

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE  
2010-2011

# **PRESENTAZIONE TEMI ESERCITAZIONE**

Arch. Filippo Boschi  
9 marzo 2011

## Contenuti e forma dell'esercitazione

L'esercitazione deve essere condotta come una sorta di studio di prefattibilità che arrivi a definire ipotesi meta-progettuali esemplificative attraverso una serie di considerazioni che possono mettere in luce: analisi SWOT; tendenze ed evoluzioni; approcci; *case histories* di possibile raffronto e riferimento; alternative e possibili soluzioni.

Sono quindi da prevedere l'elaborazione di schemi, schizzi, sezioni, planimetrie e quant'altro richiesto per definire i temi progettuali e per accompagnare la esplicitazione dei temi teorici.

L'elaborato finale sarà costituito da un album, di forma libera, con testi ed immagini di una dimensione sufficiente a descrivere il processo progettuale e comunque non inferiore alle 20 cartelle.

**Temi dell'esercitazione**  
*Temi applicativi/progettuali:*

1. Area della stazione ferroviaria: la costruzione di una nuova continuità urbana fra centro storico e Marina;
2. People mover: la riconnessione funzionale e relazionale della città attraverso una infrastruttura di trasporto innovativa;
3. La riqualificazione delle strutture alberghiere: possibili meccanismi e modalità operative per avviare il rinnovamento della fascia turistica;
4. Il parco del mare: criteri, principi e possibili opzioni progettuali per il ridisegno dei lungomare;
5. Il sistema culturale del centro storico: la creazione di un parco archeologico-tecnologico aperto quale elemento di qualità urbana e attrattività turistica;
6. Riqualificazione della costa nord: potenzialità di rinnovamento connesse ad un nuovo sistema di mobilità;

## 1. Area della stazione ferroviaria: la costruzione di una nuova continuità urbana fra centro storico e Marina;

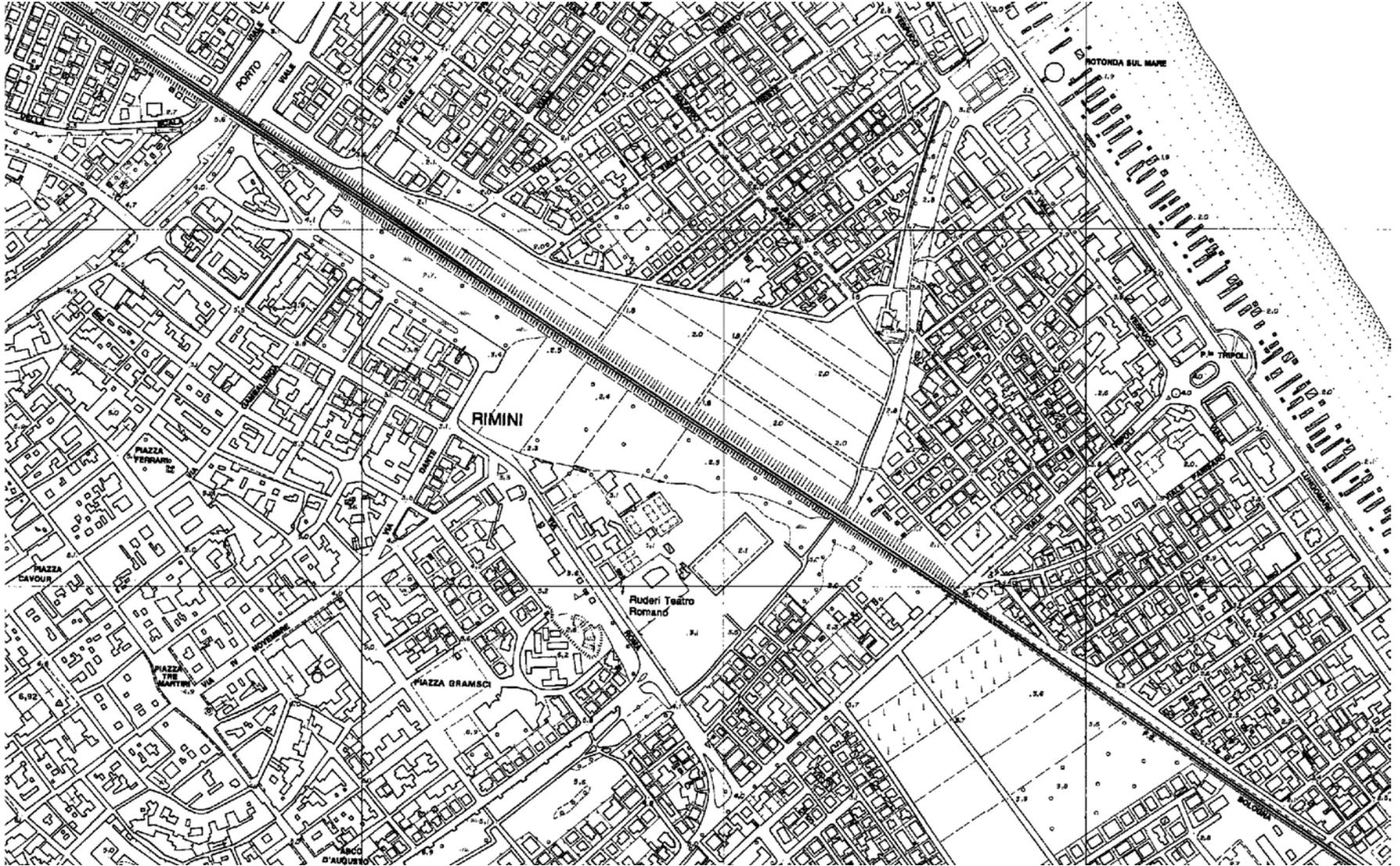
### *Descrizione Azione del Piano Strategico*

#### 4.2. Riqualificazione area Stazione, quale nuova polarità urbana e nodo di interscambio

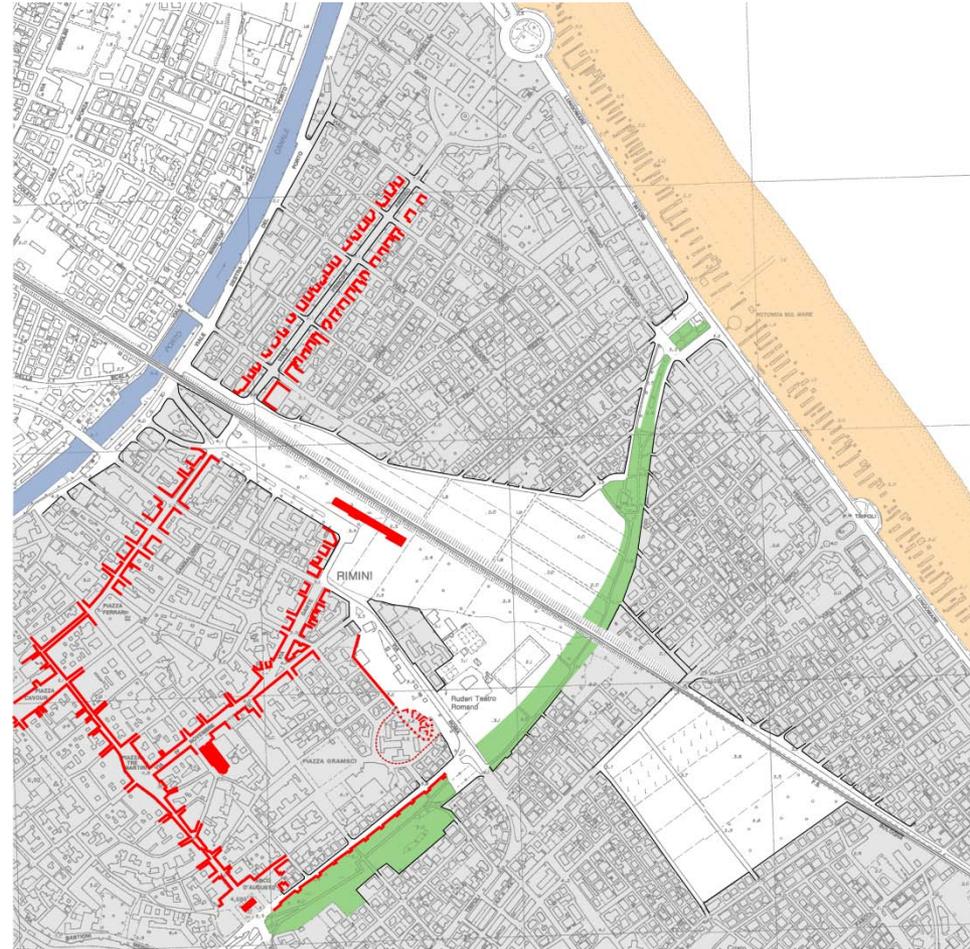
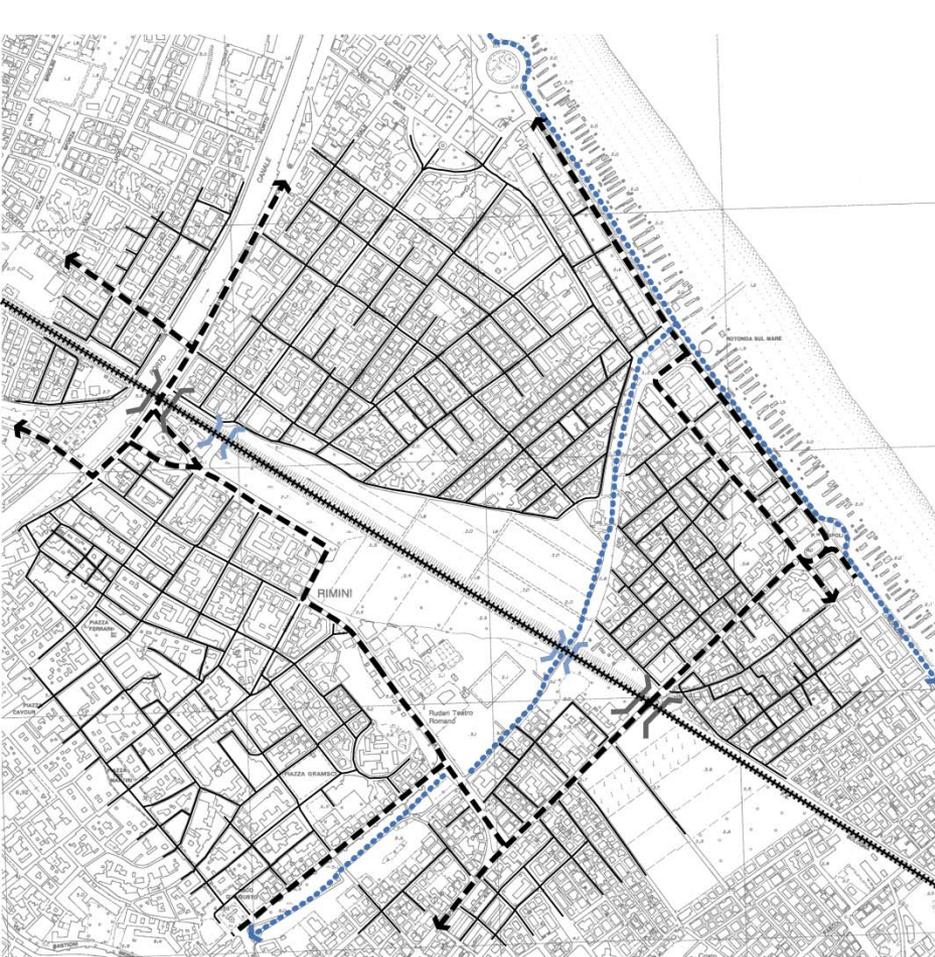
L'area della stazione ferroviaria viene ad assumere valenza strategica perché permette di operare una ricucitura spaziale, con un apposito nuovo attraversamento urbano, fra le due aree più pregiate della città e una saldatura concettuale e funzionale fra le due immagini di Rimini, la Rimini del turismo e la Rimini storica. L'area viene anche individuata quale punto nevralgico del nuovo sistema di mobilità. La riqualificazione dell'area della Stazione consente inoltre di ridisegnare completamente i bordi e il sistema degli spazi aperti delle due città, favorendo il recupero di importanti oggetti storici (anfiteatro, mura,...), riqualificando oggetti della modernità (grattacielo), ampliando le dotazioni di verde, riconfigurando le strutture urbane quali i viali della stazione, anche come elemento di connessione fra il Parco dell'Ausa e il Porto Canale. Per questa sua importanza come nuova centralità urbana, si prevede di localizzare in quest'area funzioni d'eccellenza di carattere urbano e territoriale (quali i contenitori culturali, sociali, legati al sistema dei servizi, al marketing territoriale, ecc.).



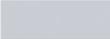
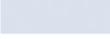
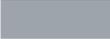
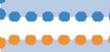
**1. Area della stazione ferroviaria: la costruzione di una nuova continuità urbana fra centro storico e Marina;**

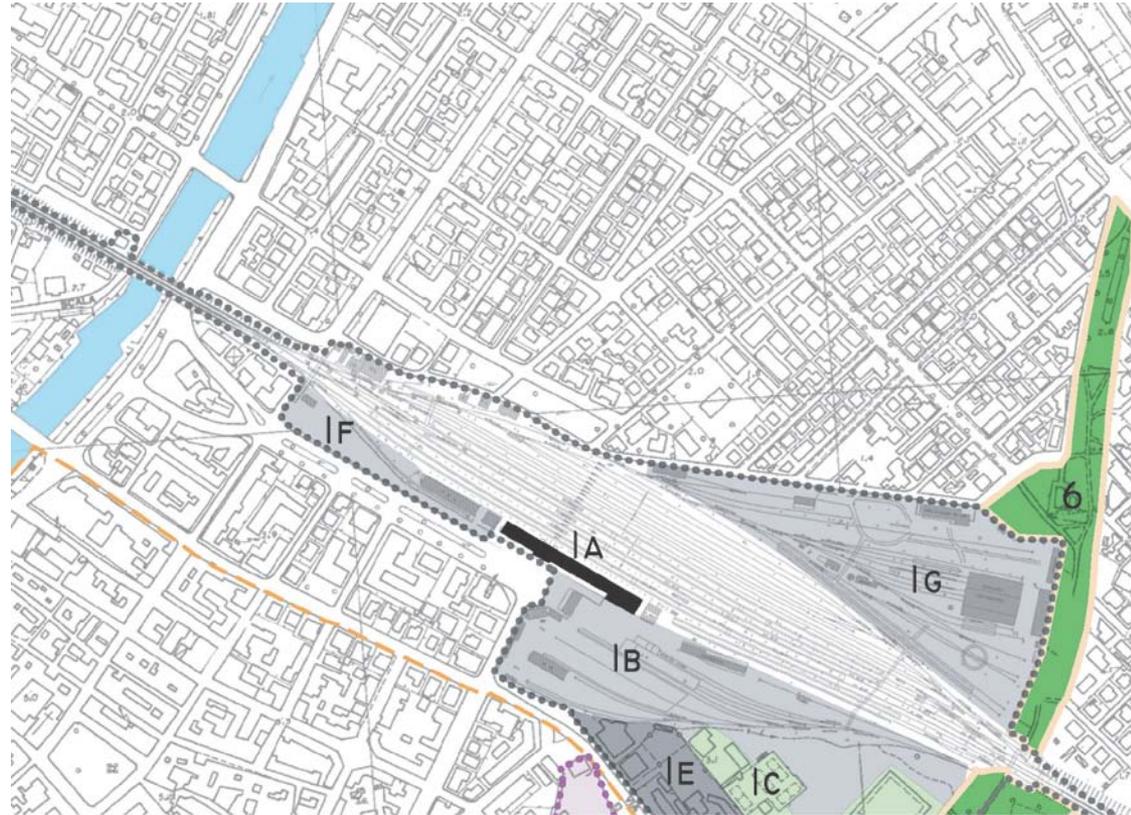


# 1. Area della stazione ferroviaria: la costruzione di una nuova continuità urbana fra centro storico e Marina;

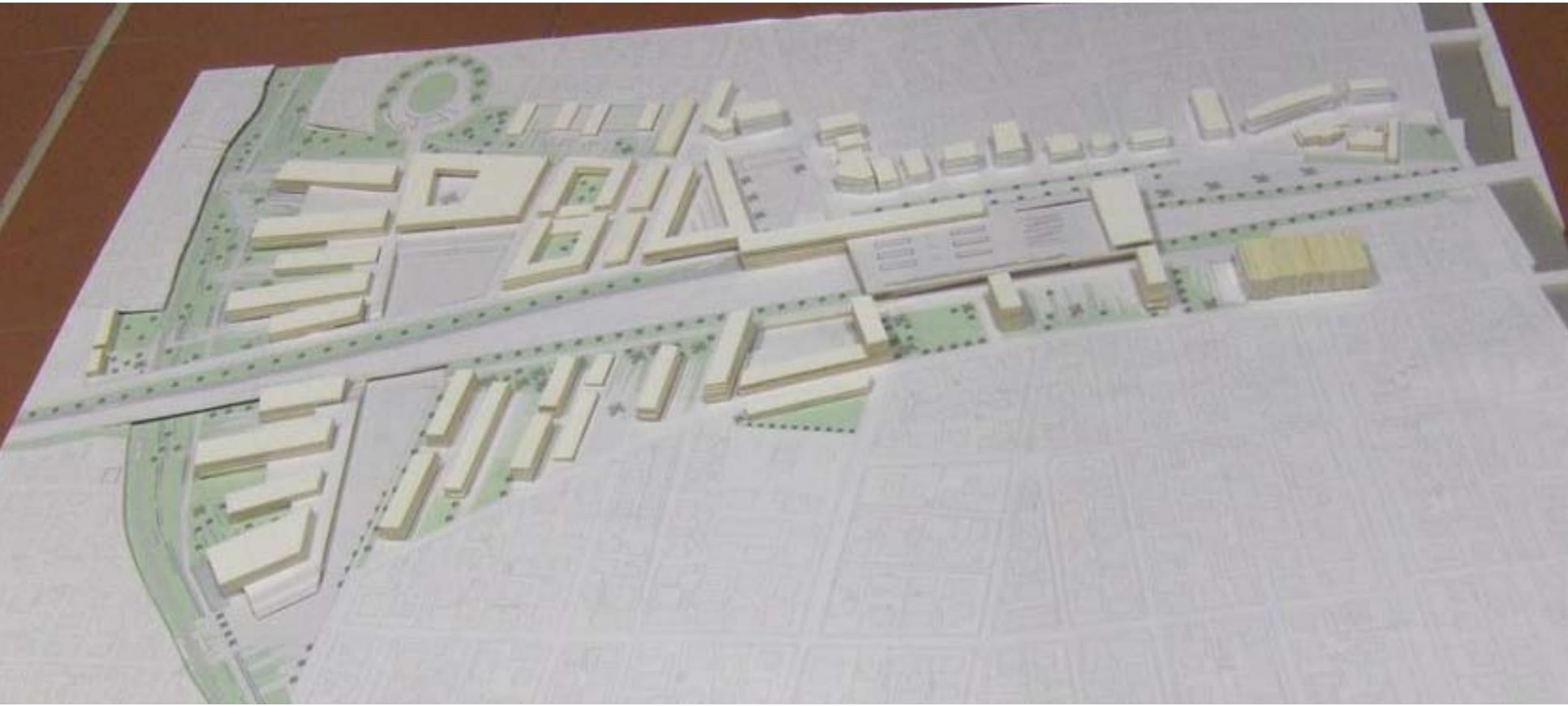


# 1. Area della stazione ferroviaria: la costruzione di una nuova continuità urbana fra centro storico e Marina;

-  IA - STAZIONE FS
-  IB - SCALO MERCI
-  IC - DOPO LAVORO FERROVIARIO
-  ID - PARCHEGGIO
-  IE - RESIDENZE, FABBRICATI ACCESSORI E SERVIZI (ALLOGGI, POSTE,...)
-  IF - AREA LUNGO PIAZZALE BATTISTI
-  IG - DEPOSITO LOCOMOTIVE
-  2 - STAZIONE BUS EXTRAURBANI FER
-  3 - TEATRO ROMANO
-  4 - CEIS (CENTRO EDUCATIVO ITALO-SVIZZERO)
-  5 - PIAZZALE GRAMSCI
-  4 - PARCO CERVI (AUSA)
-  CENTRO STORICO
-  AREE FERROVIARIE



**1. Area della stazione ferroviaria: la costruzione di una nuova continuità urbana fra centro storico e Marina;**



**1. Area della stazione ferroviaria: la costruzione di una nuova continuità urbana fra centro storico e Marina;**

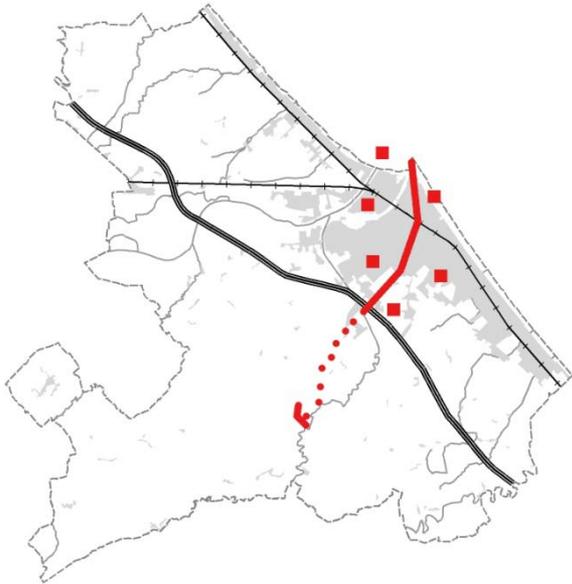


# 1. Area della stazione ferroviaria: la costruzione di una nuova continuità urbana fra centro storico e Marina;



## 2. People mover: la riconnessione funzionale e relazionale della città attraverso una infrastruttura di trasporto innovativa;

### *Descrizione Azione del Piano Strategico*



### **2.12. Realizzazione di un sistema trasporto pubblico innovativo asse Marina Centro – Stazione - Centro storico- Casello RN sud interconnesso con trasporto pubblico verso RSM.**

La realizzazione di un sistema di trasporto pubblico lungo la dorsale Casello Rimini Sud - Marina Centro (Porto/P.zza Kennedy) che serva i diversi poli attrattori presenti lungo l'asse (Palas, Centro Studi, Centro Storico, Area della Stazione Ferroviaria, Marina, Darsena,...) appare strategica. Tale sistema andrà tarato sulla domanda effettiva, per cui potrà svilupparsi in modo progressivo e dovrà avvenire comunque con sistemi compatibili e altamente innovativi.

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE  
2010-2011





## 2. People mover: la riconnessione funzionale e relazionale della città attraverso una infrastruttura di trasporto innovativa;



Source: Tegner (2009): "PRT Plans in Swedish Cities"  
PRT@LRT conference

**Binari elevati**



**PRT in gallerie**

Source: Masdar, Foster & Partner



**All'interno di edifici**

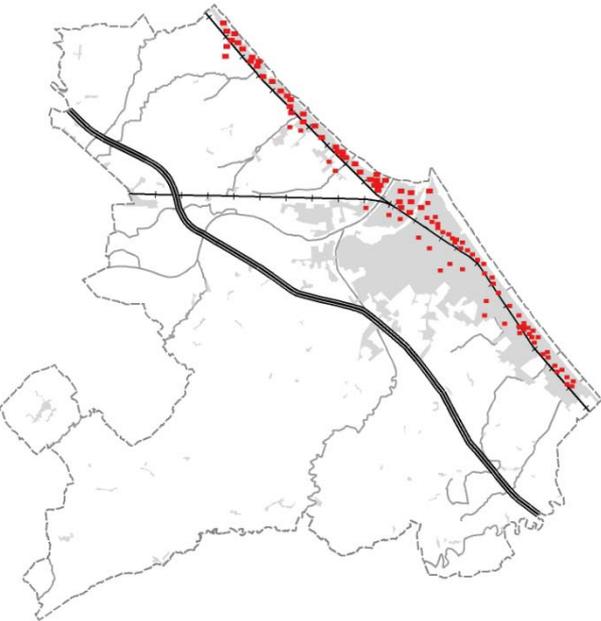


### **3. La riqualificazione delle strutture alberghiere: possibili meccanismi e modalità operative per avviare il rinnovamento della fascia turistica;**

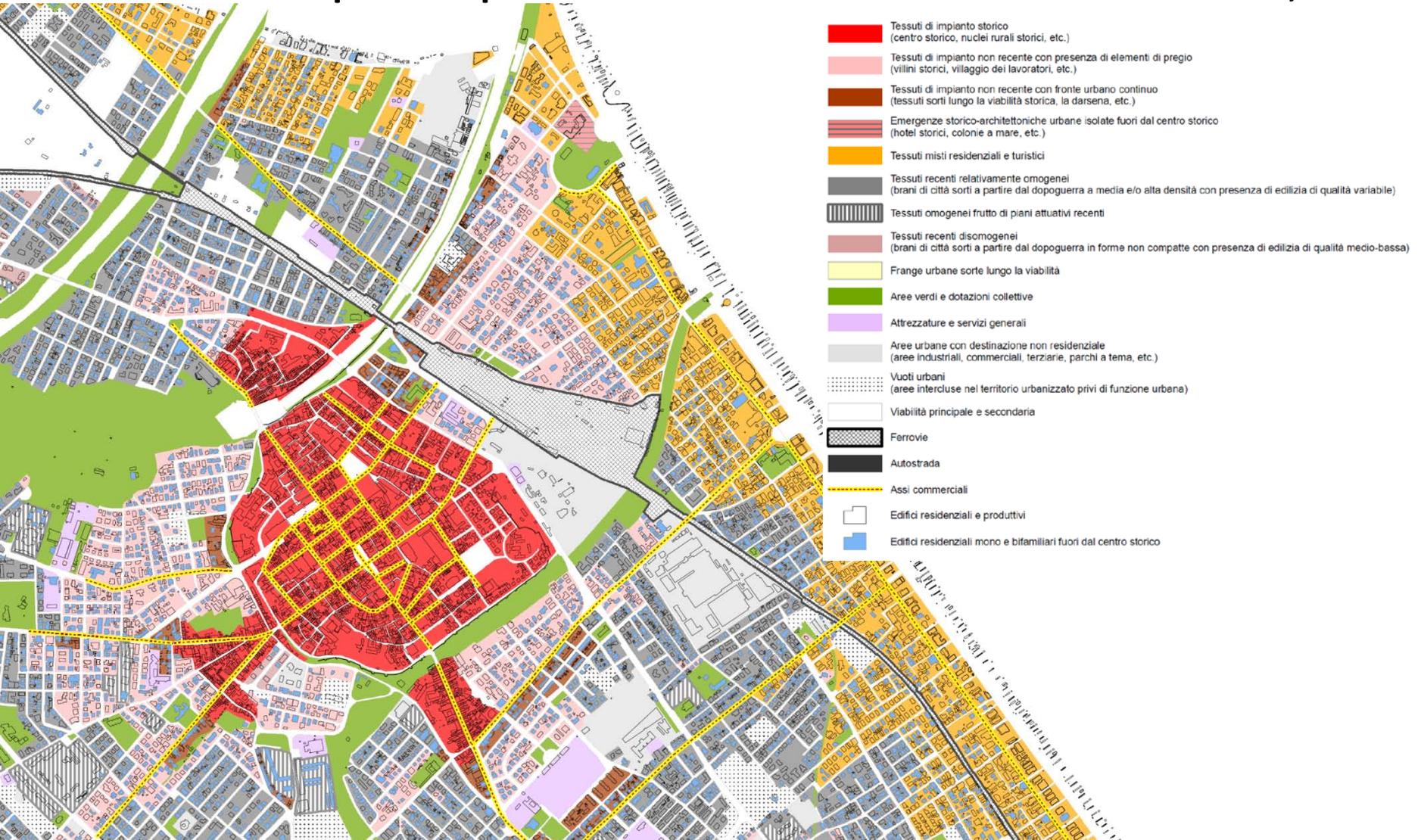
#### *Descrizione Azione del Piano Strategico*

#### **1.2. Riqualificazione dell'offerta ricettiva**

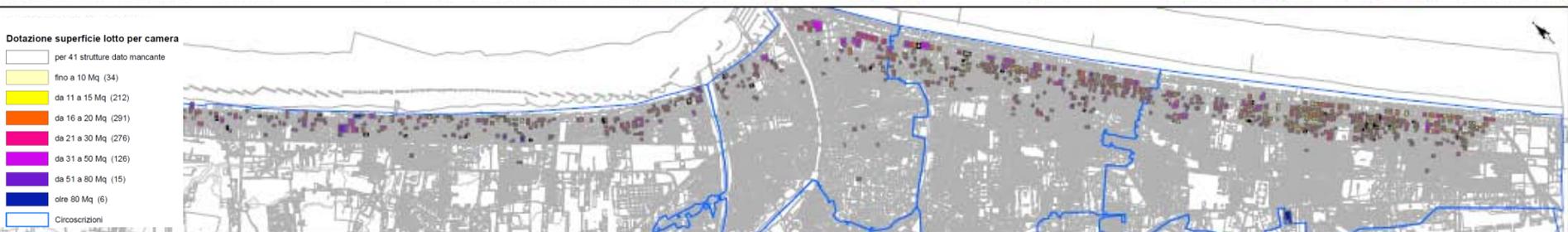
La riqualificazione del comparto ricettivo troverà propulsione dalle varie azioni del Piano Strategico che porranno le condizioni per una rinnovata attrattività del territorio riminese capace di intercettare i nuovi e diversi turismi. Questo nuovo scenario dovrà vedere la città dotarsi di un'offerta innovativa, rinnovando sia le sue strutture, affinché siano sempre adeguate ed eco-compatibili, rispettose dell'ambiente e non occupino nuovo suolo, sia le sue competenze, affidate a professionisti dell'accoglienza. Il sistema potrà così essere attrattivo tutto l'anno, aperto a nuovi turismi e garantire quella qualità di cui si fa testimone in ambito internazionale.



### 3. La riqualificazione delle strutture alberghiere: possibili meccanismi e modalità operative per avviare il rinnovamento della fascia turistica;



### 3. La riqualificazione delle strutture alberghiere: possibili meccanismi e modalità operative per avviare il rinnovamento della fascia turistica;

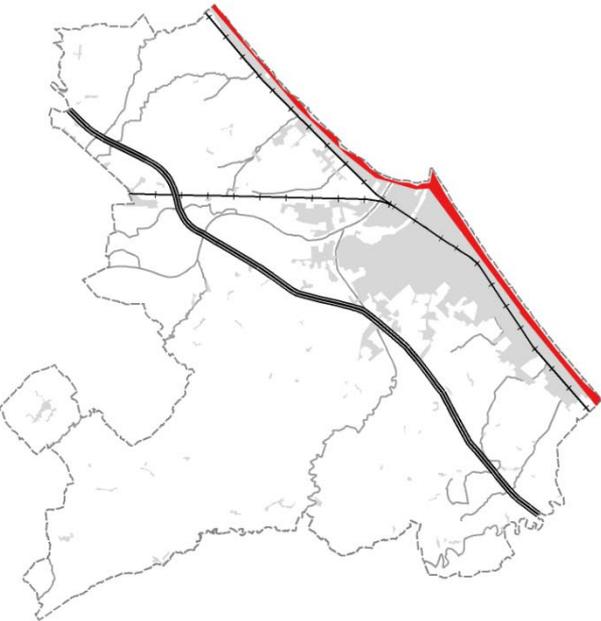


## 4. Il parco del mare: criteri, principi e possibili opzioni progettuali per il ridisegno dei lungomare;

### *Descrizione Azione del Piano Strategico*

#### **1.1. Realizzazione di un parco urbano attrezzato tra la linea a monte del lungomare e la zona delle cabine**

Si propone di realizzare un Parco Urbano attrezzato tra la ferrovia ed i primi 500 mt di mare, che contenga funzioni e servizi; il lungomare, anche grazie alla sua posizione strategica tra la città e la spiaggia, diverrà così una nuova “Agorà” cittadina, dotata di spazi pubblici accoglienti, attrattivi e identitari, luogo vocato all’incontro e alla relazione tra i residenti, tra e con i turisti, destinato allo svago, al tempo libero e ai vari eventi e manifestazioni all’aperto. Il Parco, nel suo assetto finale, si estenderà per oltre 20 Km di costa, ma sarà realizzato per parti, con trattamenti e forme anche diversificati, costituendo un grande spazio pubblico di eccezionale valore.



PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE  
2010-2011



PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE  
2010-2011





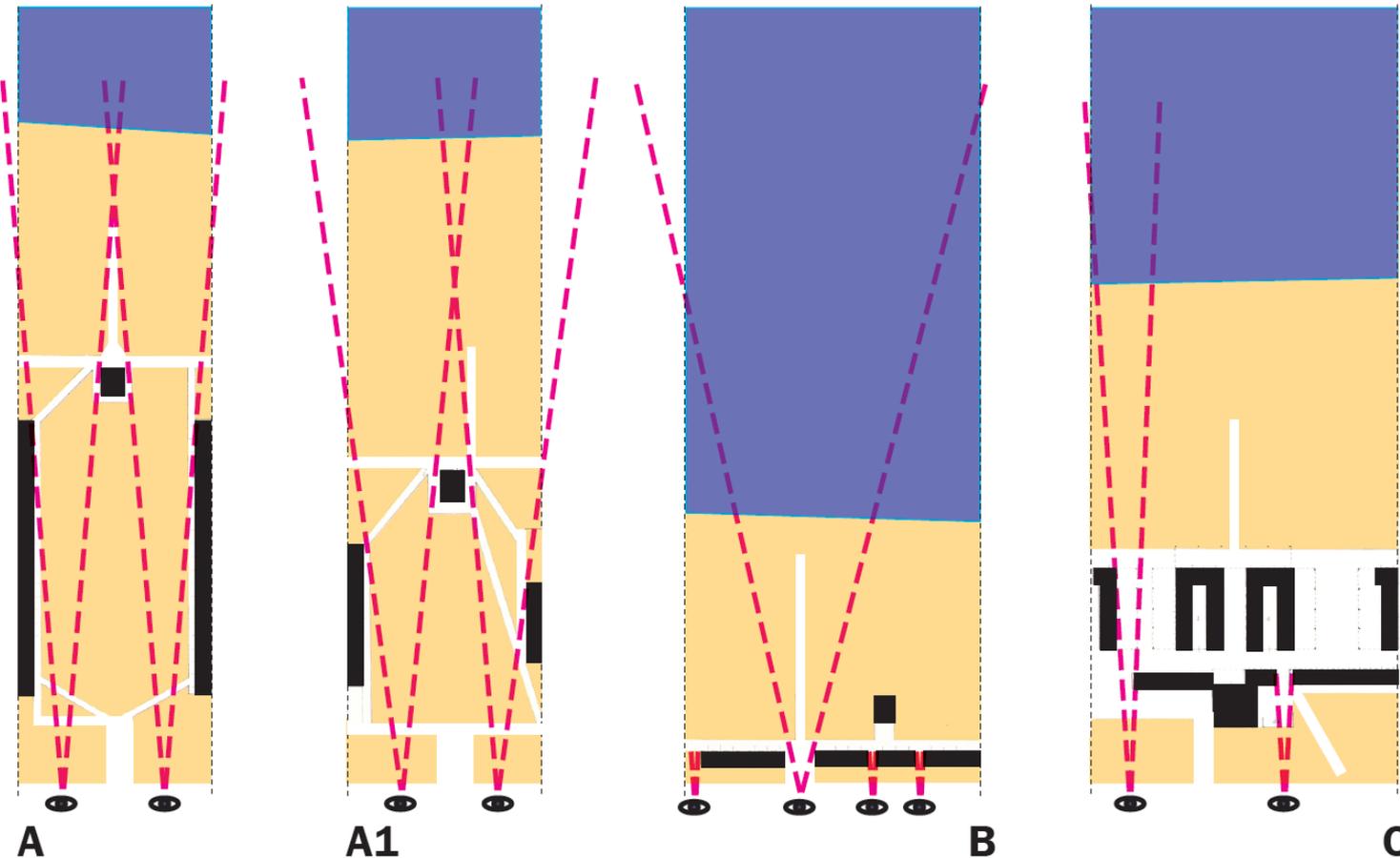
**4. Il parco del mare: criteri, principi e possibili opzioni progettuali per il ridisegno dei lungomare;**



#### 4. Il parco del mare: criteri, principi e possibili opzioni progettuali per il ridisegno dei lungomare;



## 4. Il parco del mare: criteri, principi e possibili opzioni progettuali per il ridisegno dei lungomare;



Alcune organizzazioni tipo delle principali tipologie di stabilimenti balneari presenti sul litorale cesenate-riminese:

A) trasversale al mare;

B) parallela al mare;

C) a corte.

In evidenza le differenti visibilità della spiaggia e della mare dalla passeggiata marittima, filtrate dalle cabine e dal chiosco del bagnino.

Come evidente nel confronto tra le due organizzazioni trasversali (A e A1), quella in cui ci sono minor cabine verso mare garantisce una maggior percezione e visibilità del mare.

Il tipo a corte (C) è quello in cui la vista del mare è maggiormente impedita.

**4. Il parco del mare: criteri, principi e possibili opzioni progettuali per il ridisegno dei lungomare;**

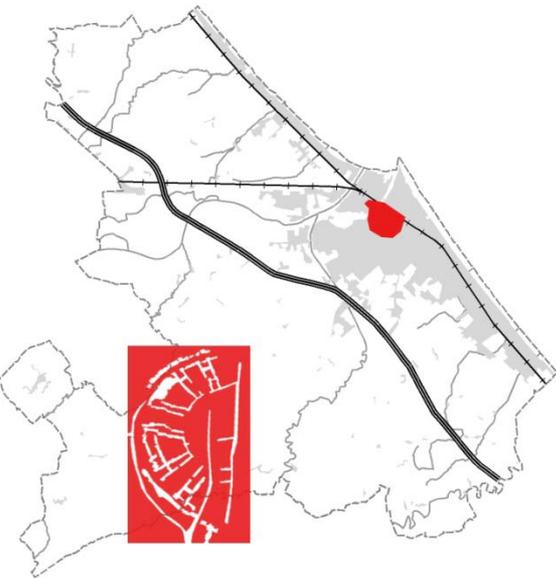


## 5. Il sistema culturale del centro storico: la creazione di un parco archeologico-tecnologico aperto quale elemento di qualità urbana e attrattività turistica;

### *Descrizione Azione del Piano Strategico*

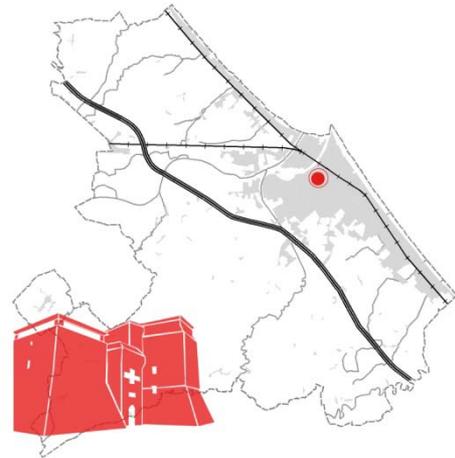
#### **5.6. Creazione Parco Archeologico: domus, anfiteatro, mura, museo della città,...**

Creazione di un percorso di valorizzazione che metta in rete tutte le presenze archeologiche, realizzando il recupero dell'anfiteatro (con delocalizzazione del C.E.I.S.), la creazione del percorso delle mura, il raccordo con la domus del chirurgo e con il Museo della Città, con l'arco di Augusto, col ponte di Tiberio, ecc.). Tale sistema dovrà essere fortemente integrato nella rete degli spazi pubblici della città e reso fruibile anche attraverso l'utilizzo di sistemi tecnologici di ultima generazione (sonori, illuminotecnici, ecc.).



## 5. Il sistema culturale del centro storico: la creazione di un parco archeologico-tecnologico aperto quale elemento di qualità urbana e attrattività turistica;

### *Descrizione Azione del Piano Strategico*



#### **5.2. Creazione di un percorso mura storiche**

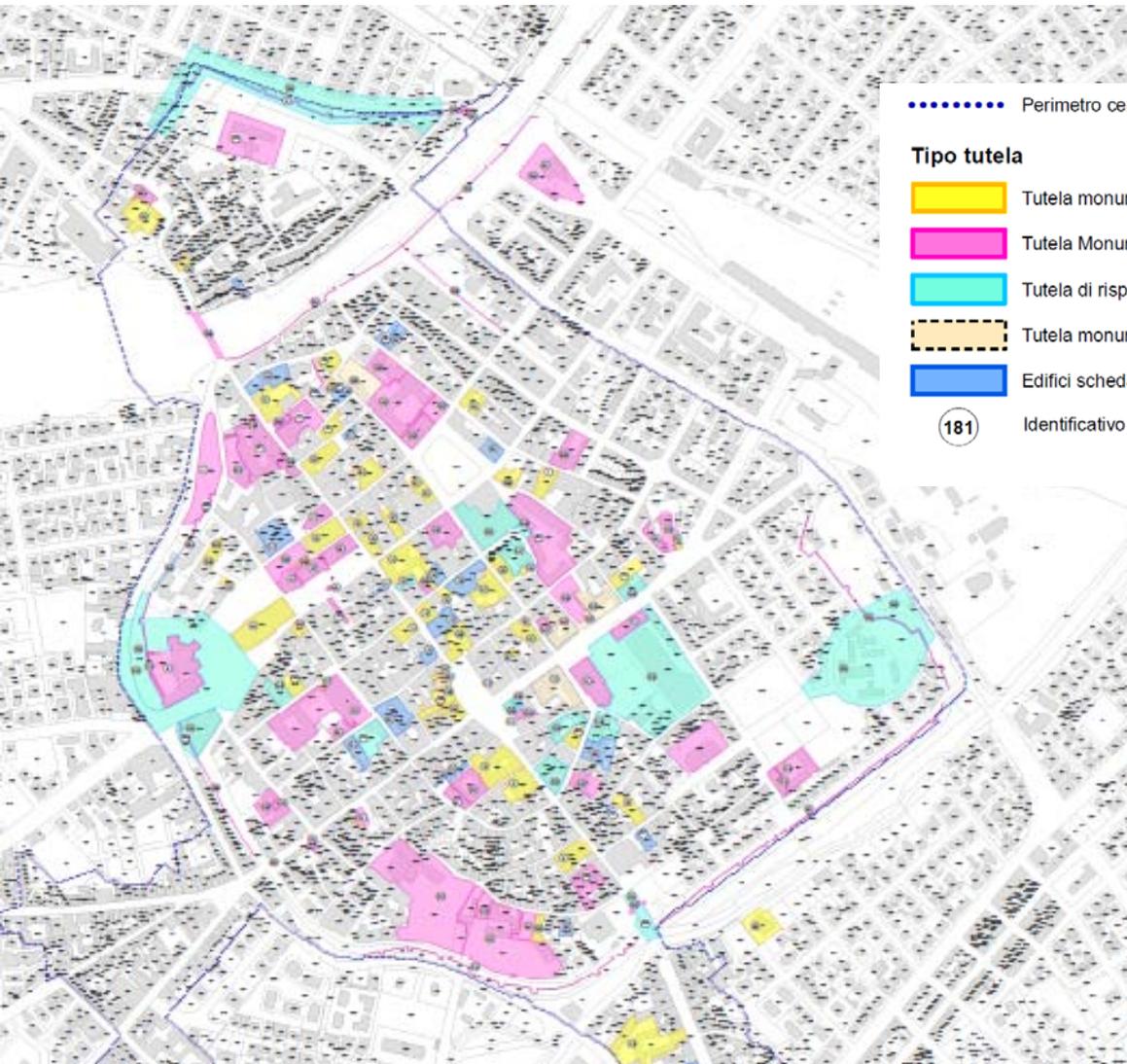
Recupero del percorso delle mura storiche, come elemento di valorizzazione del centro storico e della prima periferia, attraverso azioni che ne consentano, almeno in alcuni tratti, la fruizione quale spazio urbano di eccellenza. È parte del progetto più complessivo di riqualificazione del centro storico e di creazione del “Parco” archeologico.



#### **5.1. Riprogettazione unitaria di Piazza Malatesta**

Il Piano strategico considera ormai improrogabile promuovere un progetto unitario che riguardi il recupero del fossato, la creazione di un parcheggio sotterraneo, il recupero del teatro Galli, la valorizzazione del percorso delle mura, la riqualificazione della piazzetta San Martino, la qualificazione del percorso di connessione con il Ponte di Tiberio.

## 5. Il sistema culturale del centro storico: la creazione di un parco archeologico-tecnologico aperto quale elemento di qualità urbana e attrattività turistica;



*PSC – Carta della tutela monumentale*

..... Perimetro centro storico

### Tipo tutela

-  Tutela monumentale (artt. 10 e 128 D.Lgs. 42/2004, art.822 C.C.)
-  Tutela Monumentale (ipso jure combinato disposto art.10, comma 1, art.12 comma 1 D.Lgs.42/2004)
-  Tutela di rispetto monumentale (artt.45 e 128 D.Lgs. 42/2004)
-  Tutela monumentale - Tutela di rispetto monumentale (artt. 45 e 128 D.Lgs. 42/2004)
-  Edifici schedati (in fase di valutazione da parte della Soprintendenza)

 181 Identificativo area oggetto di tutela

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE  
2010-2011

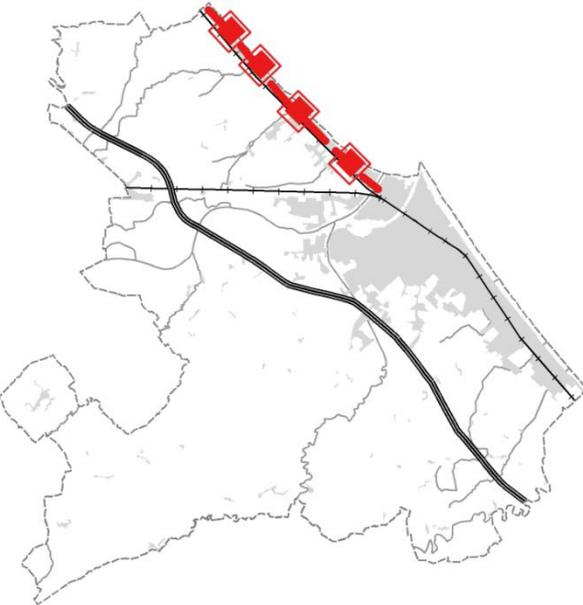


- 5. Il sistema culturale del centro storico: la creazione di un parco archeologico-tecnologico aperto quale elemento di qualità urbana e attrattività turistica;**

**IMMAGINE ARCO AUGUSTO**

## 6. Riqualificazione della costa nord: potenzialità di rinnovamento connesse ad un nuovo sistema di mobilità;

### *Descrizione Azione del Piano Strategico*



#### **2.10. Realizzazione di un trasporto pubblico urbano efficiente, sostenibile e innovativo a servizio della zona nord.**

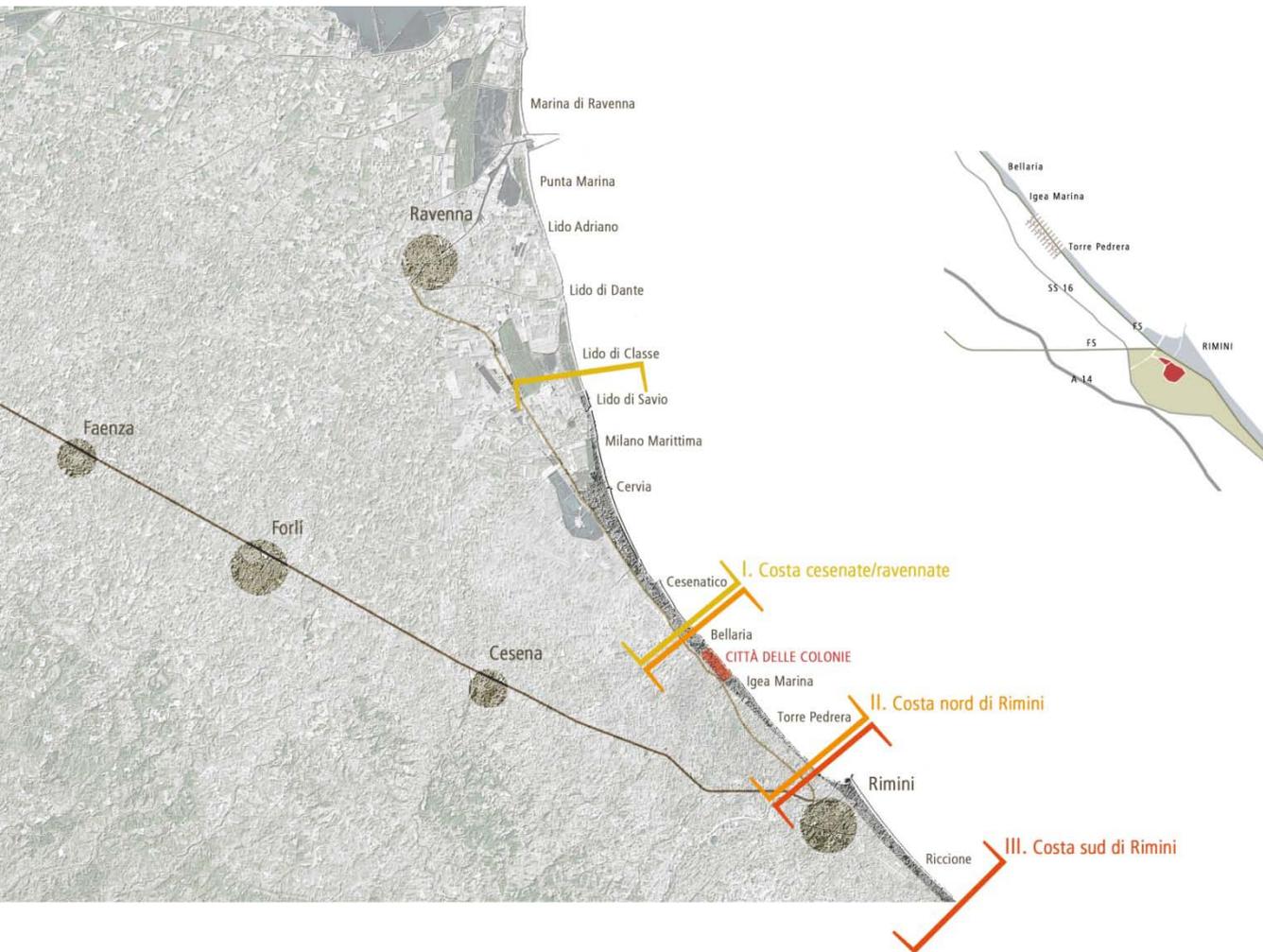
Si propone la realizzazione di un trasporto collettivo a servizio della zona mare Nord fino a Bellaria, con caratteristiche di efficienza ed efficacia tali da costituire una reale alternativa all'uso dell'automobile. La nuova infrastruttura dovrà pienamente integrarsi con le altre direttrici di trasporto pubblico di massa previste sul territorio e interfacciarsi con gli altri sistemi di mobilità pubblica e privata.

Tale azione si configura come sostegno alla riqualificazione complessiva dell'area turistica nord, riequilibrandola anche nell'offerta di mobilità con l'area costiera sud.

**1.1. Realizzazione di un parco urbano attrezzato tra la linea a monte del lungomare e la zona delle cabine**

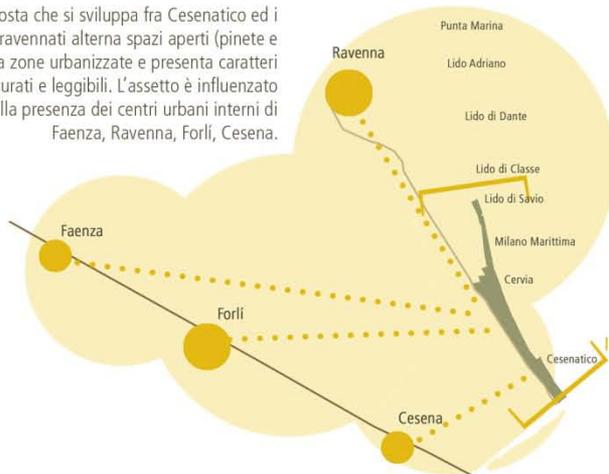
**1.2. Riqualificazione dell'offerta ricettiva**

## 6. Riqualificazione della costa nord: potenzialità di rinnovamento connesse ad un nuovo sistema di mobilità;



## PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE

La Costa che si sviluppa fra Cesenatico ed i Lidi ravennati alterna spazi aperti (pinete e campi) a zone urbanizzate e presenta caratteri strutturati e leggibili. L'assetto è influenzato dalla presenza dei centri urbani interni di Faenza, Ravenna, Forlì, Cesena.



La Costa Nord di Rimini è la meno strutturata e gerarchizzata. Lo sviluppo non avviene per macro aree, ma in maniera diffusa, parcellizzata e caotica. La mancanza di polarità urbane a monte ne ha limitato lo sviluppo.

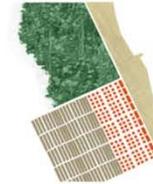


La Costa Sud di Rimini presenta i caratteri di un'area metropolitana lineare. Il suo sviluppo ha saldato nuclei urbani preesistenti e la vicinanza alla capitale ha incentivato uno sviluppo omogeneo e, in genere, monofunzionale, con la saturazione della maggior parte degli spazi aperti.



### SCHEMA MORFOLOGICO

Zone di pineta compatte;  
Struttura agraria riconoscibile;  
Urbanizzato diffuso e di bassa densità (città giardino), ma con limiti generalmente riconoscibili.



Marina di Ravenna

Milano Marittima



### SCHEMA MORFOLOGICO

Aree verdi frammentate;  
Struttura agraria frammentata;  
Urbanizzato diffuso e di bassa densità frammentato.



Bellaria / Igea Marina

Viserba di Rimini



### SCHEMA MORFOLOGICO

Aree verdi scarse;  
Urbanizzato diffuso e di bassa densità che ha saturato totalmente il territorio costiero.



Rimini - Marina Centro

Riccione



# PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE

paleofalesia

ferrovia

lungomare



campi

campi

città

spiaggia

mare



campi

campi

città delle colonie

spiaggia

mare



città

città

città

spiaggia

mare

## 6. Riqualificazione della costa nord: potenzialità di rinnovamento connesse ad un nuovo sistema di mobilità;

### Scenario 1)

No commistione tra diversi treni.

- La linea può essere declassata ad uso tranviario
- Mezzo possibile: Tram con trazione a 3000V e ruote di tipo ferroviario. Adeguamenti banchine di stazione e/o pedana scorrevole su tram

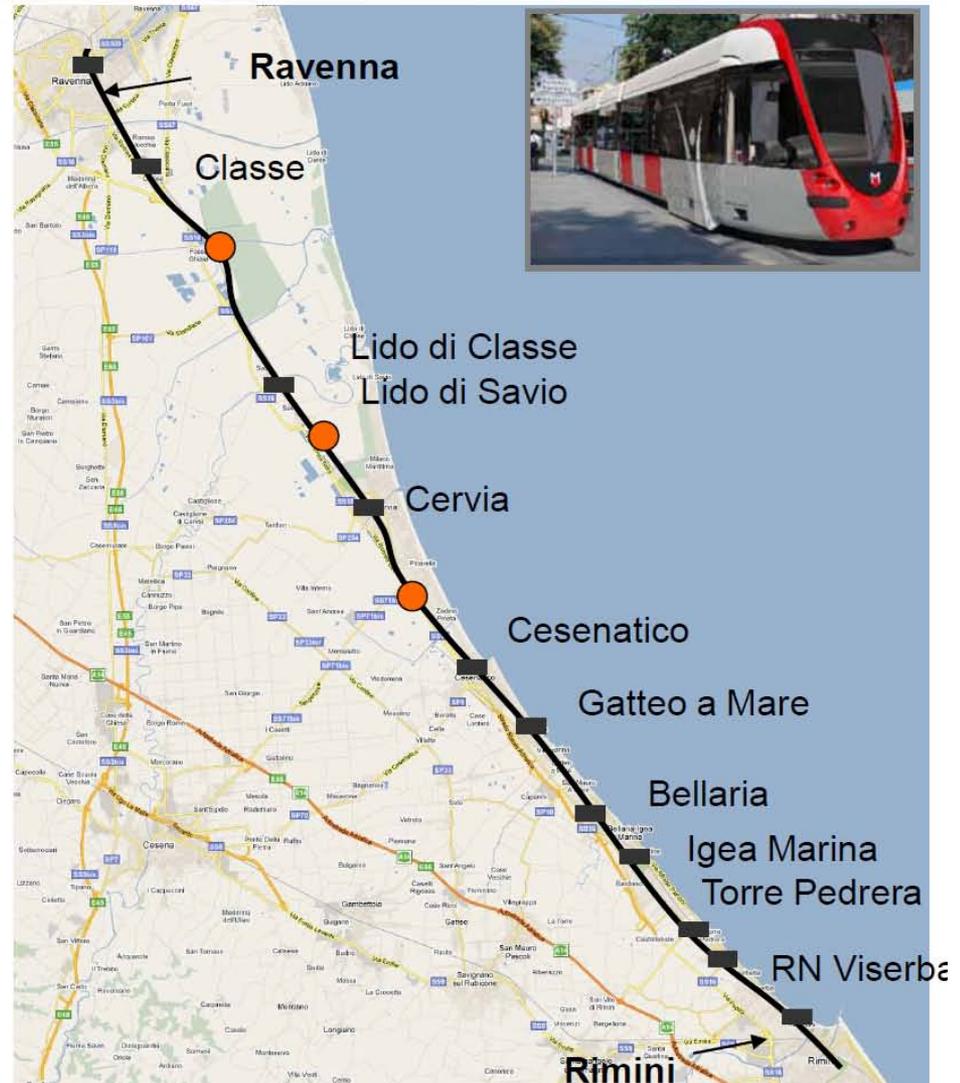


## 6. Riqualificazione della costa nord: potenzialità di rinnovamento connesse ad un nuovo sistema di mobilità;

### Vantaggi

- Declassamento linea, da ferroviaria a tranviaria
  - Riduzione costi gestione e manutenzione superiori al 40%
- Creazione nuove fermate ●
  - Incremento l'offerta di trasporto
- Sostituzione passaggi a livello con semafori 
  - Riduzione tempi attesa, da 3/4 minuti a 30-40 secondi, e dell'inquinamento
- Riduzione tempi di viaggio
- Trasformazione della linea da segregata a promiscua nella zona urbana

**Con opportuni raddoppi è possibile avere una frequenza anche di 15 min**

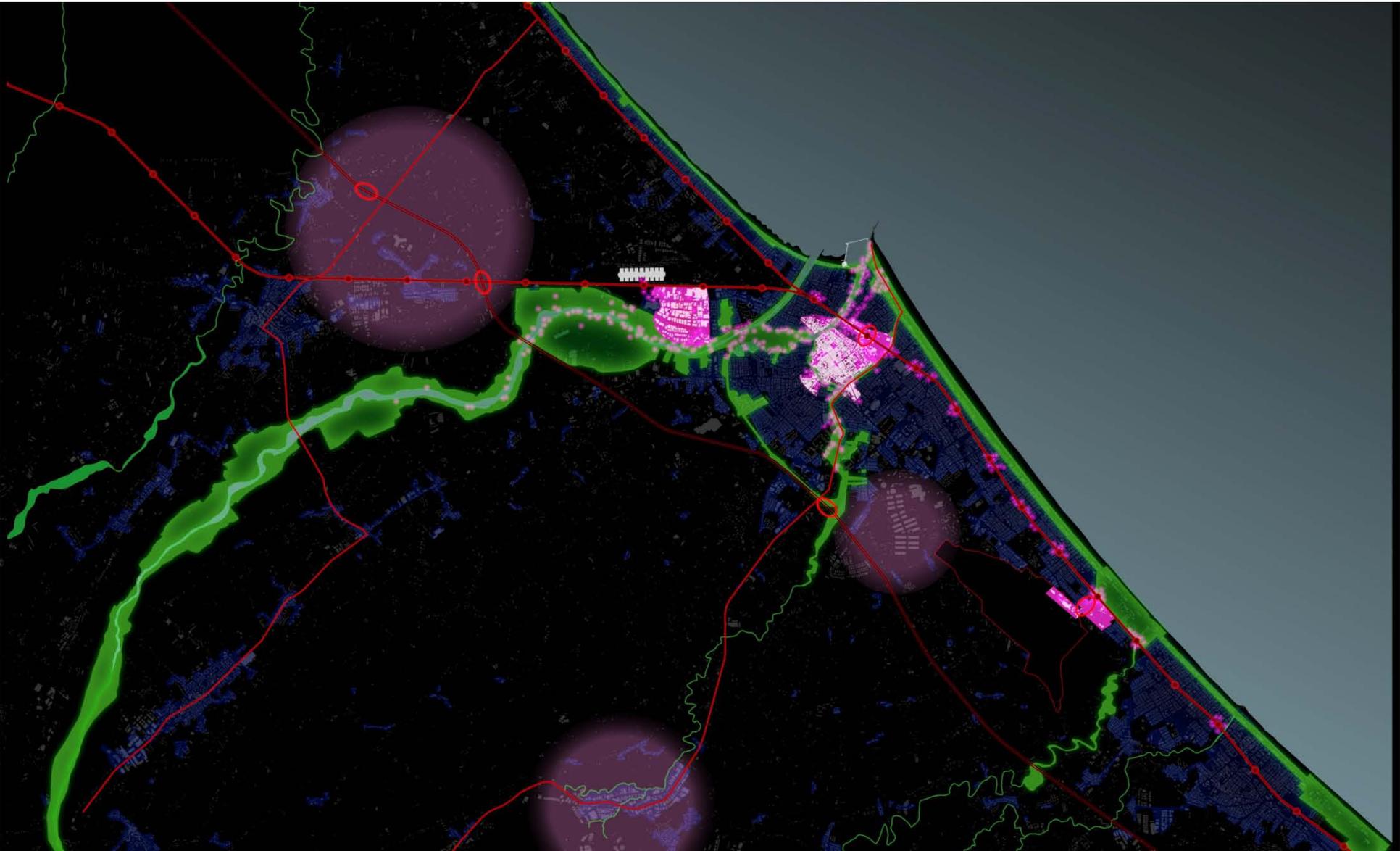


## **Temi dell'esercitazione**

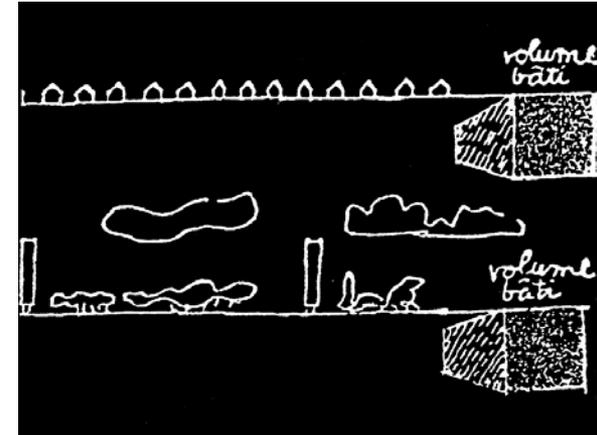
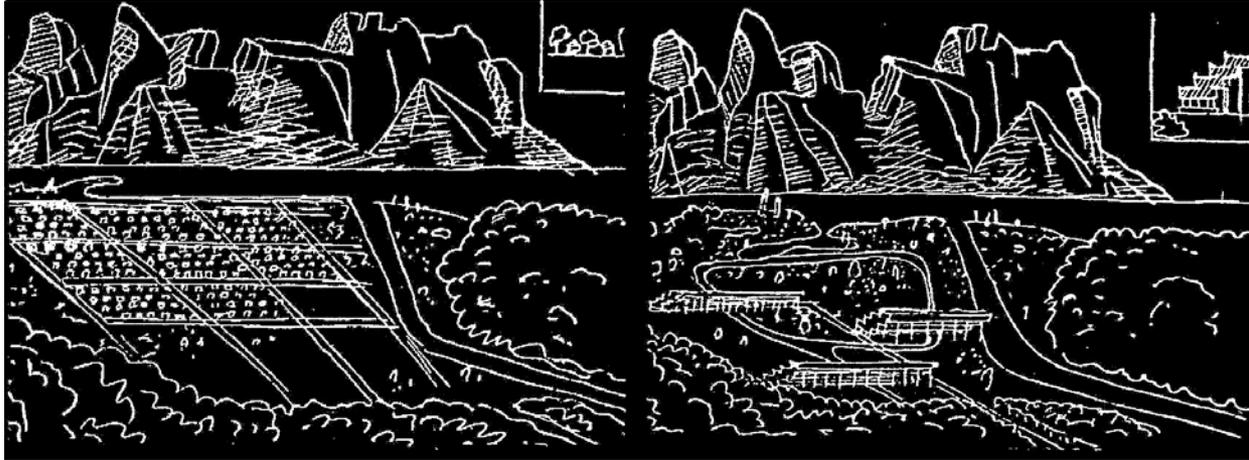
### *Temi teorici*

1. Densificazione e città compatta: principi, criteri e ipotesi;
2. Spazi pubblici: quale valore e funzione nella città complessa odierna;
3. Turismo e qualità urbana: tendenze emergenti e trasformazione urbane (*world leisure*);
4. Turismo culturale: (dal monumento alla città) tendenze emergenti, nuovi modelli fruitivi e trasformazioni urbane.

# 1. Densificazione e città compatta: principi, criteri e ipotesi;



## 1. Densificazione e città compatta: principi, criteri e ipotesi;



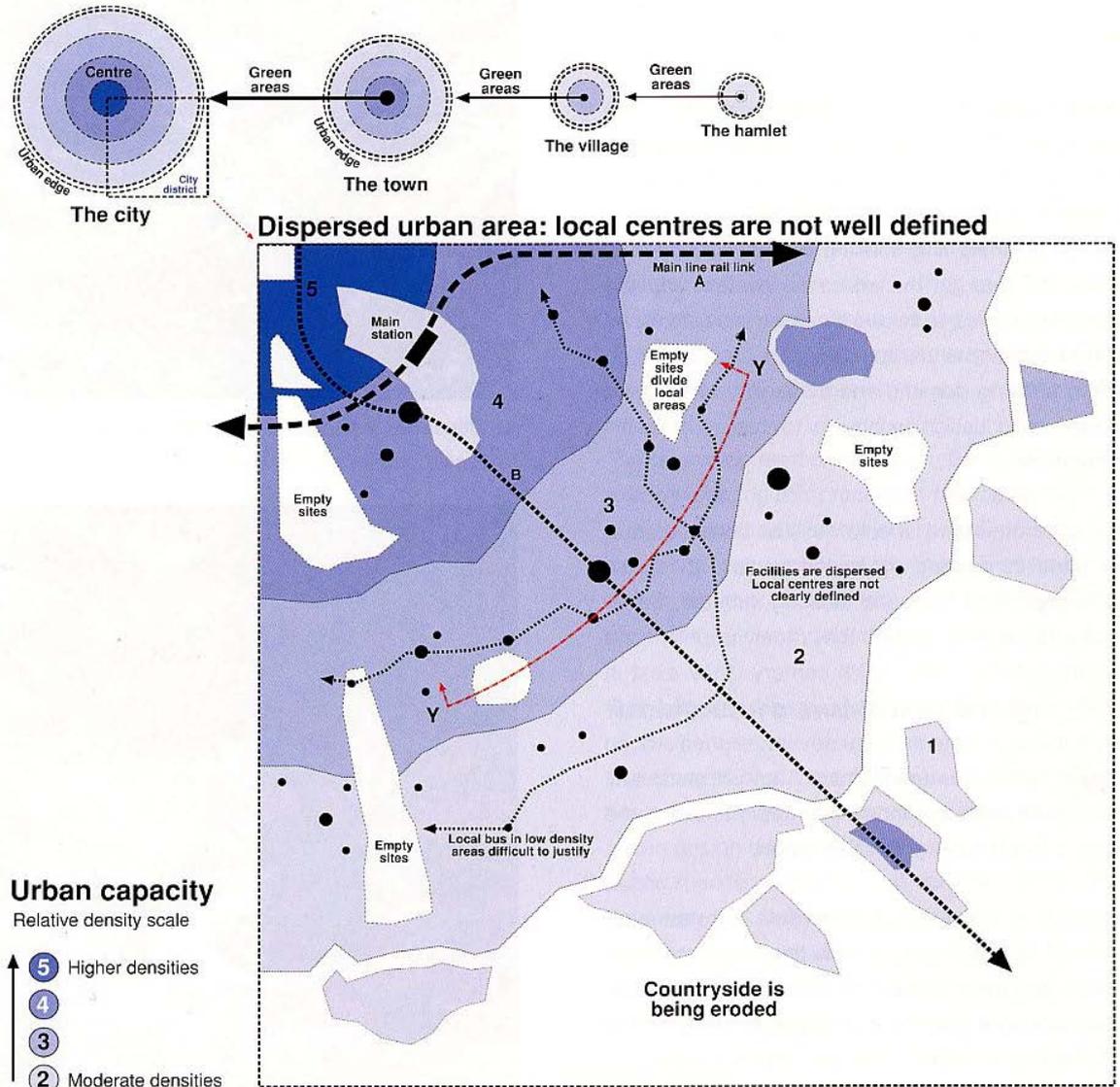
Le Corbusier, confronto tra insediamenti dispersi (sobborghi-giardino) e insediamenti concentrati (unités d'habitation), *La maison des hommes*, Paris



A. Geuze, *800.000 houses*, Nai 1995

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE  
2010-2011

1. Densificazione e città  
compatta: principi, criteri  
e ipotesi;

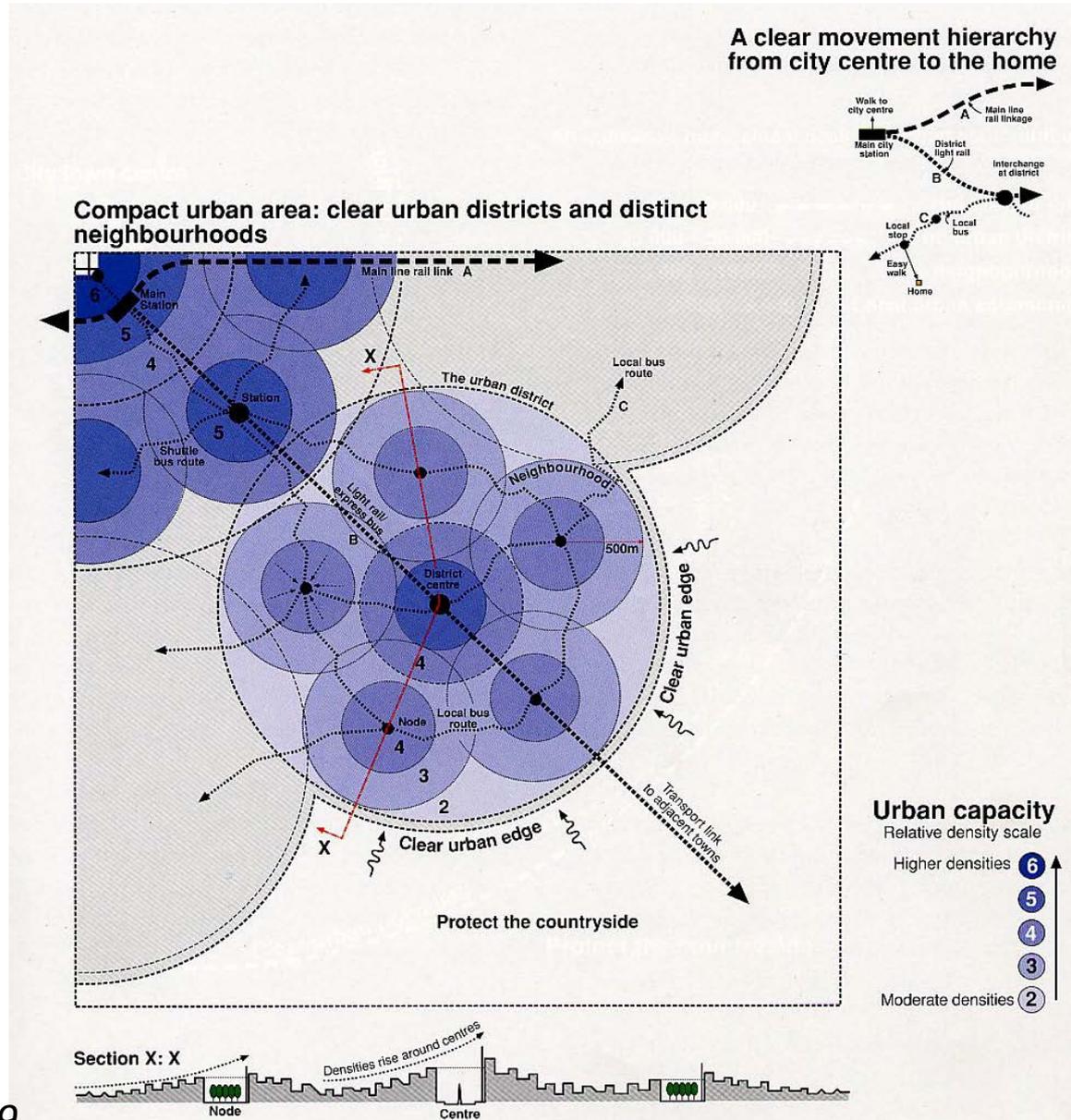


Section Y: Y  
Densities across large urban areas remain moderately constant – centres are not distinct

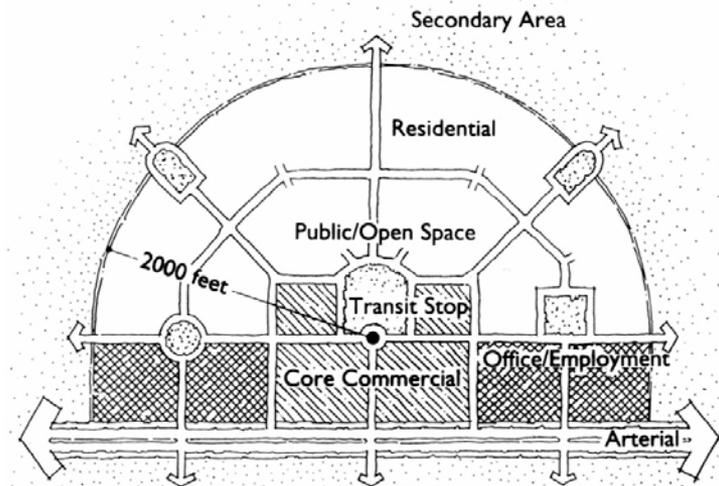
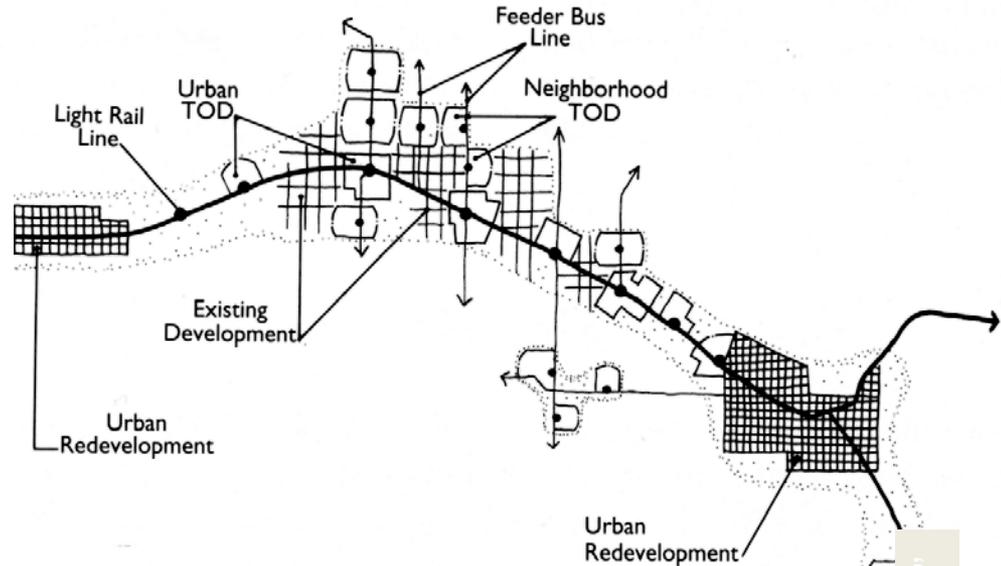
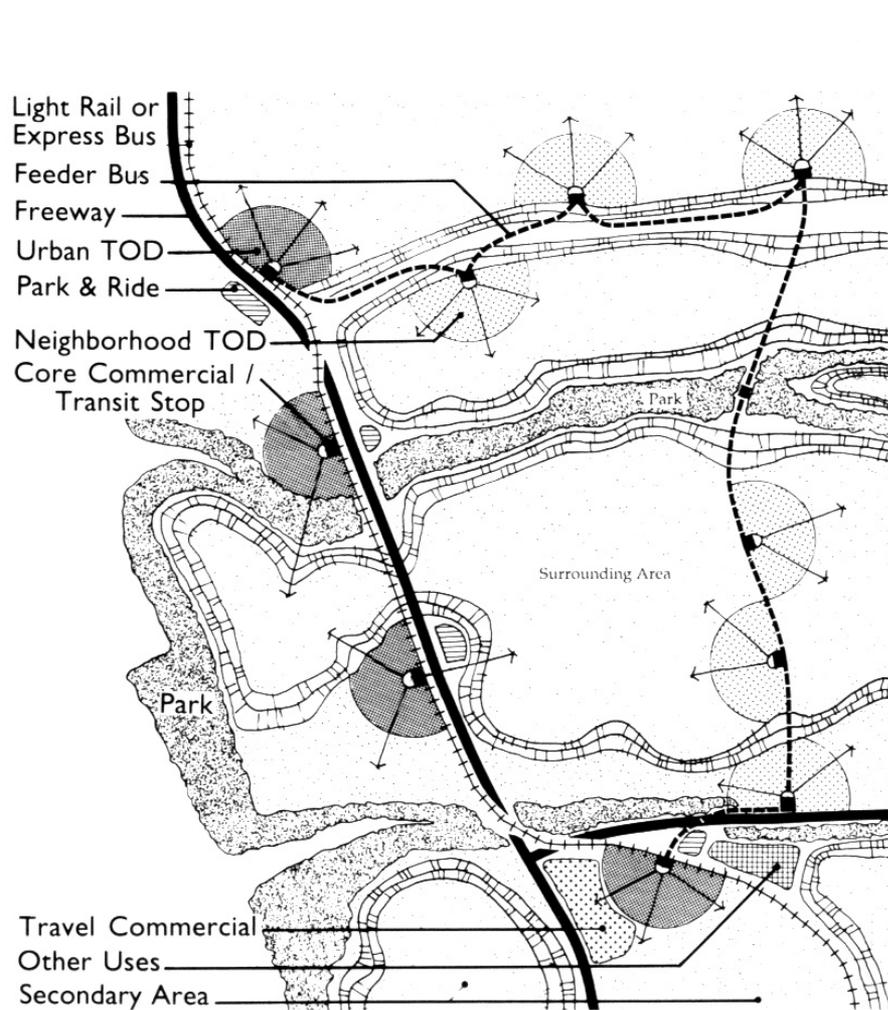
# 1. Densificazione e città

compatta: principi, criteri

e ipotesi;

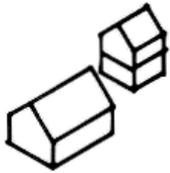


# 1. Densificazione e città compatta: principi, criteri e ipotesi;

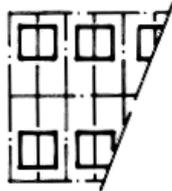


RELAZIONI CON LA "CITTÀ"

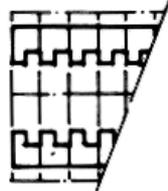
# 1. Densificazione e città compatta: principi, criteri e ipotesi;



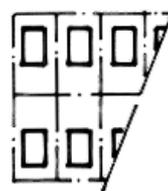
14-18  
du/ac



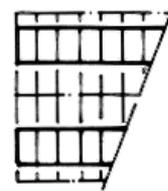
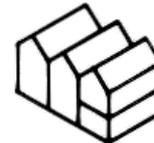
10-14  
du/ac



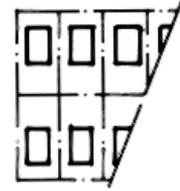
12-16  
du/ac



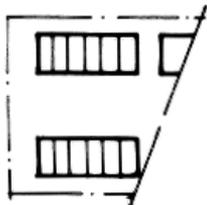
18-20  
du/ac



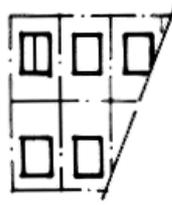
15-22  
du/ac



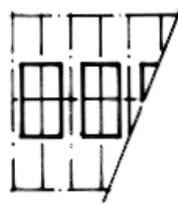
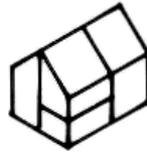
27-30  
du/ac



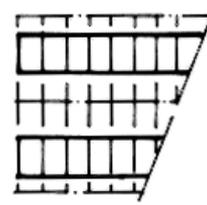
15-20  
du/ac



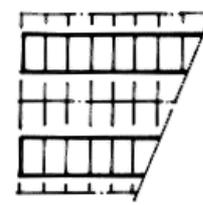
36-40  
du/ac



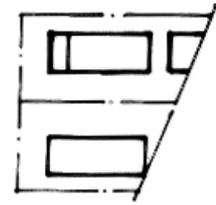
14-18  
du/ac



40-65  
du/ac



30-45  
du/ac



20-30  
du/ac

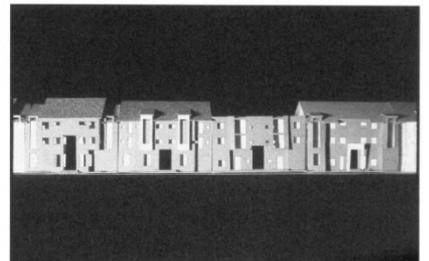
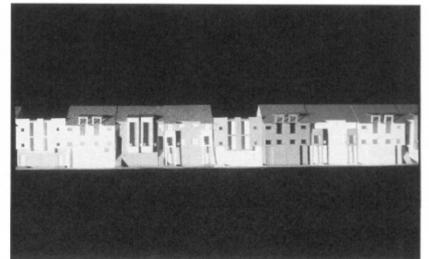
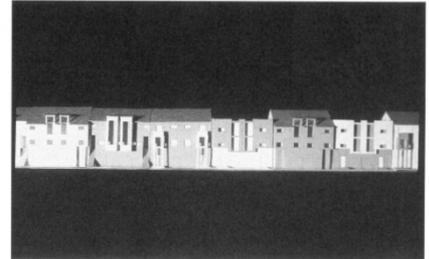
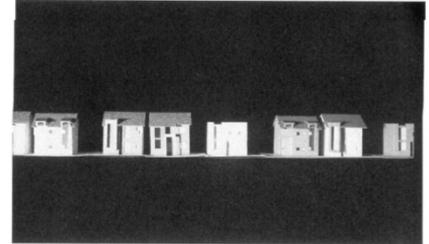
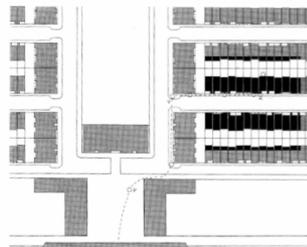
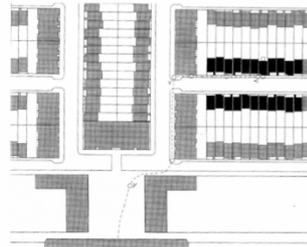
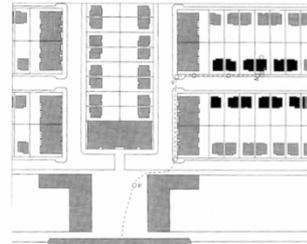
PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE  
2010-2011

# 1. Densificazione e città compatta: principi, criteri e ipotesi;

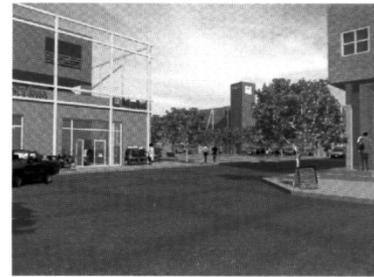
Four alternative residential densities, in plan. *From top to bottom:* twelve dwelling units per acre; twenty-four dwelling units per acre; thirty-six dwelling units per acre; forty-eight dwelling units per acre.

*Opposite, left:* Four alternative residential densities, facade drawings. *From top to bottom:* twelve dwelling units per acre; twenty-four dwelling units per acre; thirty-six dwelling units per acre; forty-eight dwelling units per acre.

*Opposite, right:* Four alternative residential densities, scale models. *From top to bottom:* twelve dwelling units per acre; twenty-four dwelling units per acre; thirty-six dwelling units per acre; forty-eight dwelling units per acre.



## PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE 2010-2011



Animation sequence, twelve dwelling units per acre  
(read from bottom to top).

Animation sequence, twenty-four dwelling units  
per acre (read from bottom to top).

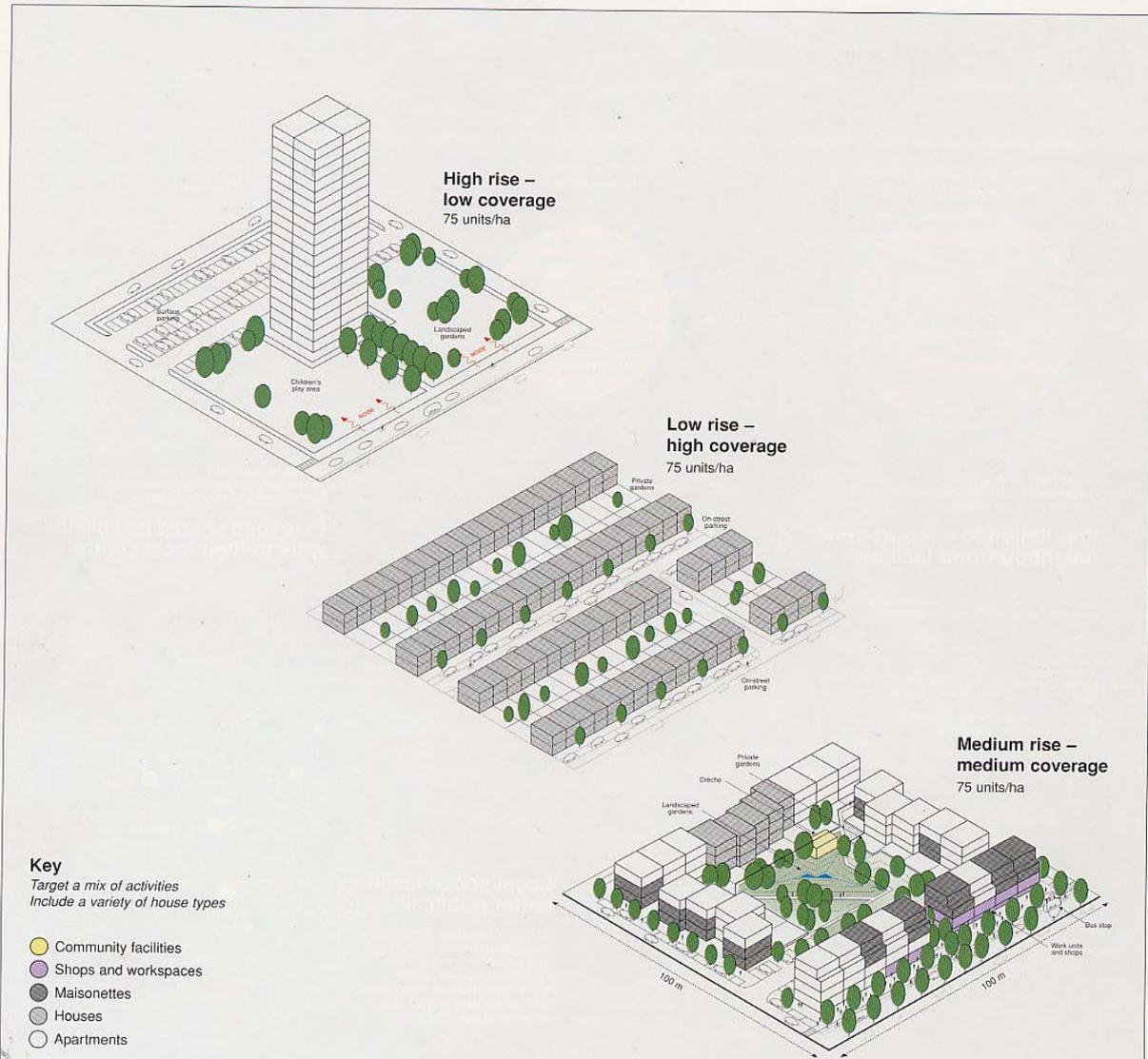
Animation sequence, thirty-six dwelling units per  
acre (read from bottom to top).

Animation sequence, forty-eight dwelling units  
per acre (read from bottom to top).



PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE  
2010-2011

Figure 2.6: Relationship between density and urban form

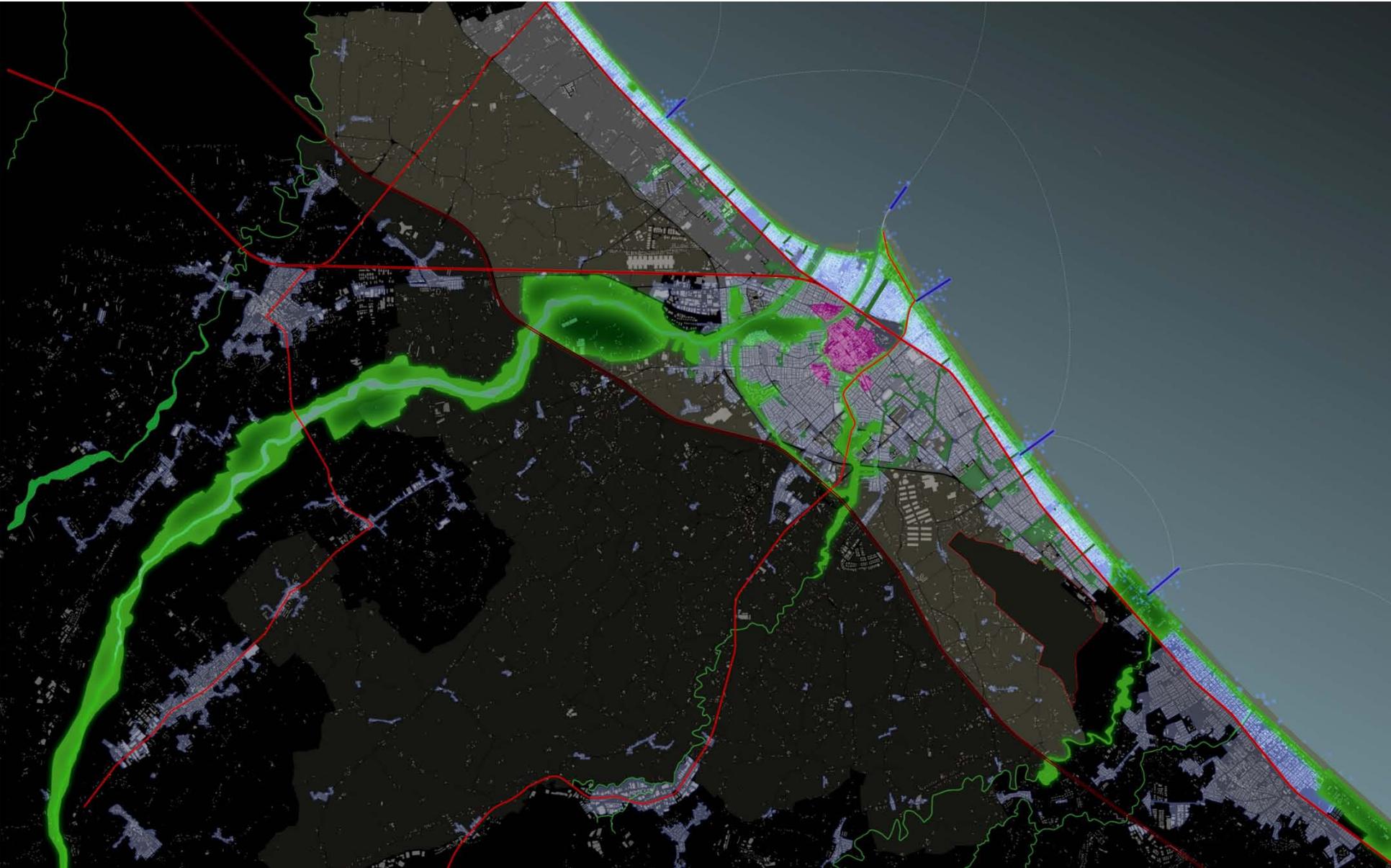


Relazioni tra densità e forma urbana

1. Densificazione e città  
compatta: principi,  
criteri e ipotesi;

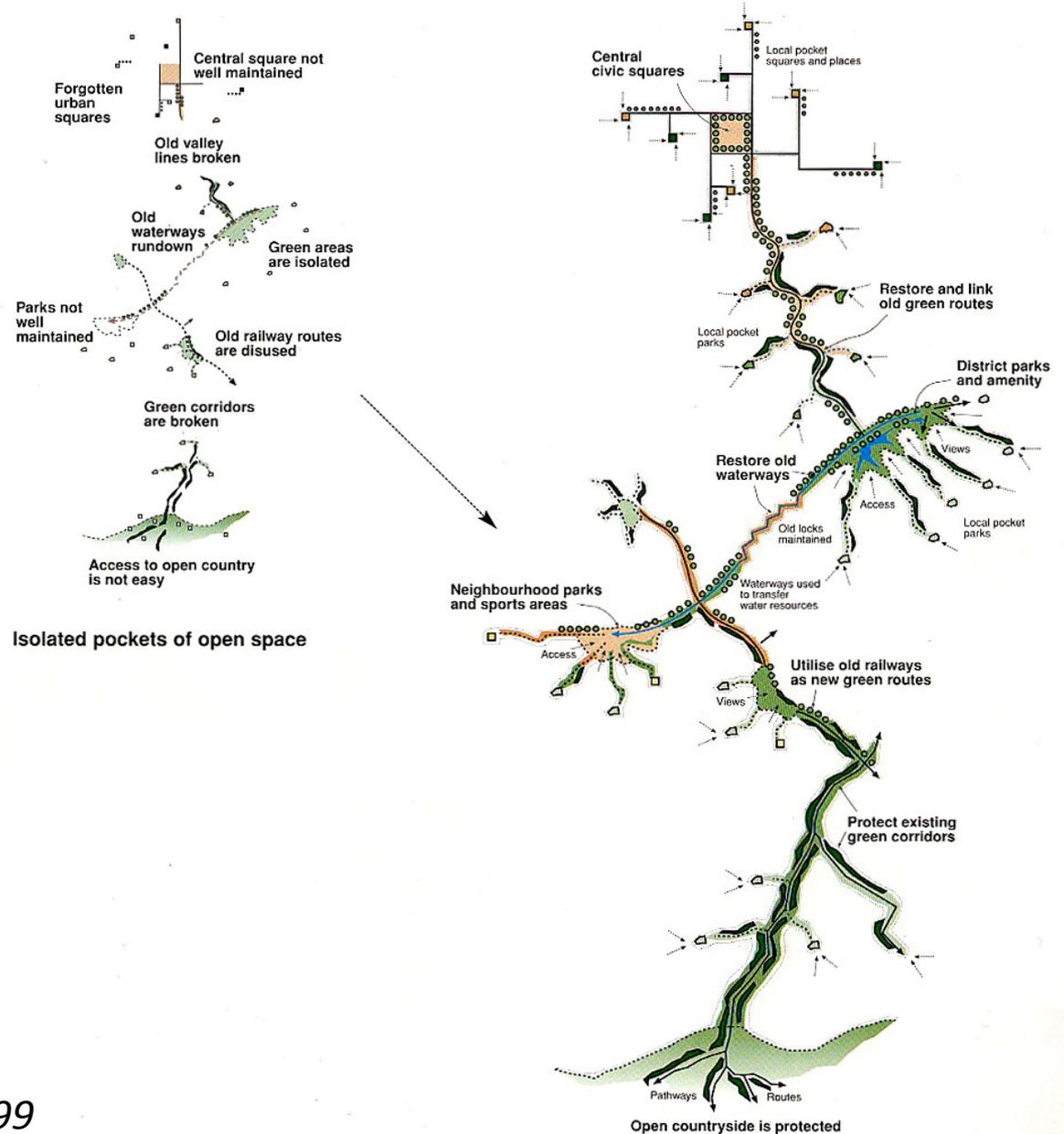
DENSITA'

## 2. Spazi pubblici: quale valore e funzione nella città complessa odierna;





## 2. Spazi pubblici: quale valore e funzione nella città complessa odierna;



3. Turismo e qualità urbana: tendenze emergenti e trasformazione urbane (*world leisure*);



**MALDIVES**



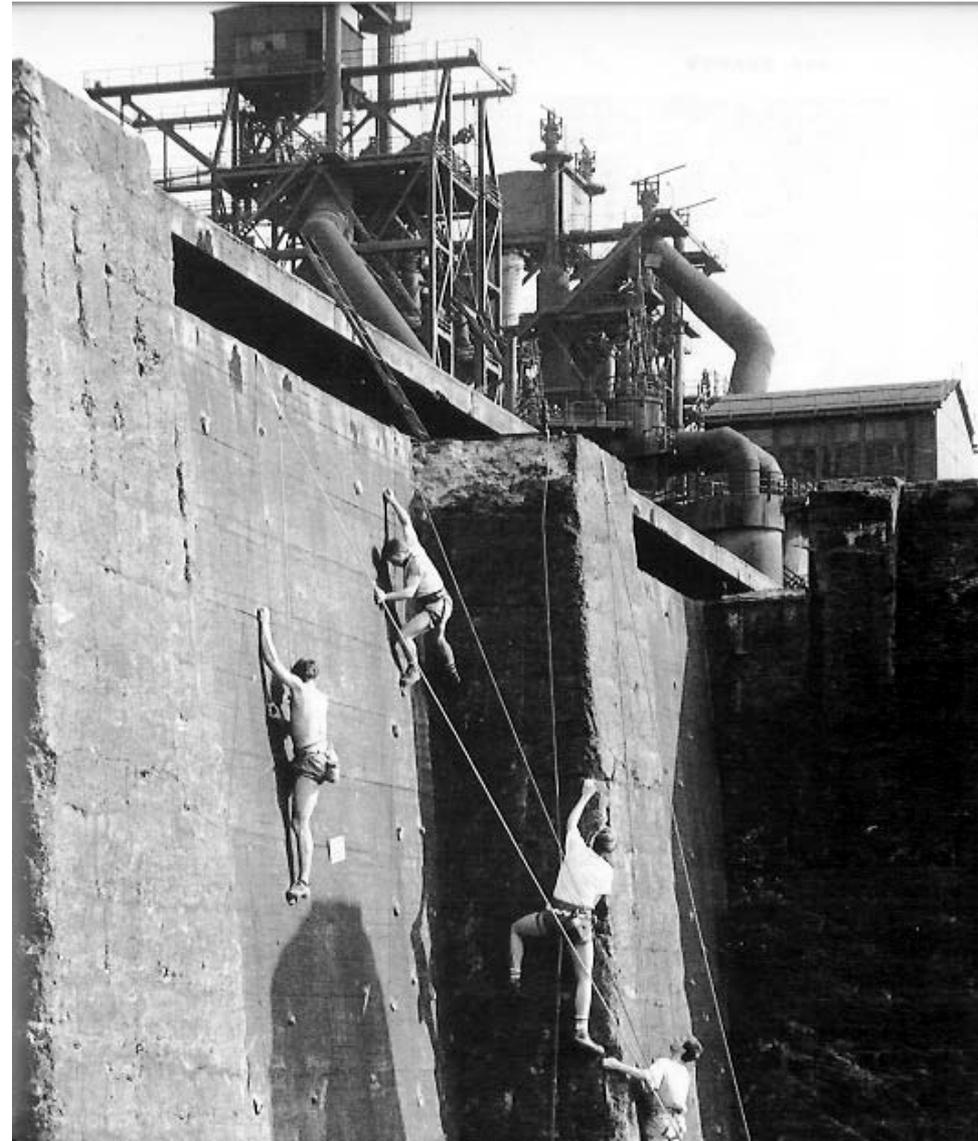
**3. Turismo e qualità urbana:**  
tendenze emergenti e  
trasformazione urbane  
(*world leisure*);



**3. Turismo e qualità urbana:**  
tendenze emergenti e  
trasformazione urbane  
(*world leisure*);



Rhur



**4. Turismo culturale: (dal monumento alla città) tendenze emergenti, nuovi modelli fruitivi e trasformazioni urbane.**

*Alberghi diffusi*

*Città come opere d'arte*

*Patrimonio mondiale Unesco*

*Grandi attrattori*

*Grandi eventi*

*Città della cultura*