendo l'*affiche* un'importante e popolare espressione dell'arte contemporanea.

Rimini vanta una lunga serie di manifesti pubblicitari frutto del marketing attuato fin dalle origini della sua attività turistica.³⁰

Il 2 agosto 1854, a undici anni dall'apertura dello stabilimento, i forestieri presenti a Rimini «per fare uso dei bagni marittimi» erano secondo le autorità di polizia 60 in tutto. Questo numero crebbe a varie centinaia per giungere a varie migliaia a fine secolo grazie alle nuove tecniche di stampa litografica importate dalla Francia in cui l'estro creativo dei pubblicitari poteva sbizzarrirsi nell'inventare ornamenti e decorazioni e nel dosare accuratamente i caratteri di stampa ed i colori con la certezza di una riproduzione fedele.³¹

Denominatore comune tra le opere, pur lontane decenni, è la presenza femminile, sia perché il soggetto femminile è da sempre uno dei più rappresentati e ispirativi del mondo artistico, sia perché, come ben noto, nella pubblicità una bella donna viene associata ad ogni tipo di prodotto. Il frutto di tale connubio, lungo e felice, tra la donna e la grafica pubblicitaria è una raccolta di bagnanti, sirene in tutti i sensi, per bellezza e per capacità di richiamo, che da un secolo ci invitano a Rimini, che ci raccontano come siano cambiate mode e tempi, che ci parlano di stagioni passate con la freschezza e la forza evocativa che l'arte possiede. Naturalmente i temi su cui la pubblicità si è concentrata sono stati anche altri: la storia e la cultura, il divertimento, il carattere familiare e accogliente del popolo romagnolo, l'eleganza, il lusso, l'efficienza dei servizi, etc... nelle pagine seguenti vengono brevemente descritti alcuni dei manifesti pubblicitari di Rimini, significativi per autore e momento storico.

30. Per la stesura di questo paragrafo si è fatto riferimento a diverse opere:

Cesarini, M. 2003 in AA.VV. (a cura di Guaraldi, M., Pellegrini, L.)

Serafini, M. 2015 *Icona Rimini: Venti anni di grafica balneare* Rimini: Guaraldi LAB

Farina, F. 1988 *L'estate della grafica, Manifesti e pubblicità della riviera di Romagna 1893-1943*

Cinisello Balsamo: Pizzi editore

31. Chiarelli, C. Pasini, W. 2010 *Paolo Mantegazza e l'Evoluzionismo in Italia*.

Firenze:Universetv press p.154

MARIO BORGONI, *MANIFESTO PER LA STAGIONE BALNEARE DEL 1908*, STAMPA RITCHER & C. NAPOLI

Fig. 20 Mario Borgoni, *Manifesto per la stagione balneare del 1908*, stampa Ritcher & C. Napoli

Mario Borgoni, artista pesarese, viene incaricato dalla SMARA di pubblicizzare Rimini e il Grand Hotel, la cui mole concorre a fare da sfondo all'immagine della donna in abito da viaggio, velata ed elegante. In primo piano di spalle un'altra donna in accappatoio, come si era soliti stare sulle spiagge del Nord Europa, seduta su un best seller del design, una thonet. Atmosfera rilassante e sognante, le immagini sono famigliari ai turisti nordici, così lo è anche il testo, che cita Ostenda e parla francese.



MARCELLO DUDOVICH, *MANIFESTO PER LA STAGIONE BALNEARE DEL 1922*, STAMPA GRAFICHE BARONI E CO. MILANO

Marcello Dudovich, di origine triestine è uno dei più importanti cartellonisti italiani, operò soprattutto a Milano per prestigiose agenzie pubblicitarie, produsse manifesti per la Rinascente e rivoluzionò la grafica pubblicitaria con forme semplici e l'accentuata bidimensionalità delle ampie campiture di colore piatto.

La sua bagnante è sinuosa, ha i capelli ramati, una sorta di sirena sdoppiata su un delfino rosso scarlatto, sorride guardando l'immaginato pubblico del manifesto. Sullo sfondo una spiaggia realistica, dove sono rappresentati con tratto rapido ma netto il Kursaal, il Grand Hotel e i villini. Chiude il panorama il Monte Titano coi suoi caratteristici tre picchi.

Rimini manifesta ormai ha la sua autonomia, non ha più bisogno di essere accostata ad altre città, la sua scritta campeggia in alto, rossa come il delfino e come la chioma della bella bagnante, completano il messaggio alcune righe in cui si descrivono le attività della stagione balneare.



Fig.21 Marco Morosini, *Manifesto per la stagione balneare 2008*



ADOLFO DE CAROLIS, *MANIFESTO PER LA STAGIONE BALNEARE 1929*, STAMPA CHAPPUIS BOLOGNA

Il bolognese Busi con questo manifesto approda ad una perfetta simbiosi tra il testo e l'immagine, una bagnante sorridente si tuffa agilmente in una enorme lettera R, sullo sfondo una spiaggia colorata e popolata di gente spensierata, ombrelloni, lettini.

Questo manifesto esprime dinamismo, col taglio diagonale della composizione, ed energia, grazie alle cromie decise e contrastanti, trasmettendo a chi guarda una sensazione di gioia e spensieratezza.

A quasi 80 anni di distanza Marco Morosini, incaricato del manifesto per il 2008, ha proposto il restyling dell'opera di De Carolis, tentando così anche la strada del recupero del glorioso passato riminese.



RENÉ GRUAU, *MANIFESTO PER LE CELEBRAZIONI DEL 150° ANNIVERSARIO DEI BAGNI DI RIMINI*, 1993, ASSESSORATO ALLA CULTURA

Sebbene il cognome francese suggerisca altre origini René Gruau è riminese, nato nel 1909, da padre nobile e madre parigina, si trasferisce giovanissimo prima a Milano, poi a Parigi, dove sarà attivo nel campo della moda, prestando il suo talento a riviste e maison, tra cui Vogue e Dior. L'artista ritrae una donna-sirena divertita e divertente mentre tiene in mano un ombrellone giallo, la coda è uno scintillante abito da sera blu che ne fascia il corpo sinuoso tra i guizzi e lustrini.



Comune di Rimini / Assessorato al Turismo



RENÉ GRUAU, *BOZZETTO PER IL MANIFESTO DELLA STAGIONE
BALNEARE DEL 2001*

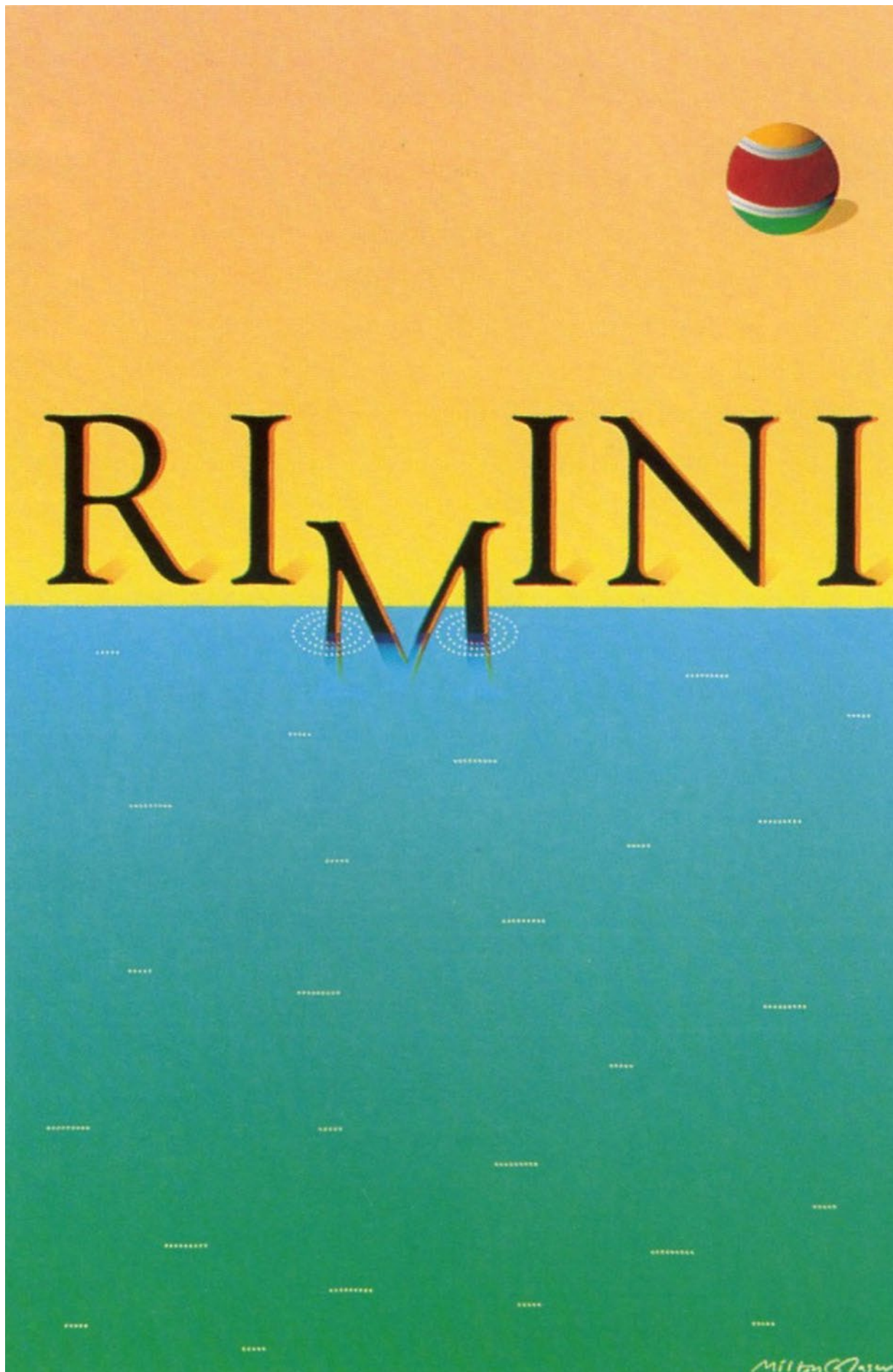
Questa bagnante si nasconde dietro una grande palla gialla, timida, ma con aria furba e occhi ridenti, alle sue spalle la scia di un aereo di cui si scorge solo la coda scrive in cielo Rimini. Caratteristica comune ai due manifesti è la presenza di una forma gialla e sferica che evoca il sole e l'allegria delle donne, a livello compositivo entrambe le scene sono inquadrare operando dei tagli e contenendo una sovrapposizione di oggetti, espedienti che fanno entrare chi guarda nella scena e inducono a completare mentalmente le parti mancanti, fissando così nella memoria l'immagine.



MILTON GLASER, *MANIFESTO PER LA STAGIONE BALNEARE DEL 1995*

Milton Glaser, grafico di spicco americano, ideatore alla fine degli anni '70 del logo I Love New York, è l'artista a cui l'ente comunale Rimini Turismo si rivolge per il manifesto della stagione balneare del 1995. Le richieste avanzate dalla città di Rimini sono quelle di essere promossa come cosmopolita, accogliente, gioiosa, sicura, luogo d'incontro e attrezzata con efficienza. La composizione è giocata su piani orizzontali, che infondono sensazione di quiete e serenità, i colori predominanti sono il giallo e il blu, le tinte tipiche del mare e del sole. Una sfera dal volume nitido, quasi surreale, ricorda i giochi in spiaggia. La M di Rimini scende in acqua a bagnarsi le grazie. Il minimalismo di questo manifesto, molto distante dalle illustrazioni pubblicitarie di Rimini, rende l'opera elegante e raffinata, di straordinaria capacità evocativa.

Per l'occasione Glaser disegna un font che esprime la romanità di Rimini, in cui la lettera M assume un aspetto architettonico omaggio al Tempio Malatestiano.



UGO NESPOLO, *MANIFESTO PER L'ESTATE DEL 1991*,
EDITO DALL'APT, RIMINI & CO.

Ugo Nespolo, pittore piemontese, come in un puzzle formato da 9 tessere raccoglie le immagini colorate dei possibili “turismi” del territorio: sport, sole, ballo, parchi tematici, rappresentati dal delfino e scoperta dell'entroterra, simboleggiata dalla lattina a bordo strada. Le declinazioni offerte da Rimini e dagli altri comuni della riviera romagnola, raccolti nel marchio Rimini & Co, in un periodo in cui le destinazioni italiane perdevano presenze, e il turismo delle 3 S era in declino.



GIANLUIGI TOCCAFONDO, *IMMAGINI PER LA STAGIONE
BALNEARE DEL 2003*

Giovane talento sanmarinese, impegnato nella pubblicità, nel cinema e nella pittura, Gianluigi Toccafondo è chiamato a disegnare per Rimini nel 2003. Il suo lavoro è multimediale, definito “pittura cinetica”, filma le figure con la telecamera, distorce i fotogrammi selezionati con la fotocopiatrice e poi dipinge. Le pennellate sono ampie, i toni spaziano dai sabbia ai blu intensi, il rosso accende le labbra delle sue bagnanti per immagini sinuose, morbide, sensuali e soprattutto di attualità.



MAURIZIO CATTELAN, *SALUTI DA RIMINI*, STAGIONE
BALNEARE DEL 2015

Rimini per l'ultima stagione balneare si è rivolta ad uno dei più conosciuti, nonché controversi artisti italiani: Maurizio Cattelan, la provocazione ha dato i suoi frutti in termini di riscontro mediatico. Otto soggetti ripresi da "Toiletpaper", la rivista curata dallo stesso Cattelan, sono stati usati per delle cartoline irriverenti, che attingono al mondo della pubblicità, del trash e dell'erotismo. Le cartoline formato gigante sono state collocate nei "luoghi cartolina" di Rimini, come accanto all'arco di Augusto, sul castello malatestiano, sulla ruota panoramica...per dei Saluti da Rimini a "tutto volume".



BIBLIOGRAFIA

- Becheri, E., et al. 2010 *Il turismo in Italia e in Emilia Romagna. Dall'ordine sparso alla geometria variabile*, Milano: Franco Angeli,
- Calvino, I. 1972 *Le città invisibili* Torino: Einaudi,
- Chiarelli, C. Pasini, W. 2010 *Paolo Mantegazza e l'Evoluzionismo in Italia*. Firenze: Universety press
- Conti, G., Pasini, P. 2000 *Rimini città come storia 2*, Rimini: Giusti
- AA.VV. (a cura di Dall'Ara, G.) 2009 *Le nuove frontiere del marketing nel turismo* Milano: Franco Angeli
- De Santi, A. 2008 *Rimini nel secondo dopoguerra, Trasformazioni urbane e modelli di città*, Cesena: Società editrice Il ponte Vecchio
- Farina, F. 1988 *L'estate della grafica, Manifesti e pubblicità della riviera di Romagna 1893-1943* Cinisello Balsamo: Pizzi editore
- Farina, F. 2003 *Una costa lunga due secoli*, Rimini: Panozzo Editore
- Fellini, F., 1967 *La mia Rimini* Bologna: Editore Cappelli
- Galdini, R. 2011 *Palcoscenici urbani*, Napoli: Liguori Editore
- Gori, G. 1992 *A come Amarcord*, Rimini: Guaraldi Editore
- AA.VV. 2003 (a cura di Guaraldi, M., Pellegrini, L.) *Federico Fellini La mia Rimini* Rimini: Guaraldi Editore
- Gobbi, G., Sica, P. 1982 *Rimini in Le città nella storia d'Italia*, Bari: Editori Laterza
- Kezich, T. 2002 *Federico: Fellini, la vita e i film* Milano: Feltrinelli Editore
- Maltese, C. 2007 *I padroni della città*, Milano: Feltrinelli Editore
- Serafini, M. 2015 *Icona Rimini: Venti anni di grafica balneare* Rimini: Guaraldi LAB

Turchini, A. 2002 *La distruzione di Rimini (1943-1944) e la ricostruzione in Sviluppo economico e trasformazioni sociali a Rimini nel secondo Novecento* in (a cura di) V. Negri Zamagni, V. Rimini:

Ugolini, R. 1873 *Guida ai bagni di Rimini* Milano: Tipografia del Commercio di Gio. Brambilla

ALTRE FONTI

Intervento, in occasione di Vision 2028, tenuto da Fabris, G. 2008 *Le N dimensioni*

Offerta e domanda turistica nella provincia di Rimini, anno 2014

Progettazione, coordinamento, testi: Rossella Salvi

Autore anonimo, *L'industria balneare e il problema della pubblicità*, «Il Popolo di Romagna», XXII- III-MCMXXVIIUfficio Alberghi (Servizio Turismo)

11. IL PROGETTO	323
Il progetto a scala urbana	327
L'area della stazione	327
Suggerimenti	330
Strategie e sistemi	331
Insediare il limite	331
Il parco nella città	333
La città nel parco	334
Il sistema delle piazze	336
Il progetto del verde	338
La mobilità	339
I luoghi del progetto	340
Riferimenti	340
Conclusioni	343
Bibliografia	347

IL PROGETTO

Il progetto a scala urbana

L'AREA DELLA STAZIONE

L'area della stazione e l'intera infrastruttura ferroviaria rappresentano una forte cesura all'interno della città di Rimini, da un lato il centro storico, la città della residenza, della stabilità, dall'altro la città balneare, città della vacanza, del temporaneo, questa distanza è chiaramente leggibile anche nei tessuti.¹

Il centro storico presenta isolati di impianto cardo-decumanico, compatti e densi, impostati su griglia, in origine di modulo rettangolare, 74 m per 115 m, con il lato parallelo al decumano più lungo, probabilmente per l'importanza riconosciuta al mare e al porto già all'epoca della fondazione.² Avvicinandosi alla stazione dal centro storico la griglia romana presenta delle deformazioni, il cardo si indebolisce, l'impianto cittadino ruota cercando un allineamento con Viale Principe Amedeo.

La stazione, porta della città risalente al 1861, si colloca quindi fuori asse rispetto al cardo, al termine di via Dante Alighieri con un significativo spostamento avvenuto per tendere alla zona della Marina, polarità urbana di crescente importanza già alla fine del XIX secolo. Nella zona compresa tra viale Roma e il sedime dei binari, l'edificato man mano che si allontana dal fronte stradale si fa disordinato e rarefatto, il dismesso deposito degli autobus ed il comparto del Dopolavoro Ferroviario con residenze, servizi e attrezzature sportive, preannunciano il vuoto urbano dell'area di intervento.

A nord della stazione il tessuto è frammentato, minuto, presenta strade classificabili per la maggior parte come viabilità di quartiere, avvicinandosi al mare le residenze, spesso seconde case, lasciano il posto alla prepotente schiera degli hotel.

L'area di progetto è totalmente chiusa a nord da un lungo muro che contiene un dislivello del terreno di circa 2 metri, che corre lungo via Rodi e viale Monfalcone.

Oltre il muro, internamente alla proprietà delle Ferrovie Italiane, si trova una zona con edifici a servizio del traffico ferroviario, attualmente in dismissione e inaccessibili.

1. Bonicalzi, R., Savini, M. Belloni, F. 2010 *La città interrotta* Bologna :Renoedizioni

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



Fig. 1 Area di intervento con fotografie lungo i margini

La chiusura rappresentata dalla ferrovia è rafforzata dall'esiguità degli attraversamenti dei binari, sono soltanto 2 i sottopassi, collocati agli estremi dell'area di intervento: uno ciclopedonale nel parco Alcide Cervi e l'altro pedonale su corso Giovanni XXIII. Il sottopasso che serve la stazione non arriva oltre il fascio dei binari, ma si ferma al settimo, l'ultimo dei binari attualmente in uso.

Nell'area di progetto si segnalano e si comprendono a sud di Viale Roma l'antico anfiteatro romano, la scuola del Ceis, il Centro Educativo Italo Svizzero e il piazzale della stazione degli autobus.

Da segnalare, sempre su viale Roma, come presenze positive, ma non totalmente risolte, anche la sede del LABA, l'accademia delle Belle Arti e uno studentato. Il LABA attualmente è collocato in un edificio di proprietà delle Poste Italiane, con caratteristiche architettoniche non ottimali per le attività didattiche sia per questioni di spazi che di illuminazione.

I margini est ed ovest sono caratterizzati dalla presenza degli elementi naturali, che rappresentano una forte e importante continuità tra entroterra e mare: il parco dell'Ausa e il porto canale, naturale proseguimento del Parco del Marecchia. Queste vie, una di acqua e una di vegetazione, saranno ricomprese e decisive nelle strategie di progetto, in quanto opportunità fondamentali di connessione delle due parti di città.

Il parco dell'Ausa è sede di una pista ciclabile molto utilizzata dai cittadini, una mobilità lenta di riconosciuta efficacia per collegare il lungomare alla città, il porto canale è invece poco frequentato dai riminesi e dai turisti, ma ha una forte potenzialità. Il porto canale è infatti ambiente tipico di una città di mare ed è compreso tra la darsena e il parco del Marecchia, polmone della città di Rimini, primo per dimensioni, caratterizzato da una vegetazione ripariale e dalla presenza del ponte di Tiberio.

L'occasione di intervenire in quest'ampia area di città si è presentata con la scelta delle Ferrovie dello Stato Italiane di dismettere la zona di servizio prossima alla stazione, in vista di una ricollocazione delle attività di manutenzione, inoltre l'area è individuata come ambito di riqualificazione strategico³ anche dal PSC, strumento urbanistico attualmente vigente.

3. Comune di Rimini PSC

Tratto da:

<http://www.pscrimini.it/psc/> (20.11.2015)



Fig. 2 Orti di Marina nel 1710 tratta da Gobbi, G., Sica, P. 1982

SUGGERZIONI

La scelta, operata oltre un secolo fa, di posizionare la stazione ferroviaria, allora segno della modernità che avanzava, non sul prolungamento del cardo, ma spostata verso il porto canale risulta sintomatica di disinteresse per la Rimini romana. Il cardo di conseguenza non solo si interrompe in corrispondenza del perimetro dell'area di intervento, ma perde anche "dignità": esce dalle mura attraversando un edificato che passa dalla continuità e solennità dei "frontoni" dei palazzi antichi all'approssimazione di un'edilizia residenziale e di qualità discutibile, come nel tratto di via Cesare Clementini.

I tracciati storici e la trama del tessuto urbano sono elementi chiave nel determinare il principio insediativo sui cui impostare il progetto. Nell'area di intervento fino al XIX secolo, erano presenti gli Orti di Marina⁴, appezzamenti di proprietà privata, nobile o clericale, la cui trama era disegnata dai canali di scolo che dalle mura andavano a mare, questa tessitura è stata fondamentale per disegnare l'espansione tra costa e centro storico avvenuta nel XX secolo. Gli antichi orti fuori le mura rappresentano un chiaro riferimento, intensificato anche dalla suggestione delle raffigurazioni artistiche storiche della città, che restituiscono con vividezza la natura agreste dei luoghi. Questo ha suggerito, unitamente alla presenza del parco dell'Ausa e del porto canale, un intervento in cui lo spazio aperto e il verde urbano siano centrali e fondanti le scelte progettuali, nel tentativo di ricucire la città e di "mettere a sistema" le dotazioni naturali, che attualmente mancano di una reale centralità.

Altra suggestione determinante per le scelte di progetto è stata quella di accostare il flusso del traffico ferroviario al fluire dei corsi d'acqua e dei canali che attraversano la pianura. Questo ha portato ad una riflessione sulla valenza del tracciato ferroviario, sulla possibilità di creare un argine che mitigasse la presenza dei binari e al contempo unisse le due sponde. Il limite, rappresentato dal fascio dei binari, viene accolto dal progetto, diventando un elemento di forza attraverso cui creare relazioni di varia natura.

4. Gobbi, G., Sica, P. 1982

Strategie e sistemi

INSEDIARE IL LIMITE

Vita/spazi/edifici.

Questa è la matrice che ha indirizzato l'intero progetto: la visione rovesciata che ha collocato al primo posto la vita, come elemento che disegna lo spazio urbano, determinando gli edifici.

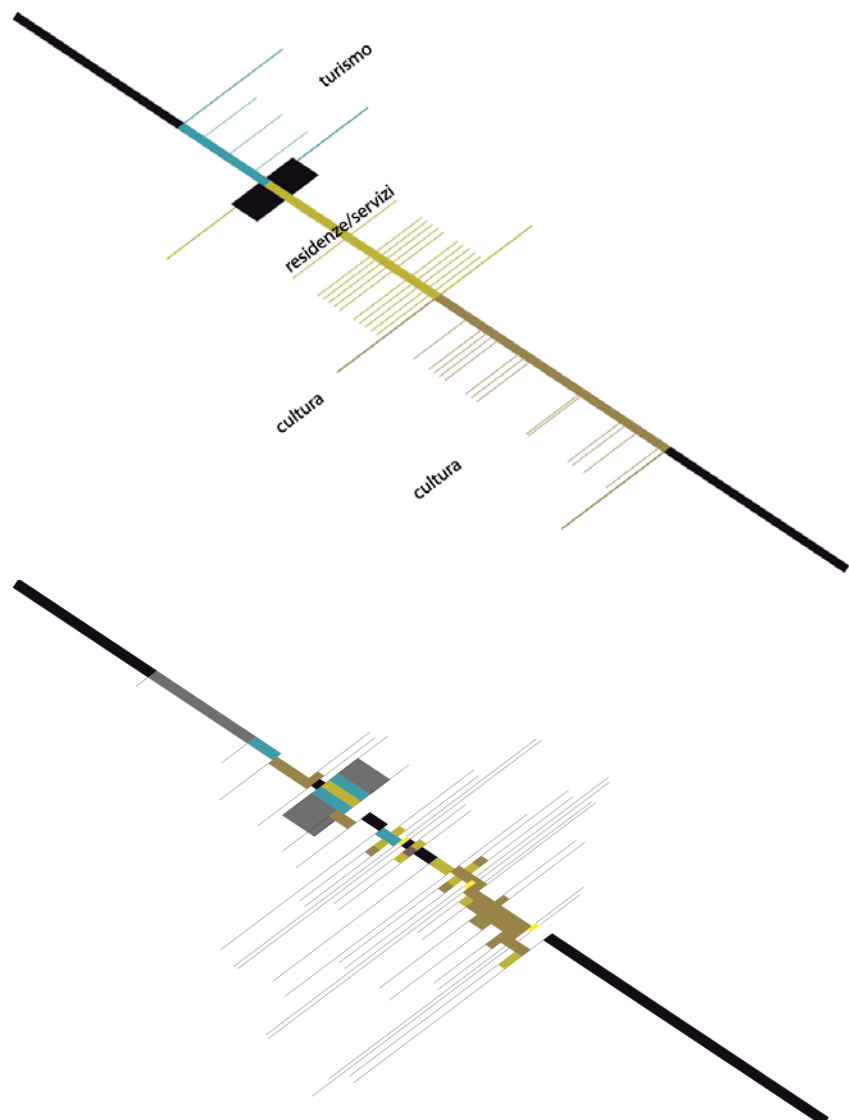
Il progetto si propone di operare sull'area considerandola come limite tra due parti di città, un limite da insediare, da modificare al fine di creare nuove relazioni, fisiche e funzionali. Si è scelto di introdurre nuovi valori, relativi alla residenza, al turismo e in particolare alla cultura, che al momento è prerogativa del centro storico, e di localizzare gli edifici di progetto seguendo una logica di mix funzionale, in grado di attivare flussi e rapporti che assicurino una vivibilità e vivacità dello spazio urbano.

Il limite si pone come zona dove far incontrare turismo, cultura e residenza, un ampio parco in cui la città entra, si insedia, risana la frattura, una zona limite che non altera le identità con cui confina ma le integra, le media. Fisicamente la cesura viene ricucita prolungando il cardo, "la via di pietra", che entra nel progetto come asse viario principale e spazio pubblico di rappresentanza. Il tracciato romano infatti si allarga, generando una piazza su cui prospettano edifici di carattere pubblico e la nuova stazione a ponte. L'edificio della stazione si pone come boulevard sollevato a proseguimento del cardo, che a nord dei binari continua verso il mare in due modalità: insinuandosi tra l'edificato in viale Trento e salendo verso l'alto, in un edificio-torre, che realizza un'importante relazione visiva tra entroterra e costa.

La connessione nord-ovest / sud-est si imposta lungo i binari, intercettando il sistema delle tre vie, l'acqua del porto canale, il verde del parco dell'Ausa e la pietra del cardo, generando una forte assialità parallela alla via ferrata, realizzata costruendo un sistema argine, su cui corrono diversi percorsi a quote rialzate. Questa scelta mitiga l'impatto del traffico ferroviario, permette un punto di vista privilegiato e connette con delle passerelle pedonali i due lati. Nel tratto tra il parco dell'Ausa fino alla stazione, nel lato sud, è sviluppato il percorso principale, che in sezione richiama la golena degli argini fluviali.

Il tragitto parte ampio da una vasca d'acqua, si restringe avanzando, scende nella piazza e prosegue, sottolineato dalle alberature esistenti, su via Cesare Battisti e via Ferdinando Graziani fino al porto canale. A lato nord dei binari, l'argine si insinua nella stazione, l'attraversa e, sfruttando il dislivello esistente, continua a correre ad una quota più alta rispetto al sedime stradale, per poi connettersi anch'esso al porto canale e a viale Principe Amedeo.

Fig. 3-4 Insegiamento del limite, introduzione e mix di funzioni



IL PARCO NELLA CITTÀ

Nella zona ad est della stazione è presente la porzione più ampia dell'area di intervento, dove il progetto prevede l'insediamento del nuovo parco urbano, che ha un carattere complementare rispetto all'offerta cittadina, in cui il Marecchia rappresenta una pausa a contatto con la vegetazione incolta e ripariale, in un'area verde dalla forte connotazione naturalistica, e il parco dell'Ausa rappresenta un percorso lineare, tracciato sul corso del torrente deviato, con una vegetazione dal carattere più prossimo al giardino.

Il nuovo parco ha un valenza più urbana, si configura come luogo che contiene funzioni e spazi sia pubblici che privati, una sorta di connettivo verde che occupa e penetra la città, restituendo all'area della stazione,

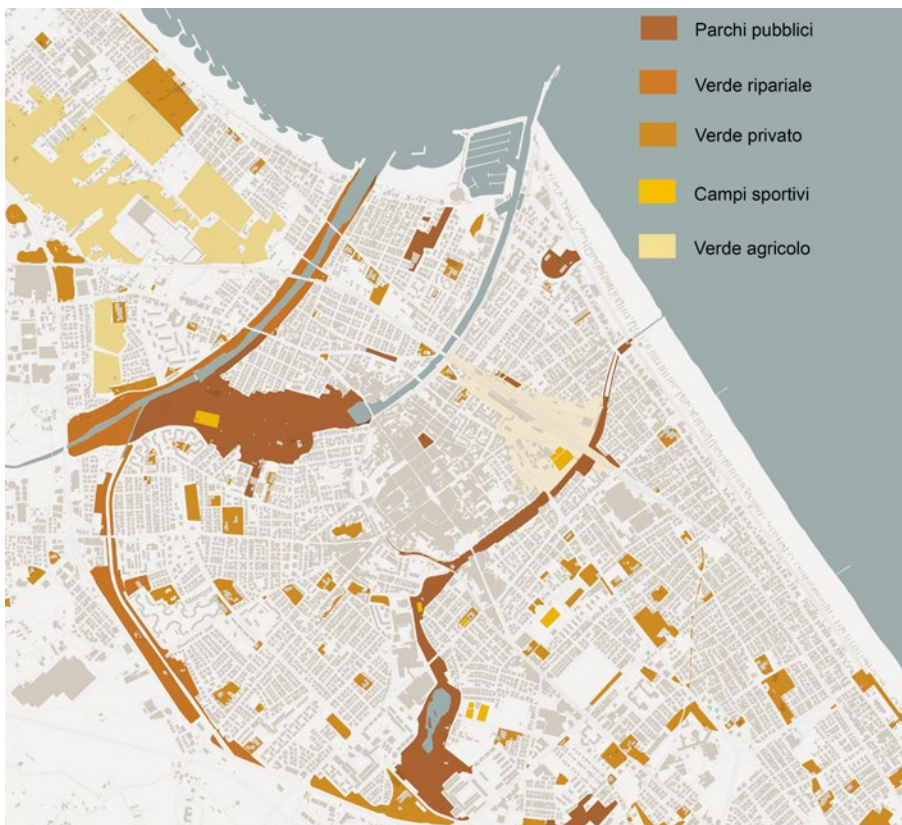


Fig. 5 Analisi del verde urbano



Fig. 6 Una delle sale interne del multisala Settebello

per definizione luogo di passaggio, la capacità di accogliere il vivere, di offrire motivi di permanenza, un luogo dove stare oltre che transitare.

La scelta di riqualificare l'area attraverso un parco è stata dettata anche dall'esame dei dati sul verde urbano, che vedono Rimini come 72esima nella classifica dei capoluoghi di provincia per disponibilità di verde, con solo 17.4 mq per abitante, decisamente sotto la media italiana di 30 mq⁵.

LA CITTÀ NEL PARCO

Nell'insediamento si è tenuto conto dei tracciati presenti al fine di garantire una continuità tra città e intervento, senza ricorrere alla riproposizione dei tessuti circostanti, come l'isolato più compatto a sud o l'edificato frammentato a nord, ma si è proceduto con una strategia diversa. Individuata come principale la direzione del cardo, si sono prolungati parallelamente ad esso alcuni dei tracciati insistenti sui margini dell'area, creando una congiunzione tra la viabilità a nord e quella a sud. Le nuove strade hanno generato delle ampie campiture di verde, in cui sono state distinte delle fasce, adiacenti le vie, come verde di pertinenza degli edifici, e delle fasce più larghe come verde pubblico. Gli edifici hanno lo stesso orientamento delle strade e tale direzione è sottolineata dalla scelta del tipo a linea. La costruzione dell'argine permette di avvicinare le residenze ai binari ed offre l'occasione di ricavare, sfruttando il dislivello in prossimità del parco dell'Ausa, una "piazza-teatro", dal carattere molto "informale".

Oltre alle residenze sono stati posizionati dei padiglioni di forma cubica, con destinazione d'uso prevalentemente a servizio del quartiere e degli studenti. Le case e i padiglioni disegnano una trama di punti e linee, distribuiti nel parco in maniera libera, tale da evitare che gli edifici si precludano la vista l'un l'altro.

I percorsi trasversali alle vie carrabili sono ciclopedonali e riprendono l'orientamento del decumano, di viale Roma (ad ovest del cardo) e di via Dante Alighieri, recuperando lo stratificarsi dei segni e delle direzioni intraprese dalla città nel corso della sua storia.

5. ISTAT Rapporto sul verde urbano (2011)

L'area a sud di Viale Roma conserva delle preesistenze in cui sono collocati una palestra e un centro congressi, per il cui supporto il padiglione ad esso prossimo è stato destinato a coworking.

Proseguendo a sud lungo viale Roma si incontrano l'anfiteatro romano ed il Ceis, ritenuto una realtà positiva e identitaria per la cittadinanza, quindi non modificato dal progetto. In asse e a sistema con l'anfiteatro romano e la piazza teatro c'è il cinema Settebello, che è stato mantenuto come ulteriore spazio dello spettacolo, all'occorrenza anche aula magna per l'accademia delle Belle Arti. Nel padiglione del cinema è stato previsto l'inserimento di una mediateca, disponibile per studenti e residenti, che permetta la visione di film e documenti audiovisivi ad un numero ridotto di persone, in una dimensione più privata.

Nel parco a nord est sono stati mantenuti gli edifici esistenti destinandoli a studentato, aule studio, coworking, mensa e bar, creando un'ulteriore polarità dedicata alla cultura e alla vita studentesca.

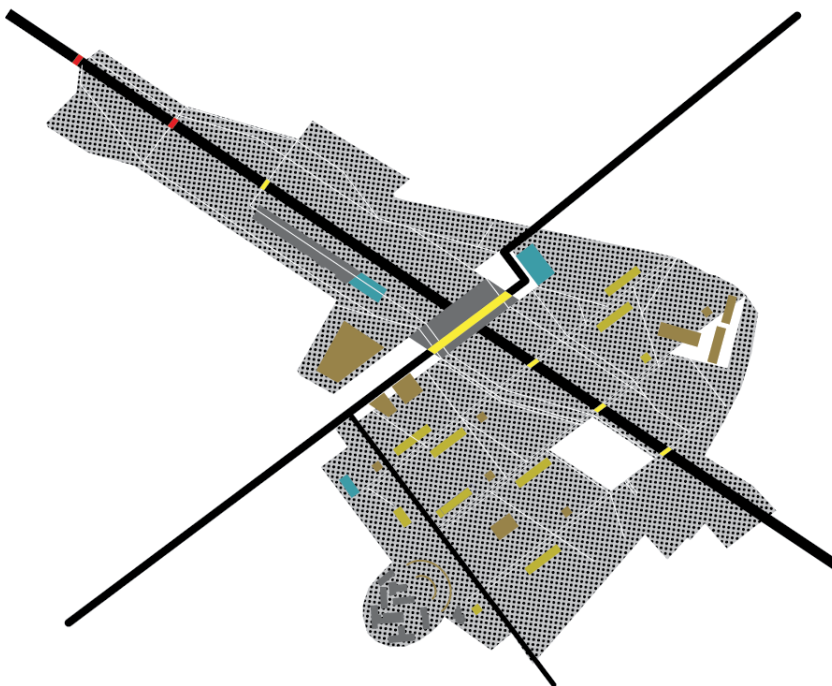


Fig.7 Masterplan con edifici e assegnazione delle funzioni

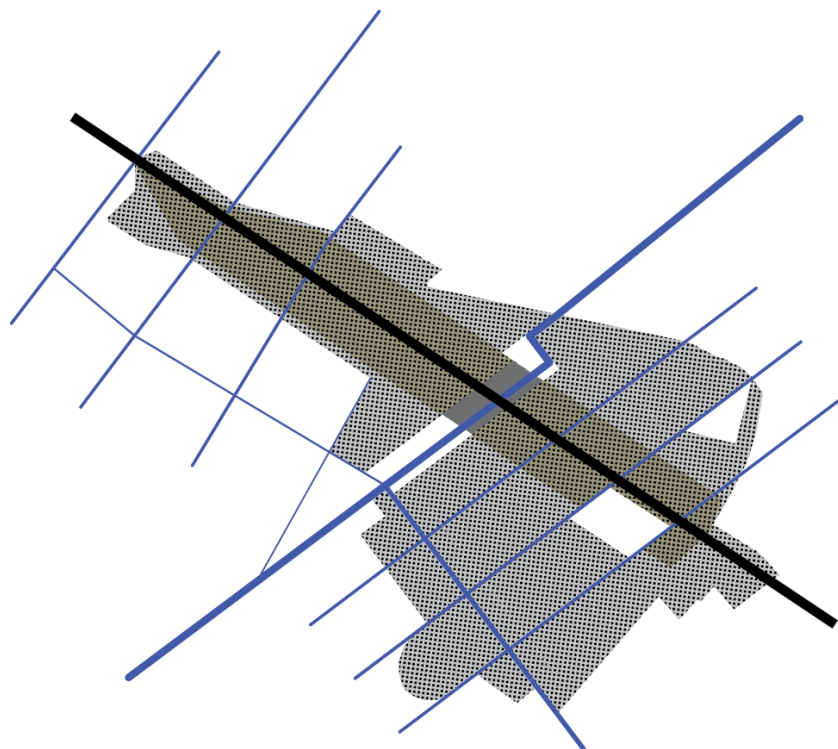
IL SISTEMA DELLE PIAZZE

La centralità degli spazi aperti ha portato alla definizione di un sistema di piazze, con caratteristiche e ruoli specifici:

la “piazza cultura”, la “piazza city”, la “piazza studenti” e la “piazza teatro” sull’argine.

La “piazza cultura” è antistante la stazione lato centro storico, vi prospettano un museo e la nuova sede dell’accademia delle Belle Arti. Considerato lo studio su Rimini come icona e come città che ha dato i natali a Federico Fellini, considerata la presenza di una scuola d’arte e della Galleria dell’immagine, spazio espositivo presente nel centro storico, si è ritenuto opportuno dedicare il museo al tema dell’immagine, il nome scelto è MIRIM (Museo Immagine RIMini), nome palindromo, che gioca con il riflesso e l’ambiguità della rappresentazione.

Fig.8 Sistema delle piazze e degli spazi aperti



Il museo e l'accademia rappresentano una forte attrattiva, finalizzati ad indirizzare turisti e viaggiatori verso la città storica, quasi sempre inesplorata dal popolo dei vacanzieri.

La vecchia stazione è stata recuperata come stazione per gli autobus, come sede per gli uffici delle Ferrovie, e come spazio espositivo e informativo sulla città di Rimini, una sorta di vetrina, dove la città si presenta attraverso le sue eccellenze... piccola expo permanente di Rimini. La vicinanza tra la stazione degli autobus e la nuova stazione ferroviaria va a costituire un efficace nodo di interscambio per i trasporti.

La "piazza city" è antistante la stazione lato mare, è delimitata dall'edificio torre, che ospita un hotel, uffici pubblici e privati, negozi, servizi, un ristorante e una terrazza panoramici, questo spazio è una sorta di city che mira a portare i riminesi oltre la ferrovia, generando flussi attraverso il "limite". Oltre all'hotel nella piazza è presente una seconda torre, di dimensioni ridotte, un'architettura "effimera", la cui posizione è dettata dalle direzioni utilizzate nell'intero progetto, piani "penetrabili" di altezze e materiali diversi come cemento, rete metallica e pietra, esemplificano il tema del passaggio attraverso il limite: il cardo, percorribile a passo d'uomo, scava un varco nella torre e punta dritto al mare.

Le nuove torri, naturalmente entrano in relazione con la torre preesistente e si configurano come landmark territoriale e nuovi simboli della città.

La "piazza degli studenti" ha una posizione più appartata, gli edifici che ne definiscono il perimetro sono delle preesistenze a cui si aggiunge un padiglione destinato a coworking, questo spazio è prettamente progettato in funzione dello studio e della socialità universitaria, ma i servizi che offre sono aperti a tutta la popolazione.

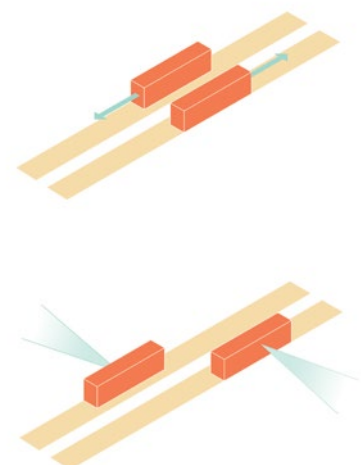
La "piazza teatro" è un luogo per il tempo libero e per lo spettacolo, un palcoscenico urbano, un luogo in cui sedersi a leggere un libro, in cui fare una pausa, una cavea per le rappresentazioni, uno spazio per le proiezioni cinematografiche.

Questa piazza ha un carattere molto informale che auspica una libertà fruitiva e aggregativa.



Fig.9 Galleria dell'immagine di Rimini

Fig.10 Traslazione delle residenze per la permeabilità visiva



IL PROGETTO DEL VERDE

Il nuovo parco ha lo scopo di ampliare e completare, come già descritto, l'offerta del verde urbano di Rimini, e di creare una cerniera che connetta le tre vie: d'*acqua* del porto canale, di *pietra* del cardo e del *verde*...

Il nuovo parco si imposta sulla direzione del cardo, presenta fasce parallele di verde a pertinenza degli edifici e fasce di verde pubblico. Per il verde residenziale sono stati previsti orti e giardini, per il verde pubblico delle masse arboree disposte a macchia, di di essenze autoctone, e delle piantumazioni in griglia regolare di pioppi e betulle, alberi tipici della pianura e dei corsi d'acqua.

L'assialità delle vie carrabili a servizio delle residenze è stata sottolineata da filari di alberi di medie dimensioni, piantumati con passo regolare.

Il verde di progetto è stato usato anche come elemento di definizione delle piazze, andando a definire insieme agli edifici i margini degli spazi aperti.

Per quanto possibile, il patrimonio verde esistente è stato mantenuto, conservando la quasi totalità degli alberi presenti nell'area. Viale Rodi, Viale Monfalcone ed il giardino in esso presente, sono stati integrati nel parco, come percorsi ciclopedonali. Il nuovo parco si pone in continuità con quello dell'Ausa e con il porto canale, e aspira ad essere un contenitore di servizi e di cultura per cittadini e turisti.

Come sosteneva Cicerone in una lettera a Varrone «si hortum in bibliotheca habes deerit nihil» (se ci sarà un giardino accanto alla biblioteca, nulla ci mancherà).

Fig. 11 Gustav Klimt, Bosco di betulle, 1902. Olio su tela. Desdra, Galerie



LA MOBILITÀ

Il progetto apporta sostanziali modifiche alla mobilità urbana, in primo luogo recupera il cardo e lo prolunga fino al mare, il tracciato romano diventa ZTL dall'incrocio con via Dante Alighieri fino all'incrocio con via Roma. Una volta arrivato nella "piazza cultura" il percorso del cardo diventa pedonale, passa all'interno della stazione ed esce sulla "piazza city" attraverso la torre "effimera". Da qui continua, ritornando carrabile, in viale Trento, per terminare in piazzale Kennedy, dove si ricongiunge al parco dell'Ausa e al mare.

Viale Roma, importante arteria del traffico della città, è compresa per un lungo tratto all'interno del parco, per conciliare il traffico su gomma e il verde urbano si è prevista una "Zona 30", dove il limite di velocità è appunto ridotto ai 30 Km orari, grazie all'utilizzo di isole e aiuole che rendono meno rettilineo il percorso automobilistico. La "Zona 30" aumenta la sicurezza stradale, diminuisce l'inquinamento dell'aria e quello acustico e non preclude l'accesso ai mezzi di soccorso.

Le strade di servizio alla residenza sono carrabili e a traffico limitato, il flusso veicolare si arresta prima dell'argine, su cui naturalmente è possibile salire solo a piedi e in bicicletta.

L'area nord ovest del progetto include viale Rodi e parte di Via Monfalcone come ciclopedonali, l'edificato compreso tra queste strade, viale Matteucci e viale Perseo, resta comunque servito dal lato mare.

La vecchia stazione viene recuperata per gli autobus e per il TRC, il trasporto rapido costiero, il piazzale previsto ad ovest dell'edificio, diventa l'area di sosta per le partenze e gli arrivi, raggiungibile dagli autobus provenienti da viale Cesare Battisti con due brevi tratti di corsia dedicata.

Il sottopasso che collega via Giovanni XXIII a viale Principe Amedeo è stato ampliato per rendere l'accesso più naturale. Il parco dell'Ausa a sud dell'area di progetto si solleva e supera i binari, sostituendo il sottopasso preesistente con un percorso in quota.

I parcheggi per le residenze sono interrati, così come quelli a servizio delle piazze e della stazione.



Fig. 12 Esempio di zona 30, il percorso stradale è reso non rettilineo introducendo aiuole e pavimentazioni

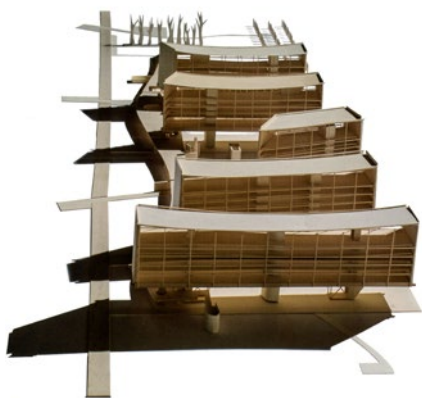


Fig. 13-14 Antonella Gallo, Giorgia De Michiel, Scalo Farini a Milano, tratto da Neri 2014, p.98

6. A cura di (Neri, R.) 2014
La parte elementare della città
Progetti per Scalo Farini a Milano
 Sirarusa: Lettera 22 Edizioni

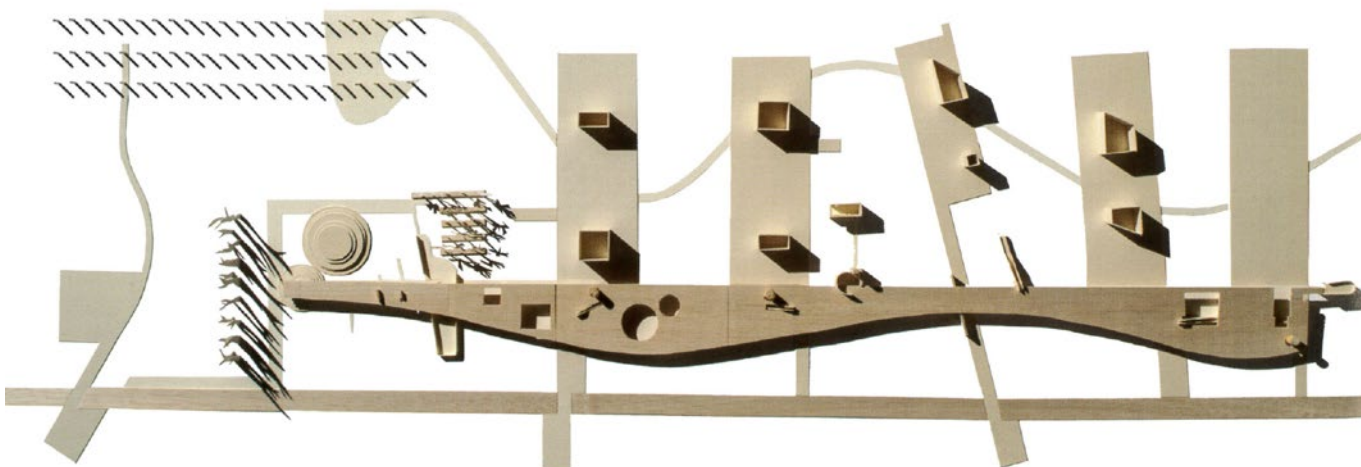
I luoghi del progetto

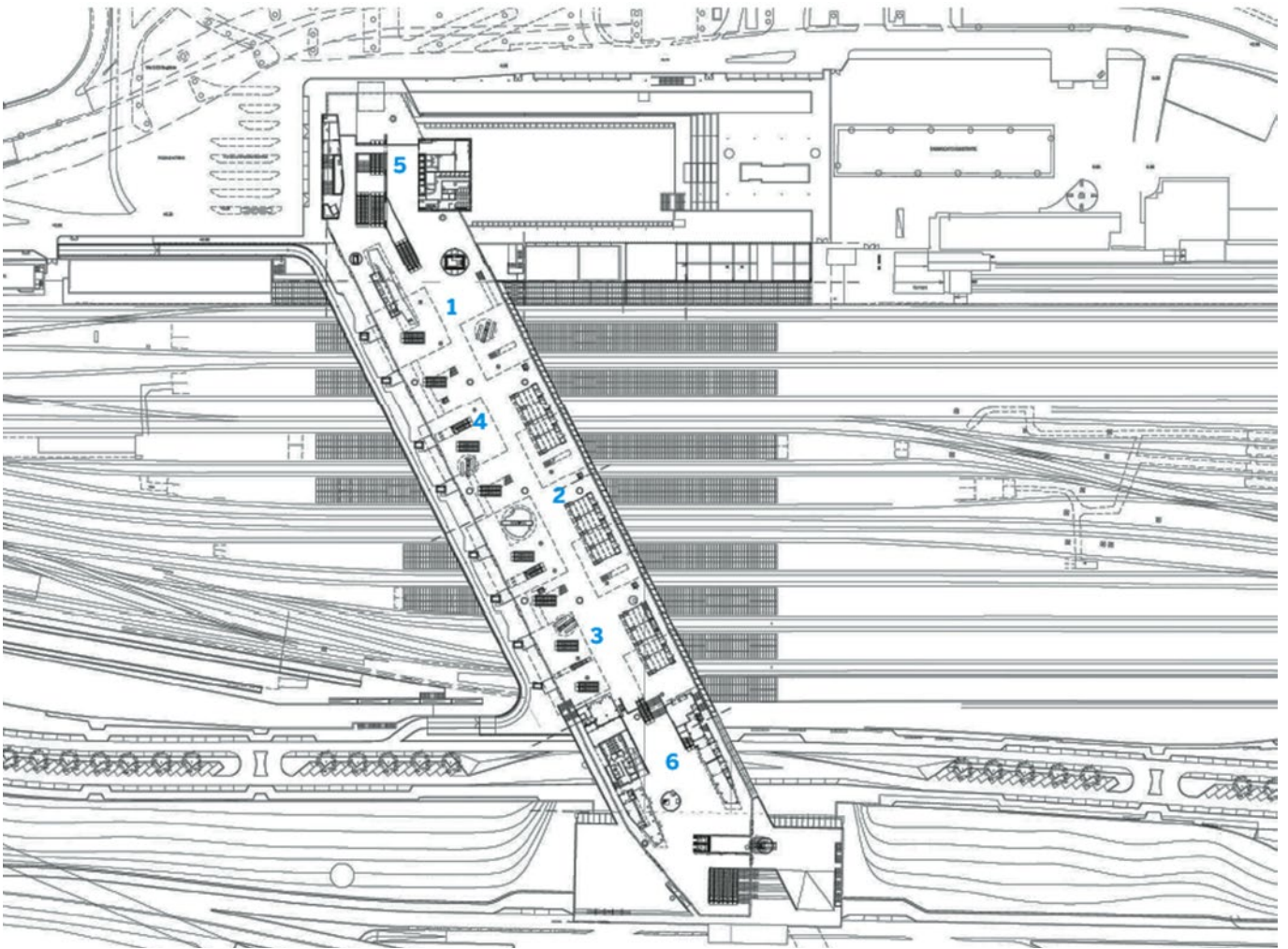
I RIFERIMENTI

L'obiettivo della ricerca è orientato ad approfondire il carattere dello spazio pubblico indagandone le potenzialità e i caratteri, cercando di mettere a punto relazioni e connessioni che ne aumentino la qualità. Motivo per il quale il progetto non definisce nel dettaglio gli edifici illustrati nelle proposte. Tuttavia è necessaria una verifica della coerenza architettonica dei volumi individuati rispetto alle funzioni introdotte, questo riscontro è stato operato tramite il ricorso a precisi riferimenti tipologici.

Per le residenze il tipo individuato è quello della casa in linea, per le quali si è fatto riferimento alle case progettate da Antonella Gallo e Giorgia De Michiel per lo scalo Farini a Milano.⁶

Per la stazione a ponte il riferimento è la stazione di Roma Tiburtina di





ABDR Architetti Associati, scelta determinata dalla valenza urbana riconosciuta alla nuova infrastruttura.⁷

La stazione Tiburtina presenta una grande galleria sospesa sul piano del ferro, che come un boulevard urbano, unisce il quartiere di Pietralata al Nomentano. La galleria di lunghezza 300 metri e larghezza 60, è un parallelepipedo che ospita servizi per i viaggiatori e per la città.

La stazione oltre ad essere un importante nodo per la mobilità, in quanto connessa alla metropolitana e progettata per la linea ad alta velocità è anche un contenitore di servizi, frequentato da viaggiatori e cittadini.

Fig. 16 Pianta della stazione Tiburtina di ABDR Architetti Associati al piano ponte

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

Fig. 16 Museo Schaulager di Herzog & De Meuron tratto da Barreneche, R. 2005, *New Museum*, New York: Phaidon Press

8. Barreneche, R. 2005
New Museum,
New York: Phaidon Press

Il Museo dell'Immagine fa riferimento, per il suo linguaggio architettonico, per contenuto e volume, al Schaulager di Herzog & De Meuron del 2003. Questo Museo è pensato per un pubblico specializzato, l'edificio è stato pensato come uno spazio a cavallo tra esposizione, magazzino e istituto di ricerca.⁸

La torre hotel ha come riferimento il Renaissance Barcelona Fira Hotel di Jean Nouvel del 2012, in quanto questo edificio ha uno spazio centrale libero e accessibile al pubblico fino alla sua sommità, da cui è possibile ammirare la città.

L'Accademia delle Belle Arti infine è stata pensata come una "macchina per la cultura", i volumi che la compongono sono destinati ad attività specifiche, come la didattica e l'amministrazione, il riferimento scelto è la scuola della Bauhaus di Walter Gropius a Dessau del 1925.



CONCLUSIONI

«Il tema che la città moderna si trova ad affrontare è la ricerca di una regola di costruzione degli spazi aperti»⁹

Questo concetto è alla base della ricerca presentata da Antonio Monestiroli e da altri autori, nel testo *La parte elementare della città*, a cura di Raffaella Neri, un lavoro che pone come centrale la questione della costruzione dei luoghi, applicando le regole della composizione alla costruzione della città, al fine di rendere gli spazi significativi e identificabili. Il progetto di un'architettura non si limita al singolo manufatto, è un'azione che si estende nello spazio, gli edifici influenzano il contesto, lo determinano, talvolta anche a distanze molto estese, si pensi ad esempio ad una torre, la cui altezza la rende un visibile landmark territoriale, un elemento di rilevanza tale da disegnare il paesaggio. Le architetture riguardano i luoghi, contribuiscono alla definizione del carattere degli spazi, alla loro successione e varietà, contribuiscono alla bellezza delle città, ai cambi di ritmi serrati e distesi dello spazio urbano.

Spazio collettivo e vago, soggetto alle più svariate interpretazioni e pratiche, lo spazio del pubblico è un interno della città costretto entro i muri di edifici tra loro assai prossimi che vi si affacciano. Con improvvisi e rilevanti salti di scala esso si dilata nella piazza e nello slargo, entra come nella pianta romana del Nolli nella chiesa, sotto il palazzo pubblico, sotto le tettoie dell'androne, del sottoportico o di altri specifici luoghi di mediazione, si apre alla vista della campagna circostante.¹⁰

Lo spazio aperto stabilisce rapporti complessi e di grande variabilità, che pesano sulla qualità urbana, sul comfort dei luoghi, sulla sensazione di benessere che alcune città riescono ad offrire. Questa ricerca di qualità è la ricerca di una immagine di città, di un possibile principio insediativo che risponda a questioni attuali come il ruolo dell'architettura, il rapporto con la natura e la sostenibilità ambientale. La scelta di approfondire il tema dello spazio aperto e della sua relazione con le architetture è stata determinata da queste riflessioni e dalla volontà di definire non tanto un singolo oggetto architettonico ma il ruolo e il significato dello spazio urbano.

Liberare suolo, concentrando la cubatura in un edificio a torre ha reso possibile costruire l'insediamento nel verde, affidando al parco il

9. Monestiroli, A. *L'architettura degli isolati* in Neri, R. 2014

10. Secchi, B. *Progetto di suolo* in Aymonino, A., Mosco, V.P. 2006, *Spazi pubblici contemporanei Architettura a volume zero*, Milano: Skira Editore



Fig.17 Marx Burle, 1982 passeggiata di Copacabana, Rio de Janeiro, tratto da Aymonino, A., Mosco, V.P. 2006

ruolo non solo di connettivo tra due parti distinte di città, ma anche di matrice su cui costruire residenze ed edifici pubblici. Il verde, elemento centrale del progetto ha trattamenti e forme diversi, a seconda della relazione col costruito, alterna ampie fasce pubbliche piantumate a fasce private di orti e giardini, di pertinenza delle residenze. Filari di alberi indirizzano lo sguardo lungo gli assi di progetto, i pioppeti piantati in griglia disegnano trame precise, l'argine permette di conquistare metri di elevazione, tutti questi elementi contribuiscono a definire il progetto come proprio del paesaggio romagnolo e della pianura della città di Rimini.

I riferimenti sono quelli della città reale, antica e moderna con quei luoghi suggestivi che ci colpiscono ogni qual volta li percorriamo: le strade e le piazze che si affacciano sui parchi e sui giardini della città, gli interni urbani dei cortili attraversabili, i grandi viali alberati e le *ramblas*. Affacciarsi su un parco, poter godere di un punto di vista sulla natura, stare seduti nel proprio soggiorno e contemplare il paesaggio naturale circostante, questo dovrebbe essere l'obiettivo della costruzione della città contemporanea.¹¹

Nel progetto per Rimini si è voluto rifuggire da tendenze contemporanee che si appellano a termini accattivanti come *green city*, o ecosostenibilità, riducendo il dato naturale ad ornamento di facciata o arredo urbano, senza la capacità di pensare al verde come elemento di progetto, di composizione urbana.

Oltre al rapporto con la natura in merito alla definizione di luoghi e alla costruzione della città si è ritenuta centrale la questione dello spazio pubblico, lo spazio definito dalle architetture è lo spazio della relazione, ad esempio la "piazza cultura" è in stretto rapporto con i cortili del Museo e dell'Accademia delle Belle Arti, la piazza entra nei cortili degli edifici, in "recinti permeabili" che permettono una continuità dello spazio pubblico pur definendo luoghi con caratteri diversi e specifici. L'aggetto della stazione ferroviaria e il portico che la connette alla stazione degli autobus sono spazi con valenza di riparo e di filtro, che mediano tra esterno e interno e mettono in relazione i due edifici quali nodo di scambio intermodale di trasporto.

Il cardo è stato immaginato come un elemento di connessione tra centro storico e mare, un segno unificante, una superficie identificabile attraverso la pavimentazione continua, esempio analogo, ma con

11. Monestiroli, T. *La città nel parco* in Neri, R. 2014

intenti maggiormente decorativi è la passeggiata di Copacabana a Rio de Janeiro di Burle Marx.

Nella “piazza city” la progettazione di una “torre monumento” si pone come simbolo dell’intervento e delle stratificazioni dei segni della città. Le riflessioni sul valore figurativo e comunicativo dell’architettura, a partire dalla modalità espressiva della citazione diretta, individuata da Robert Venturi nel saggio su Las Vegas ¹², hanno portato alla ricerca di una risposta sia alle istanze culturali che alle esigenze di marketing della città di Rimini. Questa comprensione della natura della città, fortemente legata all’immagine e al turismo, con aspetti storici e culturali di rilievo, spesso sconosciuti ai vacanzieri, ma fondamentali per l’identità dei Riminesi, è stato l’orizzonte in cui il progetto si è mosso, con l’intento di accogliere e far incontrare la “carovana estiva” e i “frontoni della cultura”.

12. Venturi, R., Scott Brown, D., Izenour, S. 1972, *Learning from Las Vegas*, Cambridge (Mass.): MIT Press
(trad. it. a cura di Orazi, M. 2010, *Imparare da Las Vegas*, Macerata: Quodlibet)

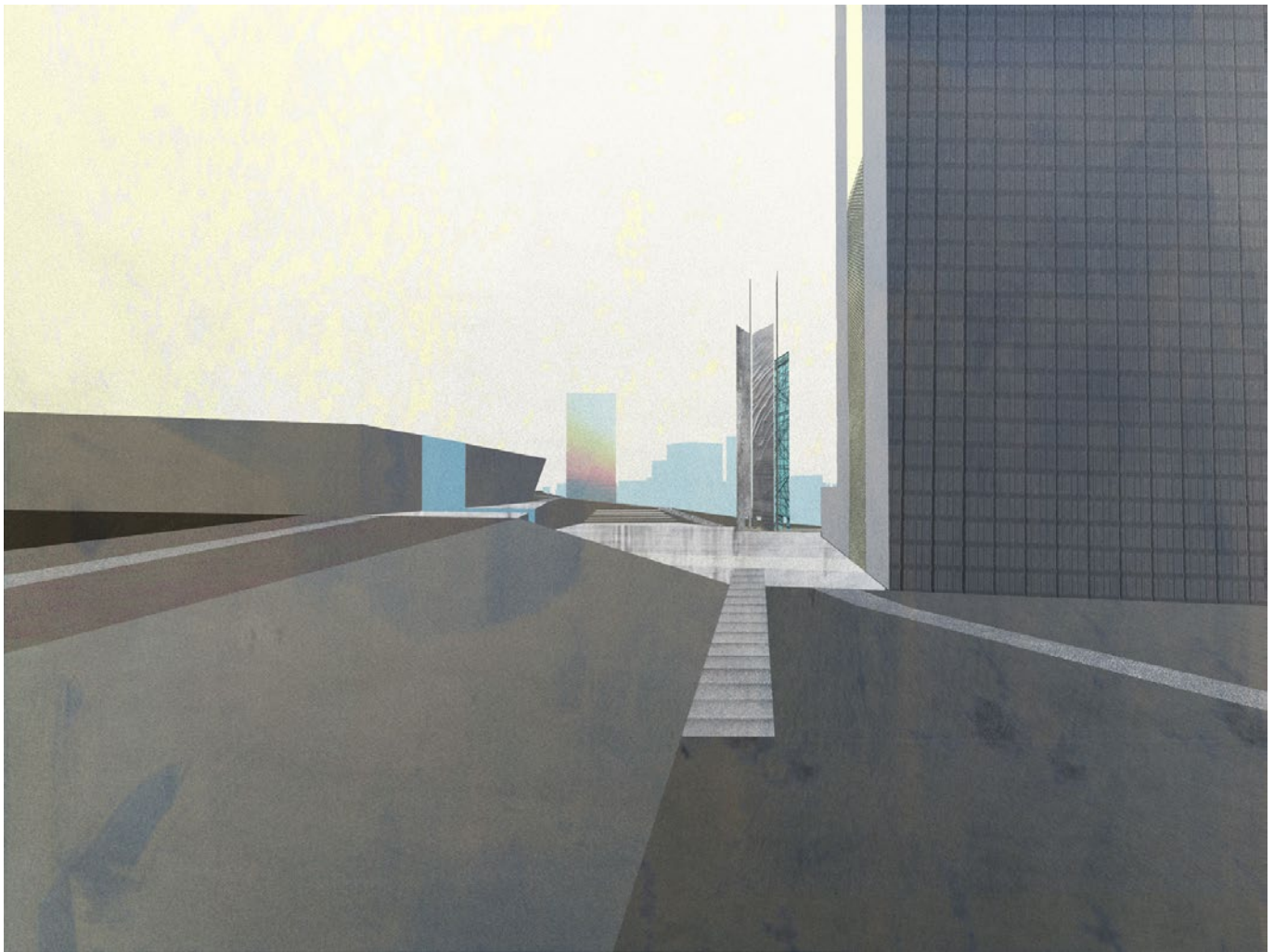


Fig. 18 Collage della piazza city

BIBLIOGRAFIA

Aymonino, A., Mosco, V.P. 2006, *Spazi pubblici contemporanei Architettura a volume zero*, Milano: Skira Editore

Barreneche, R. 2005, *New Museum*, New York: Phaidon Press

Bonicalzi, R., Savini, M. Belloni, F. 2010 *La città interrotta*
Bologna :Renoedizioni

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

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

a cura di (Neri, R.) 2014 *La parte elementare della città*
Progetti per Scalo Farini a Milano
Siracusa: Lettera 22 Edizioni

Venturi, R., Scott Brown, D., Izenour, S. 1972, *Learning from Las Vegas*, Cambridge (Mass.): MIT Press
(trad. it. a cura di Orazi, M. 2010, *Imparare da Las Vegas*, Macerata: Quodlibet)

SITOGRAFIA

Comune di Rimini PSC

Tratto da:

<http://www.pscrimini.it/psc/> (20.11.2015)

Dati tratti da Ambiente urbano: gestione ecocompatibile e smartness 2013

<http://www.istat.it/it/archivio/141296>, indagine istat (18.11.2015)

7. <http://www.jeannouvel.com/mobile/en/smartphone/#projets>

RINGRAZIAMENTI

Questo lavoro e questo percorso formativo sono stati possibili grazie alla presenza di alcune persone, molto importanti per me, che desidero ringraziare.

Per primi i miei genitori e la mia famiglia, per la fiducia, la pazienza e il supporto che mi hanno sempre dato, per le certezze che mai sono venute meno.

Ringrazio il mio relatore, Prof. Francesco Gulinello, per la disponibilità, la competenza, l'ascolto e gli insegnamenti, in particolare per la capacità di trasmettere passione e metodo, fondamentali per qualsiasi progetto: di architettura e non.

Ringrazio la mia correlatrice Prof.ssa Marialuisa Cipriani, per la sua preziosa consulenza, per avermi consigliato e resa consapevole sul valore del progetto del verde, per avermi tranquillizzata nei miei momenti di ansia e stanchezza.

Ringrazio Massimiliano Grandoni, per la collaborazione e l'aiuto per la grafica e le rappresentazioni, per il tempo, la professionalità e la cura del suo lavoro, per aver condiviso immagini e immaginazione, per avermi spinto verso percorsi che sentivo interessanti quanto nuovi ed incerti.

Ringrazio Lucia per aver reso le tante ore di lavoro dei laboratori meno pesanti, per le chiacchierate e le pause, per essere stata una "perfetta" compagna di studi e un'amica su cui contare.

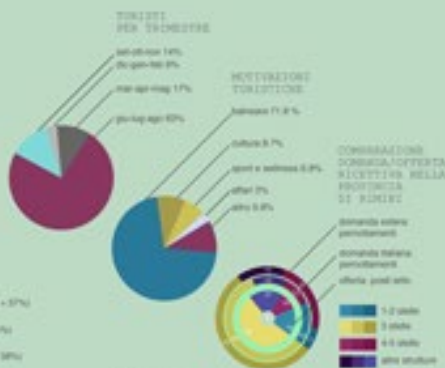
Ringrazio Marco per aver trovato sempre tempo e attenzione per me, per avermi rassicurata e incoraggiata, per le parole, la franchezza e l'indispensabile leggerezza.

Ringrazio Ugo, che come "tutor" tutto sommato se l'è cavata, per avermi confermato per l'ennesima volta che lo sguardo si affina e si educa, per avermi aiutato a vedere con maggiore sensibilità questioni compositive, architettoniche e non solo, mettendo in luce aspetti che da sola non avrei colto.

Ringrazio Michela, Giorgio, Alberto e Luca, compagni di banco durante il laboratorio di sintesi, compagni di pause alla macchinetta del caffè, di disparate pause pranzo, di lavoro notturno e diurno, la cui presenza ha contribuito a farmi entrare in aula sempre di buon umore.

Last but not least ringrazio me stessa, per la coerenza, la tenacia e la volontà di arrivare qui, forse in "ritardo", ma al mio meglio e soprattutto col desiderio di cercare la bellezza e la meraviglia.

CITTÀ DI RIVIERA



LA CAROVANA...

...E I FRONTONI



LE DUE RIMINI

Uscita Caluso
Le città invisibili - Adriano

Qui resta la mano d'artista del tassogelo e della gioiella, non si perde neppure della curvatura dell'intersezione a rapido, e ancora a contare questi mesi, questi giorni dovrà aspettare prima che ritorni la stagione e la vita torna normale.



COMPLETARE IL SISTEMA

COMPOSIZIONE DEL VERDE URBANO

- verde urbano 22
- verde urbano 26,6
- verde 28,3
- verde attrezzato 10,3
- verde sportivo 2,2
- verde 10,4
- verde urbano 21,8



DEBITO DI VERDE URBANO PER SOVVERSIVE DEI CAPISUOGGI DI PROVINCIA

- area 1,2 (Olivetti) e (Olivetti)
area 2,7
- area 30,7

- 1 - Parco Stivani
- 2 - Parco del Marecchia
- 3 - Parco Federico Fellini
- 4 - Parco Luigi Ferrini
- 5 - Giardino Vittorio Emanuele II
- 6 - Parco Lineare dell'Ausa
- 7 - Parco della Casa

PARCO DEL MARECCHIA

Pista e gestione verde

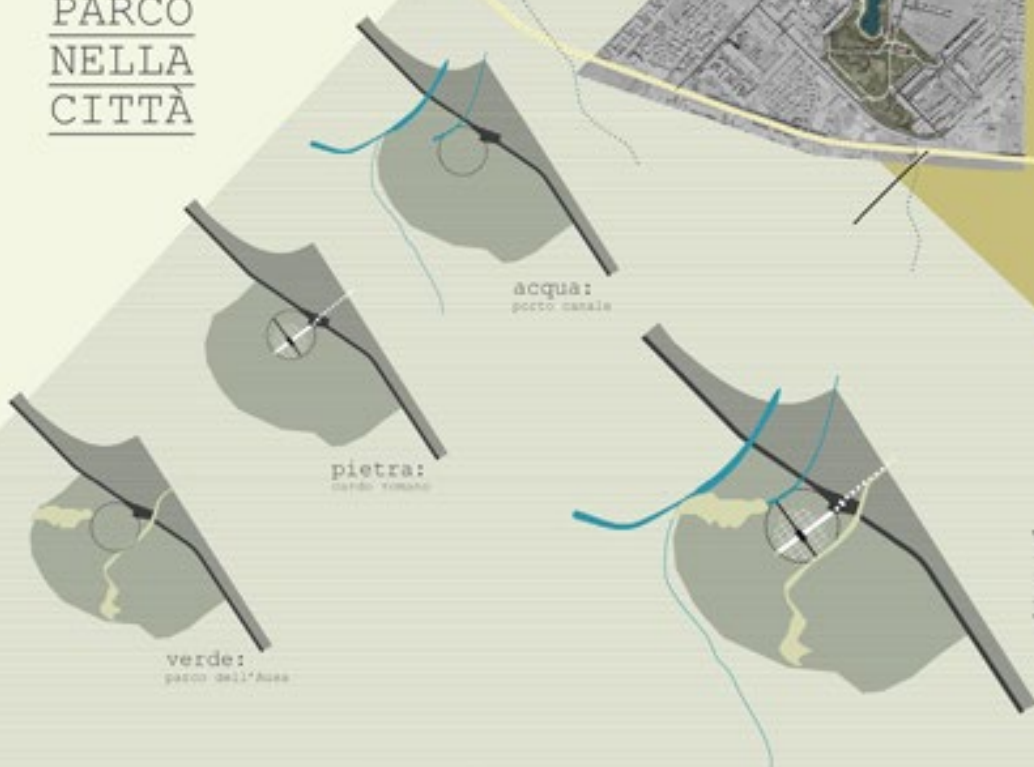
DESCRIZIONE: L'area è situata nel centro storico della città, lungo il corso principale, dove si trova il Palazzo Municipale. L'area è caratterizzata da un alto valore storico e culturale, e da un alto valore paesaggistico. L'obiettivo è quello di creare un parco urbano che integri l'architettura storica con il verde pubblico.

PARCO DELL'AUSA

Modifica della
e gestione verde

DESCRIZIONE: L'area è situata nel centro storico della città, lungo il corso principale, dove si trova il Palazzo Municipale. L'area è caratterizzata da un alto valore storico e culturale, e da un alto valore paesaggistico. L'obiettivo è quello di creare un parco urbano che integri l'architettura storica con il verde pubblico.

IL PARCO NELLA CITTÀ



LA
CITTÀ
NEL
PARCO



definizione

spazi
aperti
e verde

architetture

mixité
sociale

INSEDIARE
IL LIMITE
vita
spazi
edifici

SISTEMA
ARGINE



IMMAGINE DI
CITTÀ

“ *Attaccarsi ad un punto,
per vedere di un punto di vista della natura,
stare seduti sul proprio soporifero
e contemplare il paesaggio intorno circostante,
questo dovrebbe essere l'obiettivo
della costruzione della città contemporanea.* ”

Tommaso Moscatelli
La parte elementare della città



ASSONOMETRIA
scale 1:1000

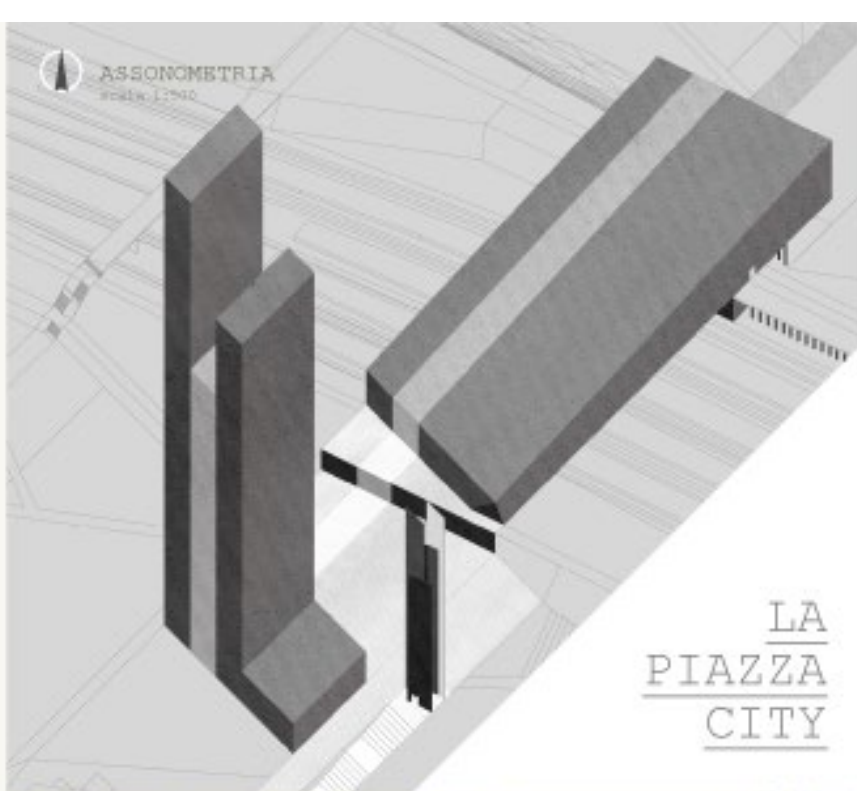


LA
PIAZZA
CULTURA

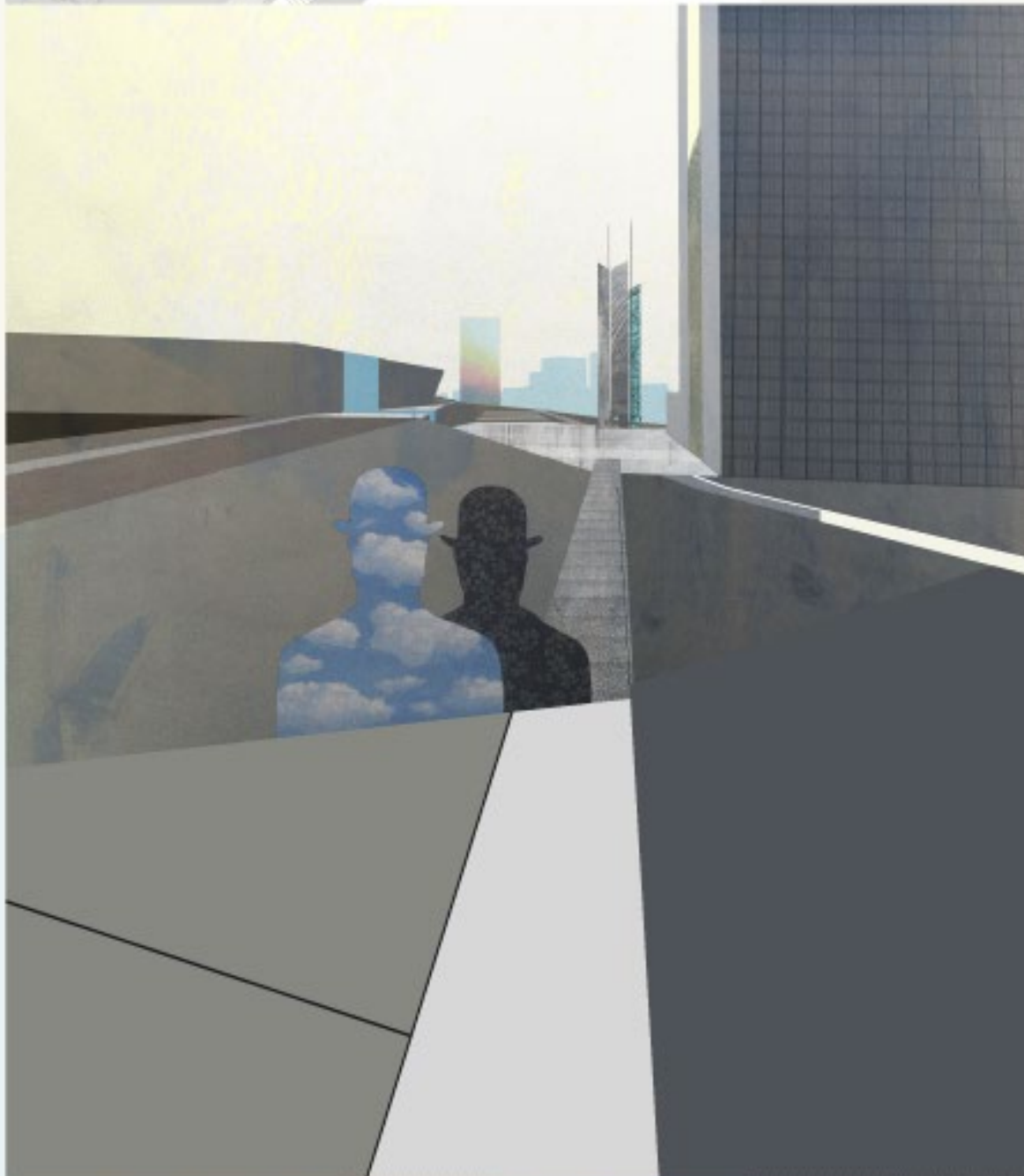




ASSONOMETRIA
scala 1:500



LA
PIAZZA
CITY

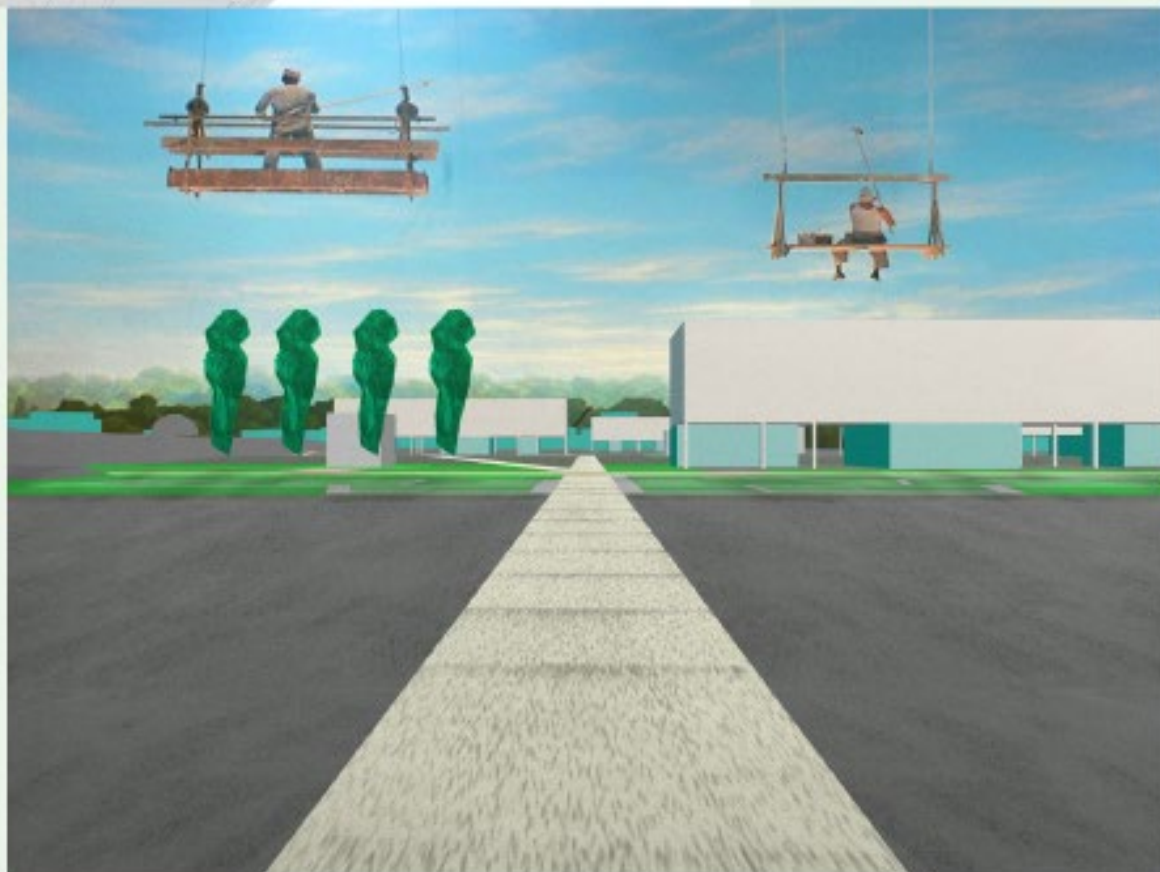




ASSONOMETRIA
Scala 1:1500



IL PARCO



ASSONOMETRIA
Scala 1:1500

IL SISTEMA ARGINE