

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE
2010-2011

**PIANIFICAZIONE URBANISTICA
E
PIANIFICAZIONE STRATEGICA**

Arch. Filippo Boschi
16 marzo 2011

ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

Pianificazione Urbanistica

Tutto il territorio

Certo

Urbanistici/regolamentativi

Indefinita

Dirigista/top down

Normativa/regolamentativa

Tutti indistinti

Irrilevanti

Dimensione spaziale

Scenari di riferimento

Obiettivi

Dimensione temporale

Natura dello strumento

Forma

Soggetti di riferimento

Risorse economiche

Pianificazione Strategica

Selettiva/parti di territorio

Visioni orientative

Sviluppo locale/selettivi

Definita

Partecipato/bottom up

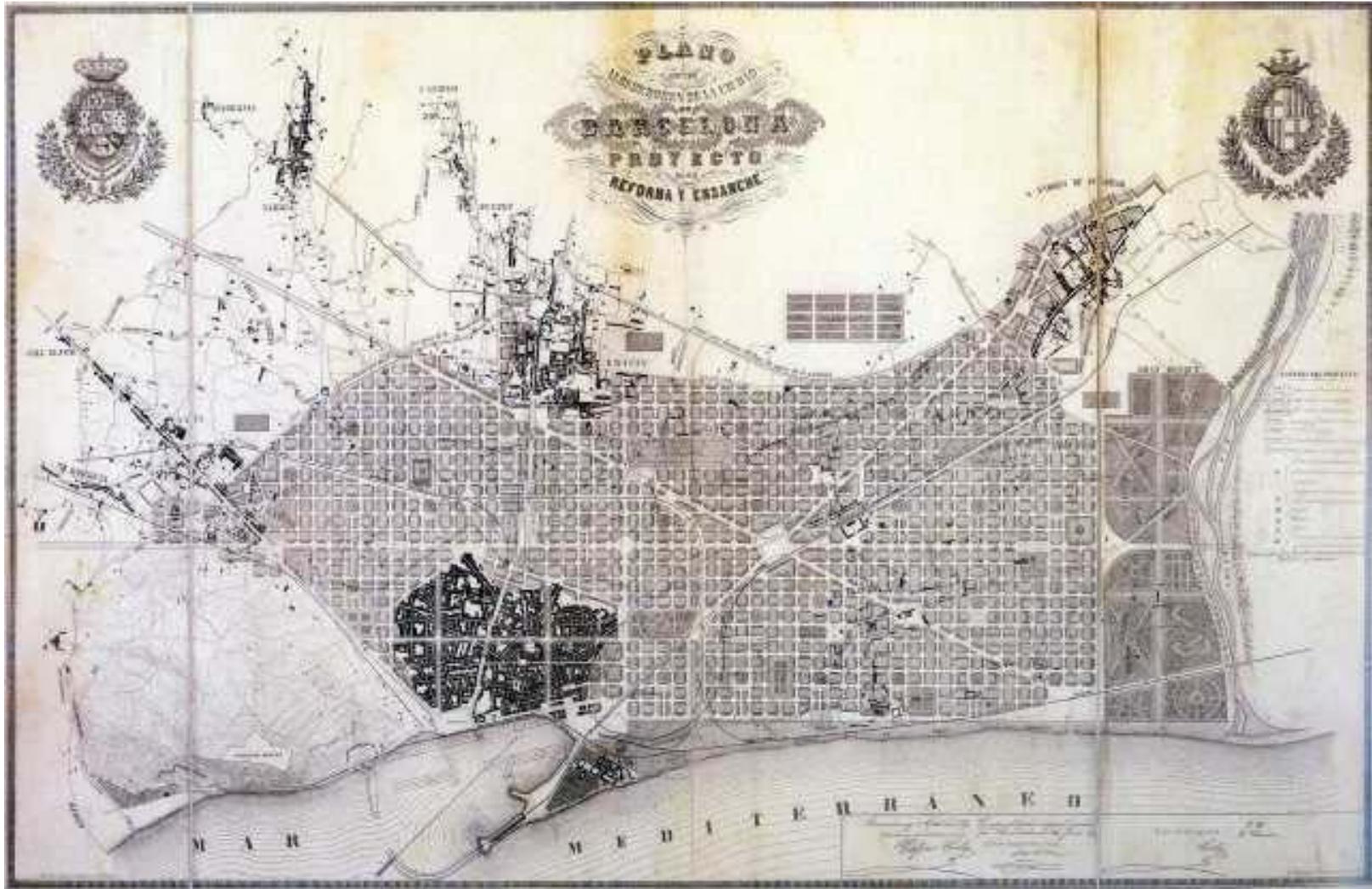
Processuale-narrativo

Attori dei processi

Determinanti

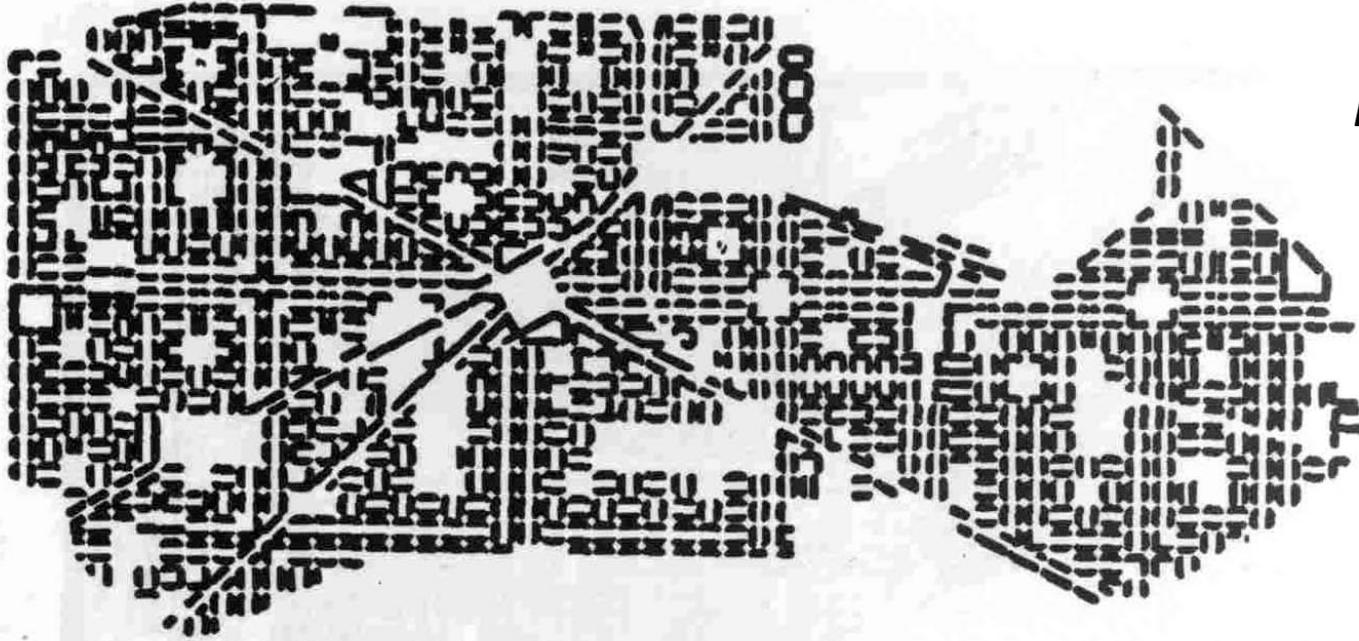
IL PIANO OTTOCENTESCO

Urbanistica moderna: diagnosi – modello - Piano per governare la crescita delle città

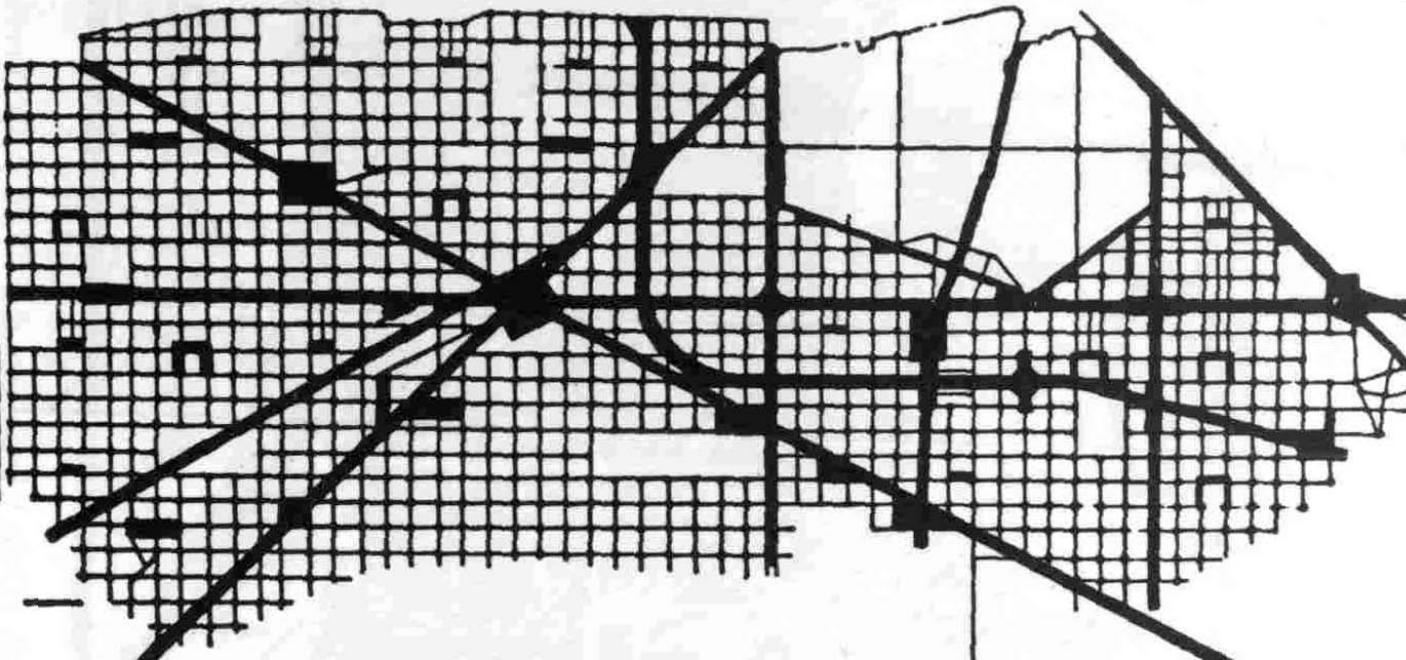


Plan Cerdà 1859

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE
2010-2011

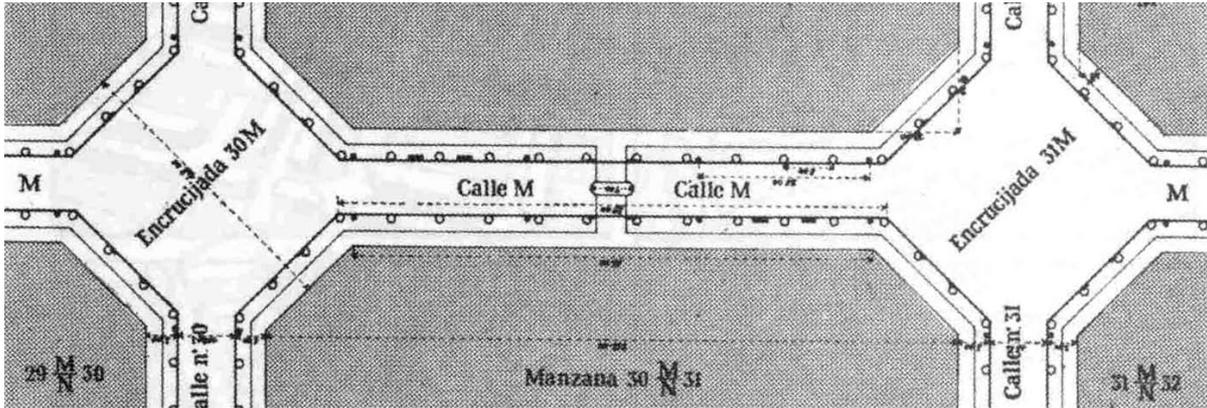


Lo spazio di soggiorno

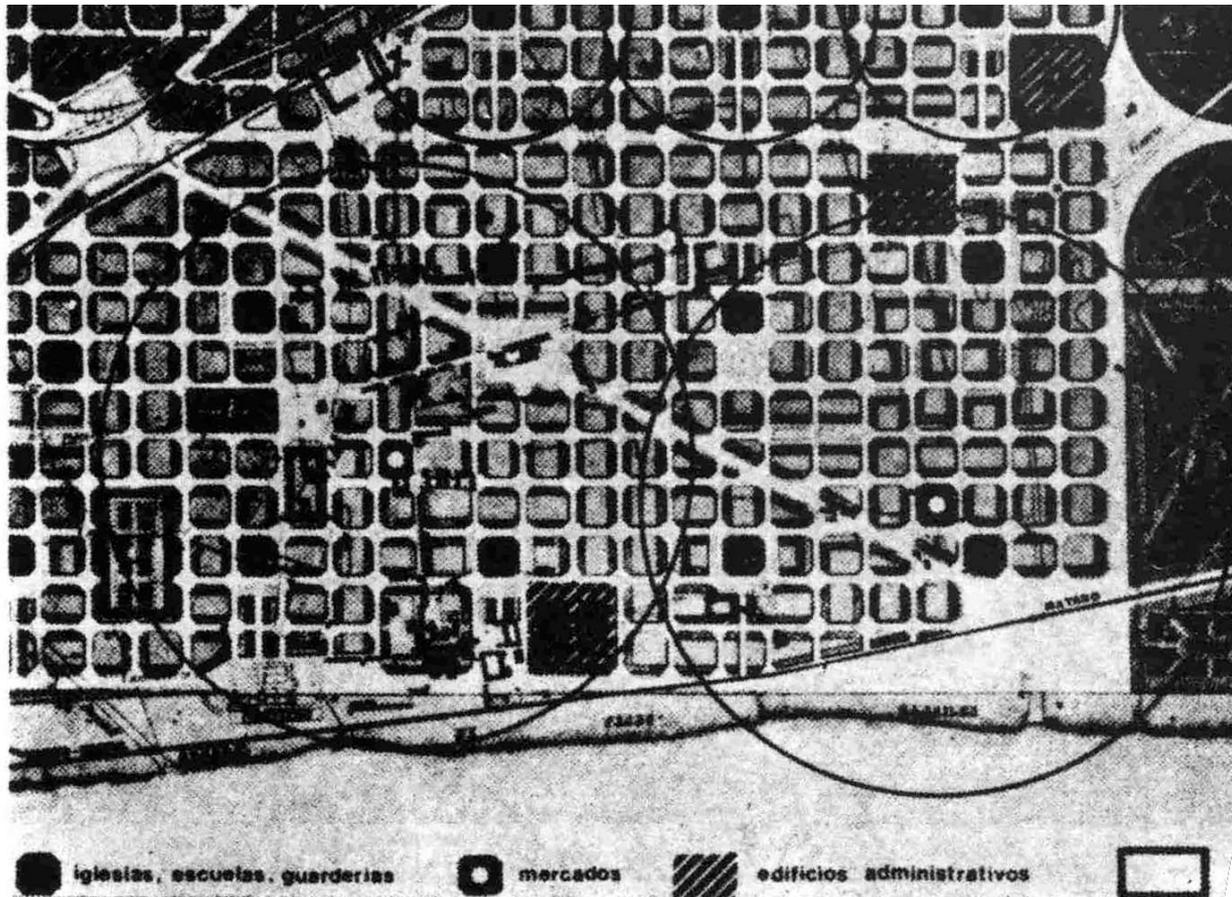


Lo spazio di movimento

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE
2010-2011

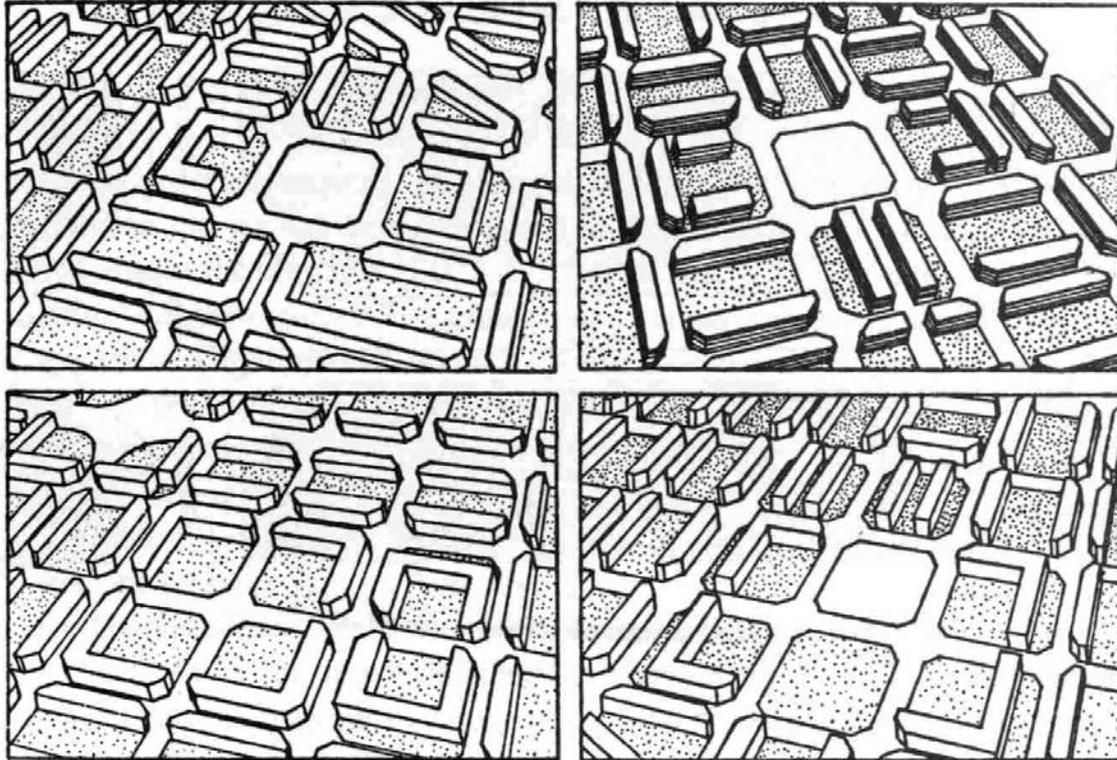


Viabilità urbana

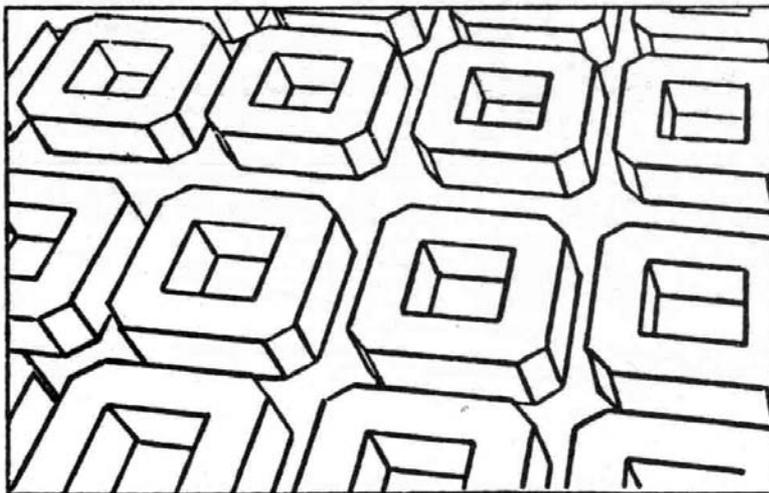


Organizzazione funzionale

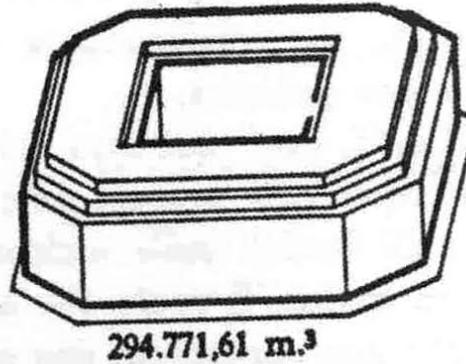
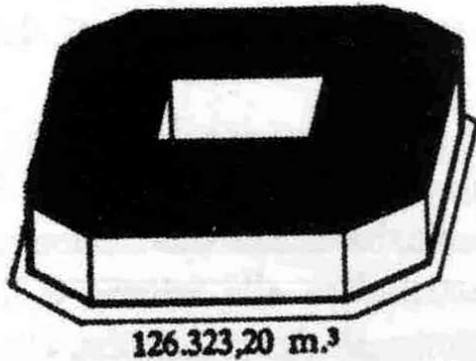
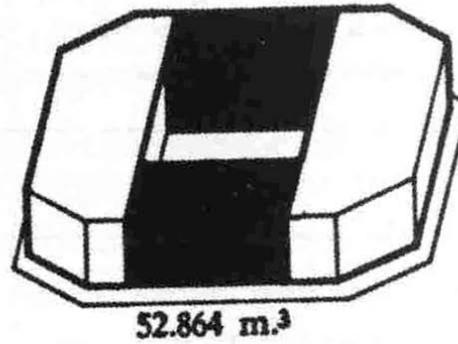
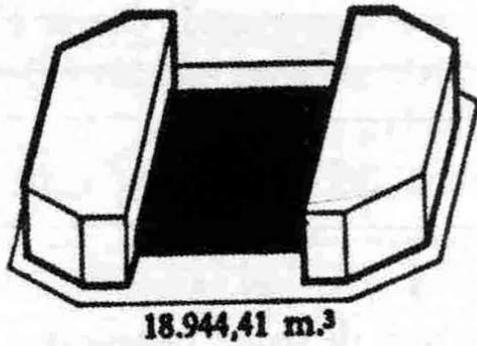
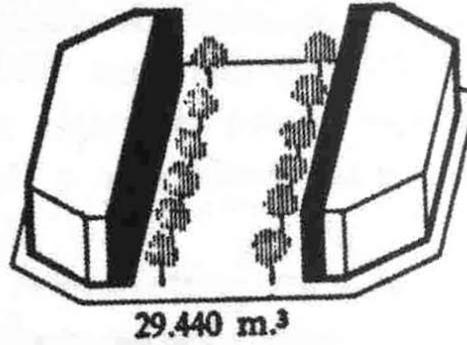
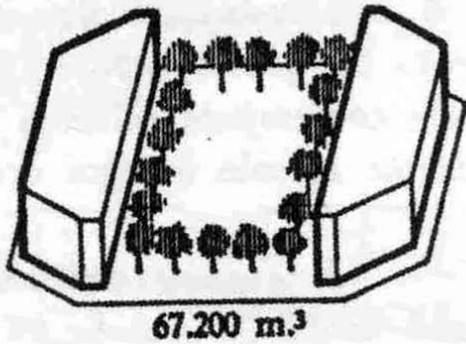
Plan Cerdà 1859



*Gli isolati del piano.
Come furono concepiti*



...come furono realizzati



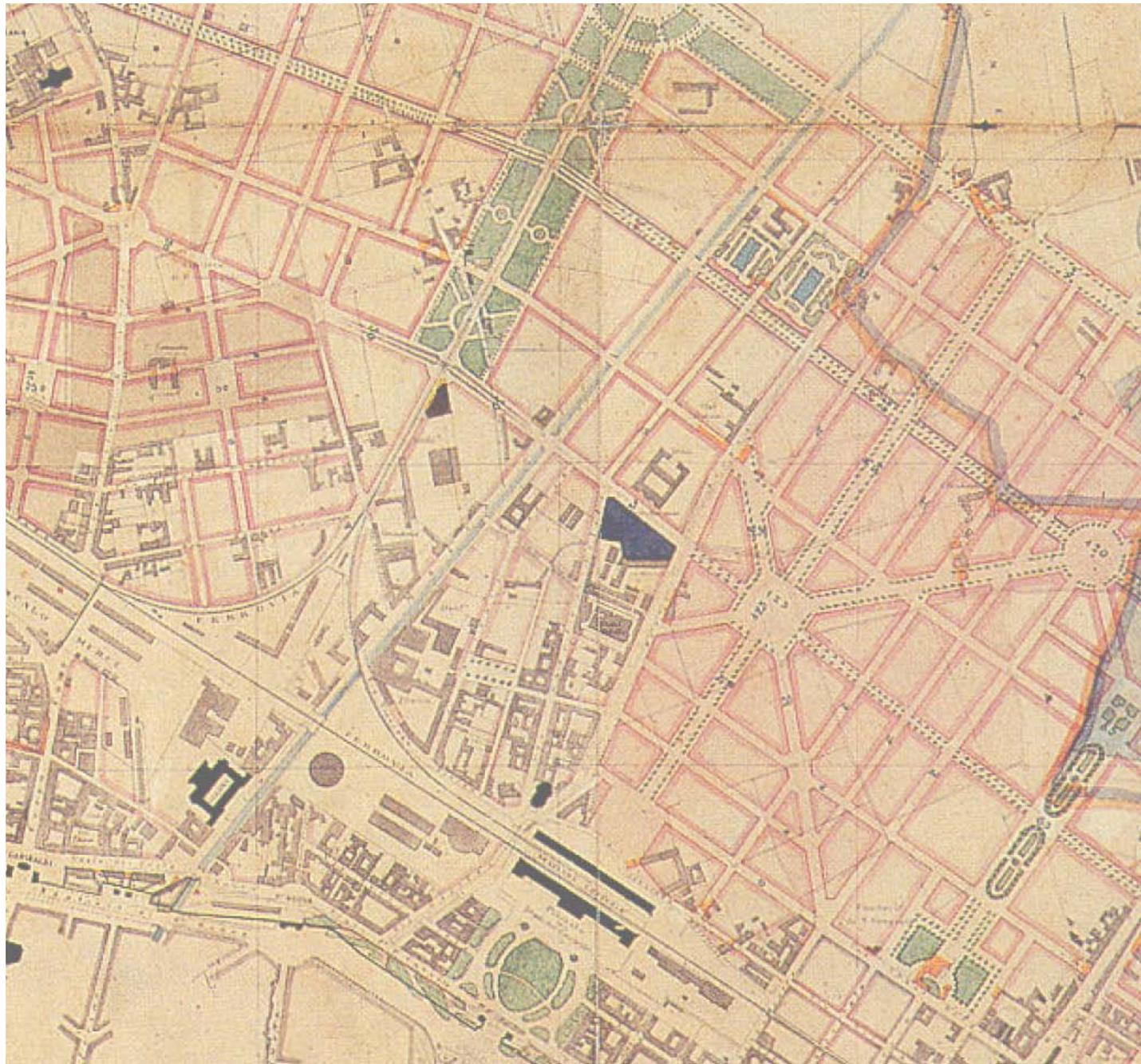
*Il processo di
densificazione dell'isolato*

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE
2010-2011



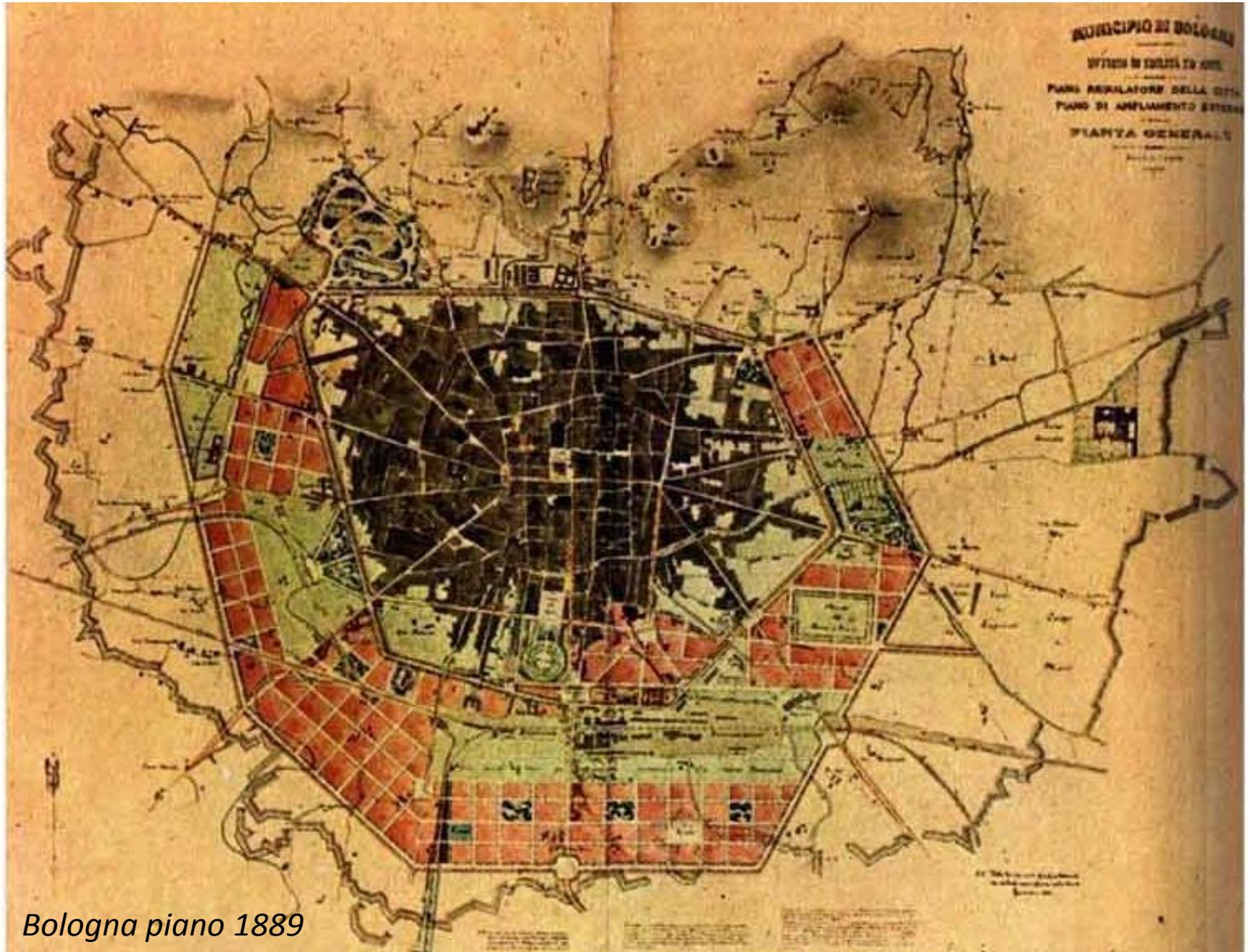
*Milano
piano Beruto 1884*

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE
2010-2011



Milano
piano Beruto 1884

PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE
2010-2011

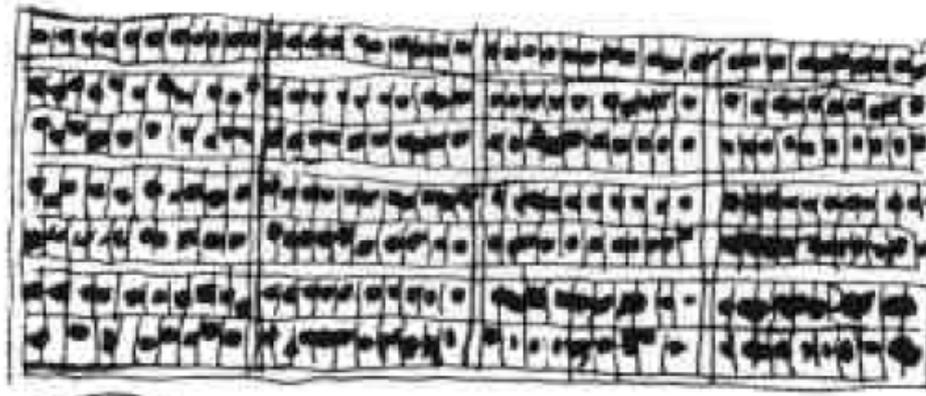


IL PIANO RAZIONALISTA



*Amsterdam piano del 1935
Van Esteren*

IL PIANO RAZIONALISTA



ici : 1400
habitants
en
maisons
familiales
= 5 habitant
280 maisons

Total 3 Kilomètres 1/2

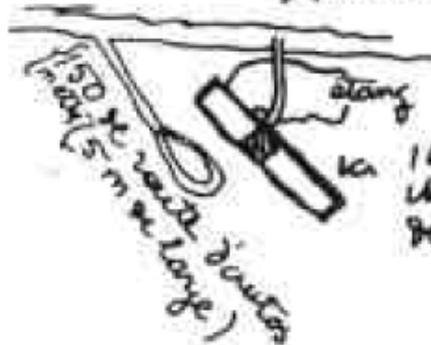
(B)

voulez le,
brames!



de rues	3 1/2 Km
de gaz	3 1/2 "
de eau	3 1/2 "
de égouts etc	3 1/2 "

passerelle de 1m.83 de large
x 50m de long



1400 habitants
Unité d'habitation
de Nantes - Rezé

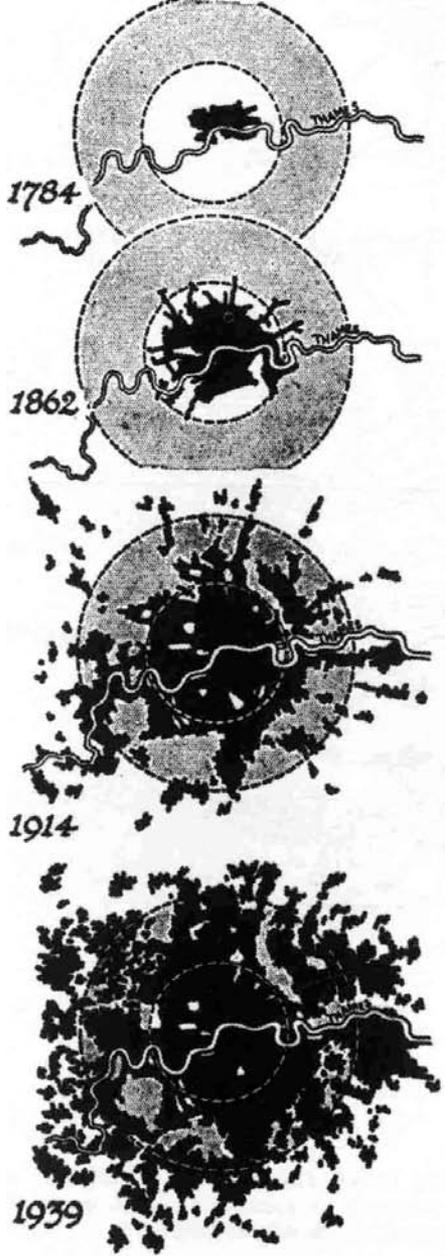
Total : une route d'auto
150 mètres
Piétons : une
passerelle de
1m 83 x 50m
une seule poutre

(A)

(B) et (A) sont à même échelle !!!

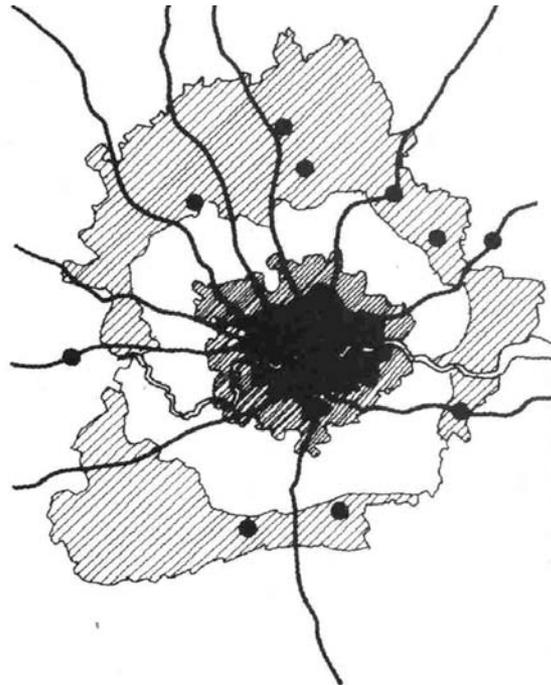


PROGETTAZIONE NELLE AREE COSTIERE
2010-2011



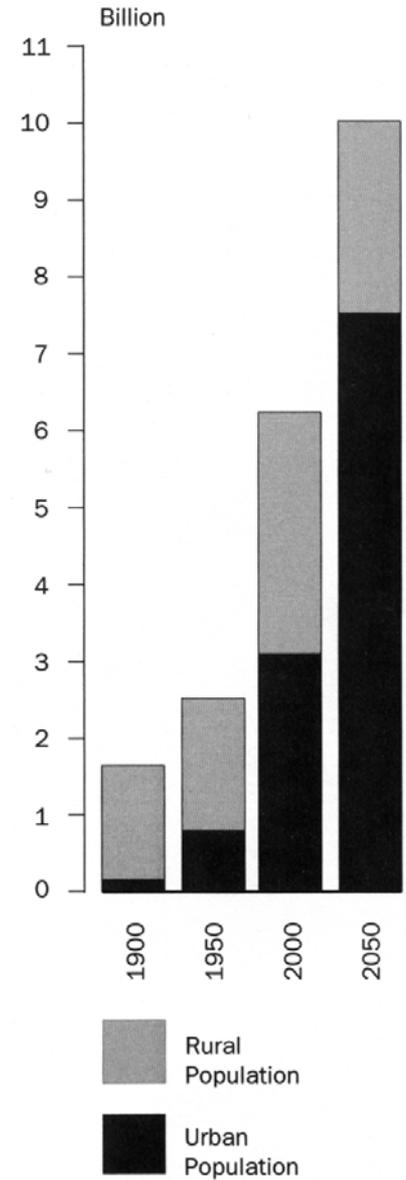
La crescita di Londra
dal 1784 al 1939

INURBAMENTO



- County of London
- Inner Urban Ring
- Suburban Ring
- Green belt Ring
- Outer County Ring
- Main Rail Lines
- New Towns

Green Belt della
Grande Londra
Da Abercombie



Crescita della
popolazione mondiale

LA LEGGE FONDAMENTALE DELL'URBANISTICA ITALIANA

L. 1150/1942

Il piano regolatore generale deve considerare **la totalità del territorio comunale**.

Esso deve indicare essenzialmente:

- 1) la **rete delle principali vie di comunicazione** stradali, ferroviarie e navigabili e dei relativi impianti;
- 2) la **divisione in zone** del territorio comunale con la precisazione delle zone destinate all'espansione dell'aggregato urbano e la determinazione dei vincoli e dei caratteri da osservare in ciascuna zona;
- 3) le **aree destinate a formare spazi di uso pubblico** o sottoposte a speciali servitù;
- 4) le aree da riservare ad edifici pubblici o di uso pubblico nonché ad opere ed impianti di interesse collettivo o sociale;
- 5) i **vincoli** da osservare nelle zone a carattere storico, ambientale, paesistico;
- 6) le norme per **l'attuazione del piano**.

ZONING

DM 1444/1968

definisce **fra l'altro** le Z.T.O. (Zone Territoriali Omogenee) della pianificazione urbanistica:

zona **A (centro storico)**, parti del territorio comunale interessate da edifici e tessuto edilizio di interesse storico;

zona **B (di completamento)**, parti del territorio comunale interessate dalla presenza totale o parziale di edificazione;

zona **C (di espansione)**, parti del territorio comunale interessate da previsioni di espansione dell'aggregato urbano;

zona **D (insediamenti produttivi)**, parti del territorio comunale destinate all'insediamento di attività produttive;

zona **E (agricole)**, parti del territorio comunale destinate all'attività agricola;

zona **F (infrastrutture ed impianti di interesse pubblico)**, parti del territorio comunale destinate ad impianti ed attrezzature di interesse generale.

zona **G** (fasce di "rispetto") dove vige il vincolo di inedificabilità).

zona **H** (aree di salvaguardia ambientale, paesaggistica, paesistica e naturalistica).

I PIANI DEL DOPOGUERRA: TRE GENERAZIONI DI PIANI

I piani della prima generazione sono “strumenti ancora generici, dettati dal desiderio di porre una qualunque regola al caos della crescita cittadina... [e]... sono concepiti più o meno esplicitamente a favore del regime immobiliare”.

La seconda generazione di piani affronta la cultura dell’espansione producendo una notevole evoluzione disciplinare”.

La terza generazione di piani è “quella che segna il passaggio dalla cultura dell’espansione urbana alla cultura della trasformazione”

(Campos Venuti, 1987)

Fasi e contenuti dei piani

CONTENUTI DEI PIANI		Morfologici e igienico-sanitari	Funzionali produttivistici	Sociali ed economico-centrici	Ambientalistici e d'uso risorse
PARAMETRI		Geometrici e formali	Zonizzazione e standard	Convenzioni e norme	Invarianti strutturali Compatibilità (*)
FASI STORICHE DELL'URBANISTICA	urbanistica ottocentesca				
	urbanistica del razionalismo				
	urbanistica post razionalista				
	urbanistica della crisi ambientale				

LA PIANIFICAZIONE ODIERNA IN ITALIA

Il piano urbanistico generale (PSC, POC, RUE)

Il piano è stato scomposto in una parte:

- “strutturante”, che delinea le scelte di lunga durata;
- “operativa”, che deve attuare le scelte in un arco di tempo dato (geralmente il Piano del Sindaco);
- “regolamentativa”, che deve definire le norme e le regole delle trasformazioni ordinarie

I Programmi e gli Accordi attuativi

Sempre più le trasformazioni urbanistiche vengono affidate a programmi e procedure “concertative”, come Accordi di programma, accordi con i privati,....

I Piani e i progetti di intervento

Sono le modalità di attuazione del Piano dirette ed indirette (PUA,...)

LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA

La pianificazione strategica origina in ambito aziendale, con l'obiettivo di:

- Migliorare il rendimento analizzando punti di forza e di debolezza;
- Concentrare l'attenzione e le risorse su obiettivi selezionati.

La pianificazione in ambito urbano si pone invece gli obiettivi di:

- Affrontare problemi complessi;
- Definire obiettivi comuni;
- Promuovere lo sviluppo territoriale;
- Individuare convergenze tra attori locali .

LA CITTA' COME IMPRESA COLLETTIVA

PRIMI ESPERIMENTI

(San Francisco 1981, Birmingham 1986, Detroit 1987, Amsterdam 1987, Barcellona 1990, Torino 2000);

CONTESTO IN MUTAMENTO

FINE RENDITE DI POSIZIONE

COMPETIZIONE TERRITORIALE

RIDEFINIZIONE CONTINUA DELLE STRATEGIE

IL CONTESTO POLITICO - ISTITUZIONALE

- CRISI DEGLI STATI NAZIONALI
- NUOVO PROTAGONISMO E NUOVA RESPONSABILITA' DELLE CITTA'
- MAGGIORE VISIBILITA' DEI GOVERNI CITTADINI
- ALLARGAMENTO DELLA CAPACITA' PROSPETTICA DELLE ISTITUZIONI LOCALI
- ATTESE DIFFUSE DI PRAGMATICITA', RAPIDITA' CONCRETEZZA, VISIBILITA' DELL'AZIONE PUBBLICA
- SUPERAMENTO DELLA FRAMMENTAZIONE DECISIONALE
- AFFERMAZIONE DEL PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETA'
- RUOLO PROPOSITIVO DEI SOGGETTI PRIVATI E DEGLI ATTORI SOCIALI
- PARTENARIATO STABILE COME FATTORE COMPETITIVO IN SE' (territorio integrato e coeso)

UNA DEFINIZIONE DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA

UN PROCESSO CREATIVO DI RAFFORZAMENTO IDENTITARIO E DI PROIEZIONE AL FUTURO FONDATA SUL COINVOLGIMENTO E L'ASSUNZIONE DI RESPONSABILITÀ DEI SOGGETTI LOCALI.

UN'OPPORTUNITÀ DA COGLIERE PER INDIVIDUARE LE CONDIZIONI AFFINCHÉ INIZIATIVE PUBBLICHE E PRIVATE SIANO IN GRADO DI "FARE SISTEMA" RAFFORZANDO LA COLLOCAZIONE STRATEGICA (PER IDENTITÀ E FUNZIONI) DELLA CITTÀ NELLO SPAZIO NAZIONALE ED EUROPEO E MIGLIORANDO LA VIVIBILITÀ E LA COESIONE SOCIALE.

I PIANI STRATEGICI IN ITALIA *

76 PIANI ATTIVATI

113 ENTI PROMOTORI

853 ENTI COINVOLTI

18,8 MILIONI DI CITTADINI COINVOLTI (32% POP. IT.)

35.000 KMQ INTERESSATI (11,5% SUP. NAZ.)

ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

Pianificazione Urbanistica

Tutto il territorio

Nessuna parte del territorio è esente dal Piano.

Nelle ultime evoluzioni si è cercato di gerarchizzare le scelte future fra elementi strutturanti e ordinari.

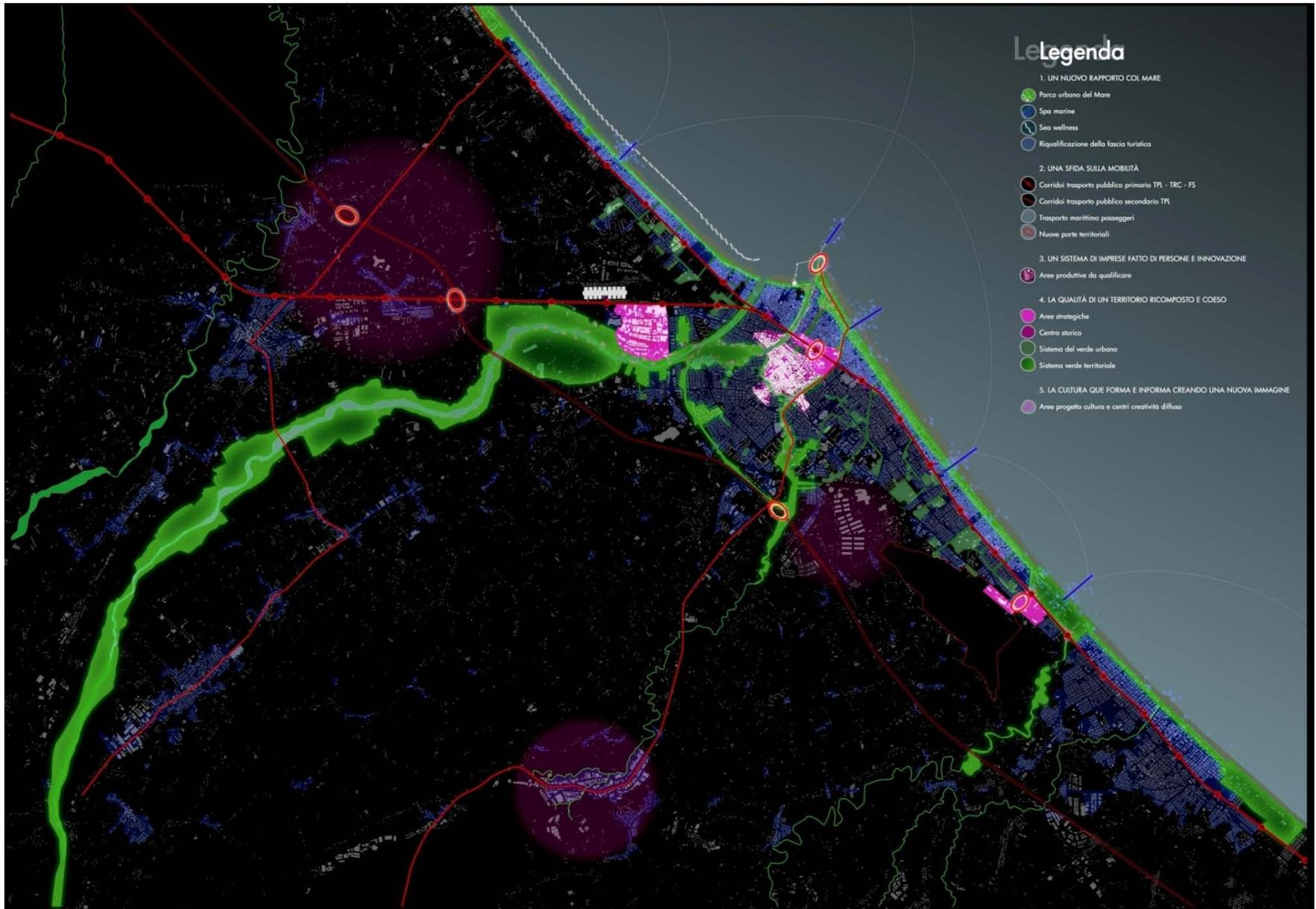
Dimensione spaziale

Pianificazione Strategica

Selettiva/parti di territorio

Il piano nelle sue ricadute spaziali agisce per parti e sistemi discreti.

Forte selezione delle aree e dei progetti ritenuti in grado di incidere sugli assetti territoriali di lunga durata



ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

Pianificazione Urbanistica

Pianificazione Strategica

Certo

Scenari di riferimento

Visioni orientative

Previsione certa di un futuro improbabile

Visioni di sfondo a cui tendere e di volta in volta verificarne l'efficacia e l'adeguatezza.

ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

Pianificazione Urbanistica

Pianificazione Strategica

Indefinita

Il piano ha una validità teorica (in E.R. oggi 15 anni)
Teorica perché il piano vale fino a che non viene sostituito da un altro.

Il Piano non ha una scansione temporale della sua attuazione

Dimensione temporale

Definita

Il Piano ha una dimensione temporale definita, solitamente di lungo periodo, che serve piuttosto a definire l'orizzonte temporale delle trasformazioni.

Priorità

Le azioni vengono (spesso) organizzate secondo una tempistica data

ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

Pianificazione Urbanistica

Pianificazione Strategica

Urbanistici/regolamentativi

Obiettivi

Sviluppo locale/selettivi

Strumento che regola
l'uso del suolo e conferisce
un assetto spaziale ai
fabbisogni individuati

Processo che dà vita a
nuovi scenari e nuove
aspettative, che
individua nuove
opportunità e seleziona
progetti condivisi

ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

Pianificazione Urbanistica

Pianificazione Strategica

Dirigista/top down

Natura dello strumento

Partecipato/bottom up

Obbligatorio/Cogente

Volontario

La pianificazione urbanistica in Italia è organizzata secondo una gerarchia a cascata:

Dal Piano provinciale

Al Piano Comunale

Al Piano attuativo

La pianificazione strategica opera piuttosto secondo il principio di sussidiarietà e può prevedere forme di determinazione dal basso all'alto.

ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

Pianificazione Urbanistica

Normativa-regolamentativa

Nelle ultime evoluzioni si è cercato di introdurre gradi di definizione e cogenza diversa fra PSC, POC e RUE

Strumento a cogenza giuridica

Piano generale – Piani operativi - attuativi – Progetti
oppure
Accordi - progetti

Forma

Cogenza

Sequenza attuativa

Pianificazione Strategica

Processuale - narrativo

Processo basato su una logica pattizia e non prescrittiva.

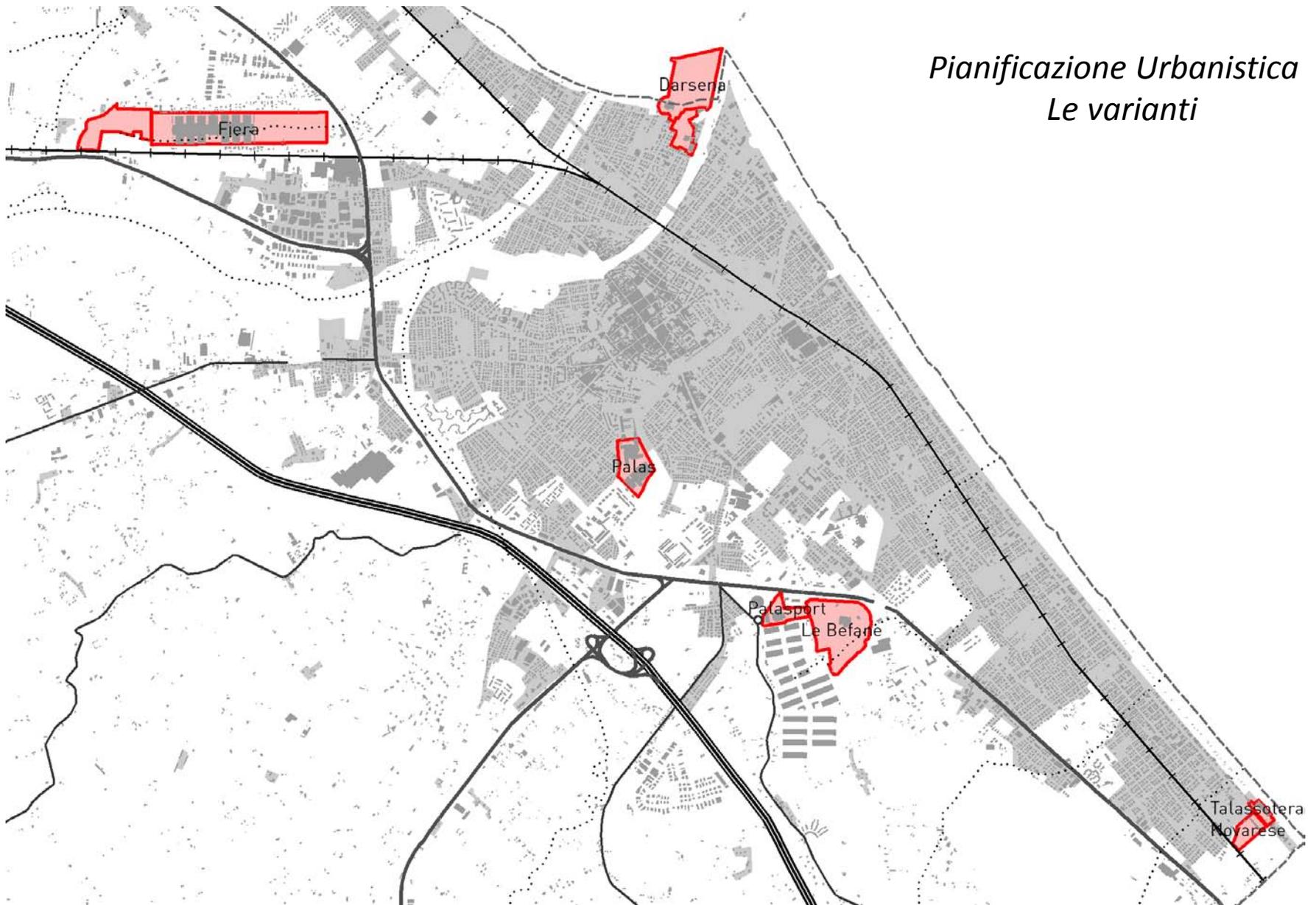
Il Piano stesso è un processo modificabile ed adattabile nel tempo

Può avere una cogenza ma di tipo politico/programmatico

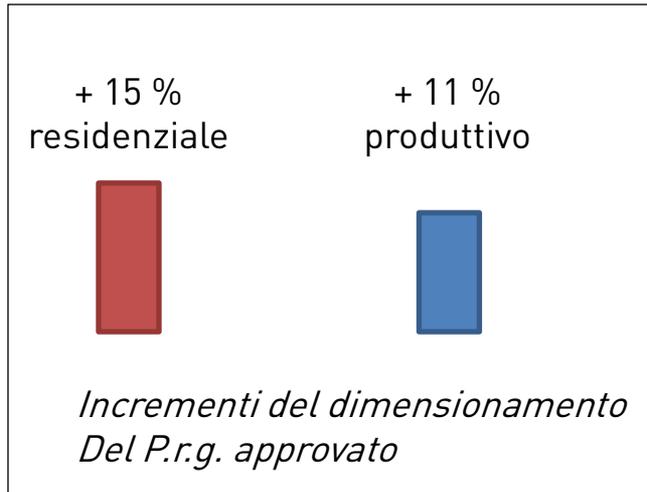
Obiettivi - azioni - progetti

ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

*Pianificazione Urbanistica
Le varianti*

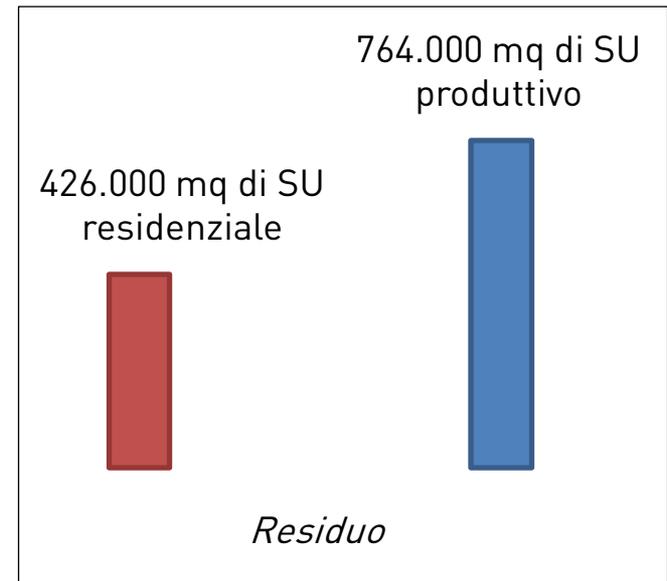
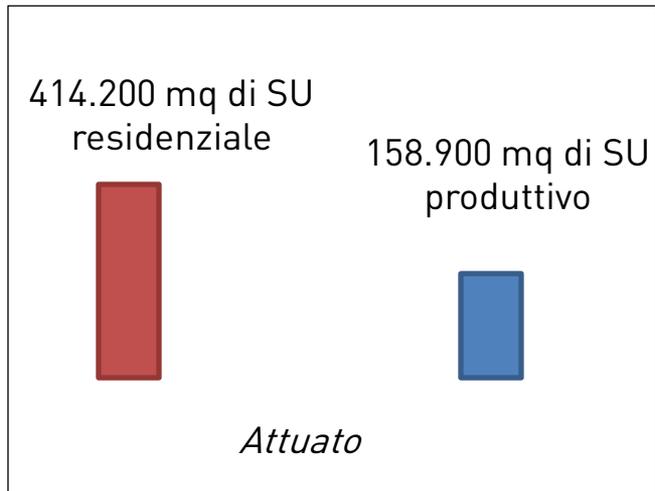


Le varianti al P.r.g.



Pianificazione Urbanistica Le varianti

Il residuo del P.r.g.



ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

Pianificazione Urbanistica

Tutti indistinti

Il piano interessa tutti, indistintamente in forma passiva.

Conferenza di pianificazione

Osservazioni

ma anche
concertazione

Soggetti di riferimento

La partecipazione

Pianificazione Strategica

Attori dei processi

Il piano prevede diverse forme di partecipazione attiva

Partecipazione diretta del pubblico;

Consultazione degli attori istituzionali e dei “portatori di interesse”;

Concertazione tra i diversi operatori, pubblici e privati;

Partnership pubblico-privato.

ALCUNE DIFFERENZE DI FONDO

Pianificazione Urbanistica

Pianificazione Strategica

Irrilevanti

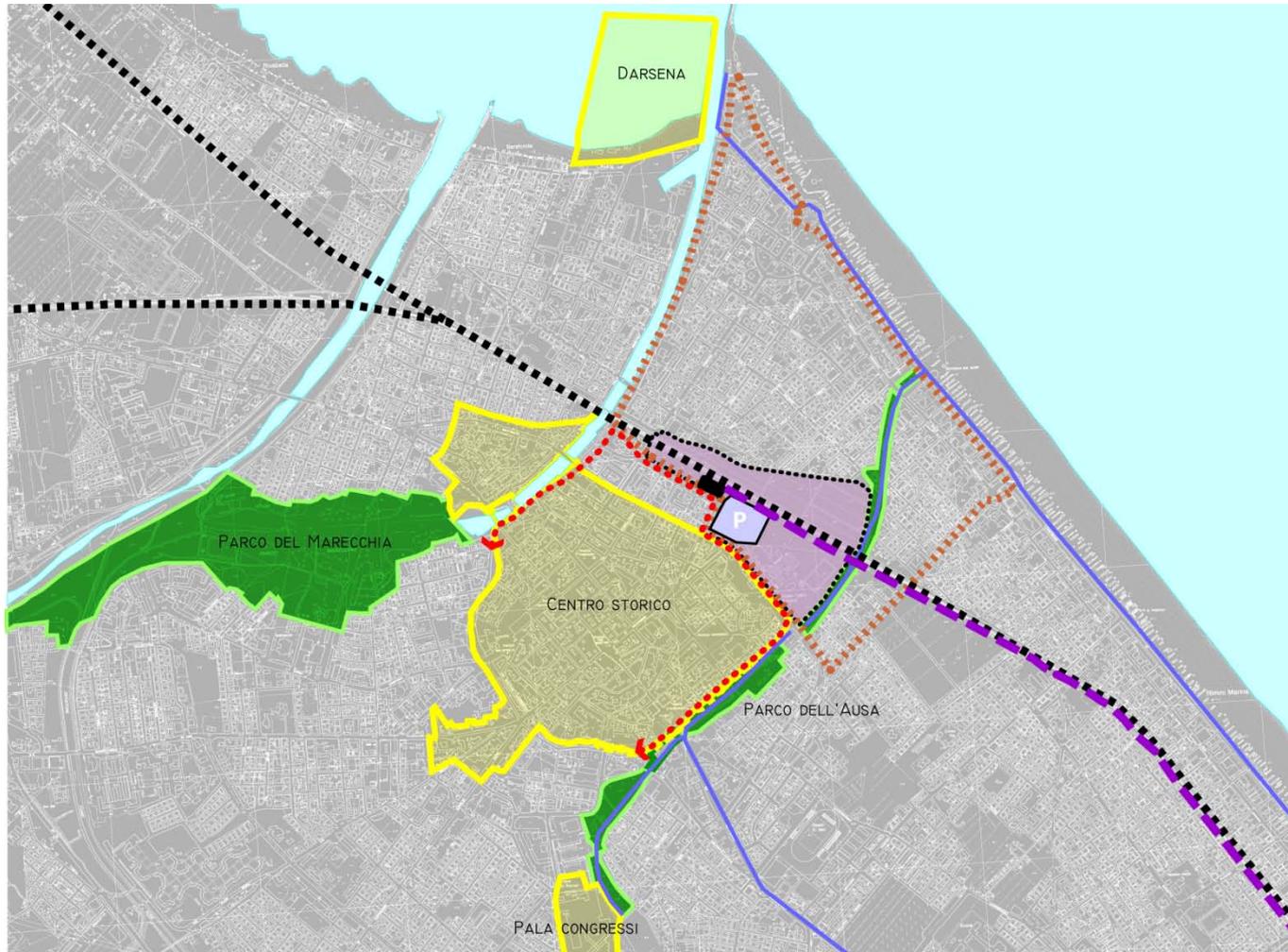
Il Piano non considera le risorse economiche necessarie alla sua attuazione

Risorse economiche

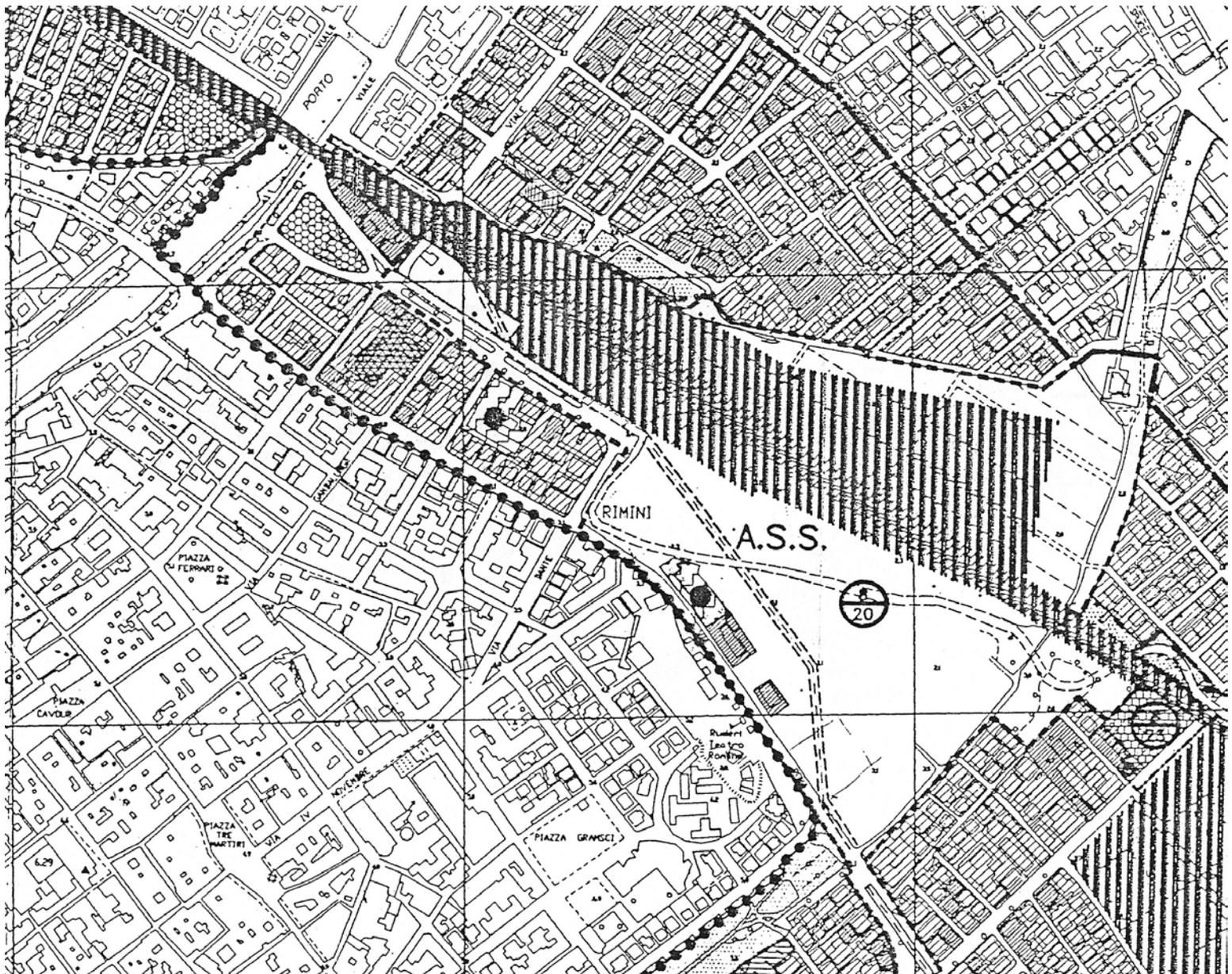
Determinanti

Il Piano si pone la questione delle risorse, Dal loro reperimento, alla prioritizzazione delle azioni rispetto alle risorse (costi/benefici)

UN ESEMPIO: L'AREA DELLA STAZIONE DI RIMINI



Il P.R.G. Vigente (1999)



Il P.R.G. Vigente

Area ferroviaria di stazione“L’area della stazione ferroviaria viene subordinata dallo strumento di piano alla redazione di un Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica e privata; sono compresi in quest’assetto:

1. un tratto della tangenziale marina, fra il ponte sul porto canale e l’innesto in via Roma, con attraversamento dei binari ferroviari;
2. la realizzazione della stazione autobus, con parcheggio pubblico interrato;
3. la realizzazione della stazione metropolitana di costa (TRC);
4. il rinnovamento della stazione ferroviaria, con un nuovo corpo a ponte accessibile dai due lati della linea e formazione di un nuovo fronte della stazione lato mare;
5. la rimodellazione del Viale C. Battisti, con il passaggio in trincea o in sopraelevazione della tangenziale;

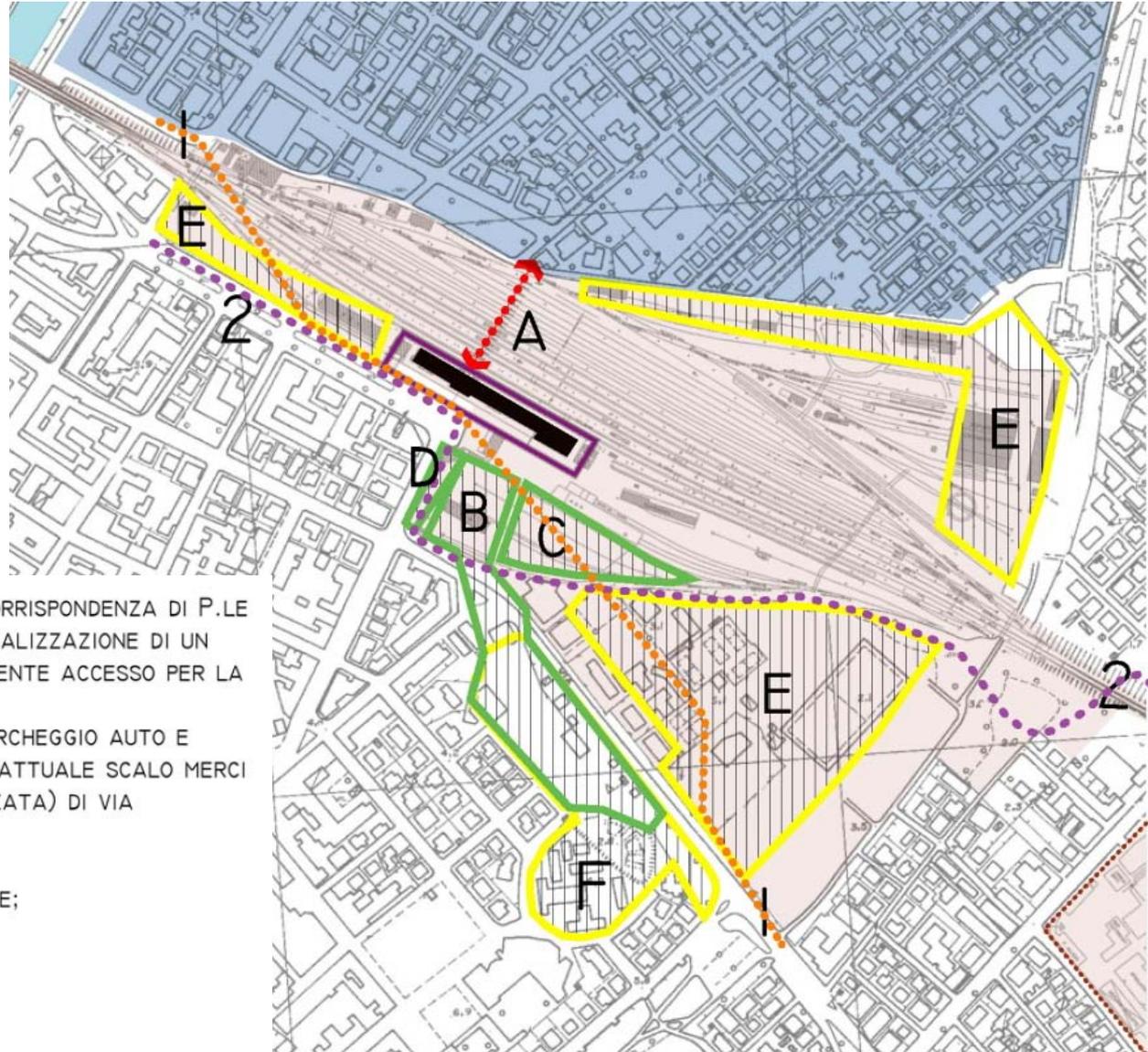
Il P.R.G. Vigente

Complessivamente le superfici previste possono essere così riassunte:

- 11.200 - 16200 mq di Su per destinazioni d'uso B6 relative ai servizi infrastrutturali(stazione bus e ampliamento stazione FS) e in parte a pubblici esercizi B4 (stazione a ponte FS);
- 45.000 – 50.000 mq di Su per destinazioni d'uso A1 residenziali. Di questa quota circa il 15% max. potrà essere destinato a funzioniterziarie-commerciali di limitata dimensione;in realtà tale quota sale a poco meno del40%, considerando la possibilità di insediare nella quota destinata all'A1, circa il 25% della superficie per funzioni terziarie-commerciali di limitata dimensione;
- 5.000 mq di Su per la Stazione del TRC in cui si prevedono destinazioni d'uso A1(residenziale) e B6 relative ai servizi infrastrutturali. A seconda di come viene impiegata questa quantità si avranno oscillazioni nelle rispettive Su.

Infine si specifica che “gli impianti sportivi presenti, che fanno riferimento al DLF, potranno essere mantenuti ed esclusi dall'obbligo di cessione”

ACCORDI E PROGETTI PER L'AREA

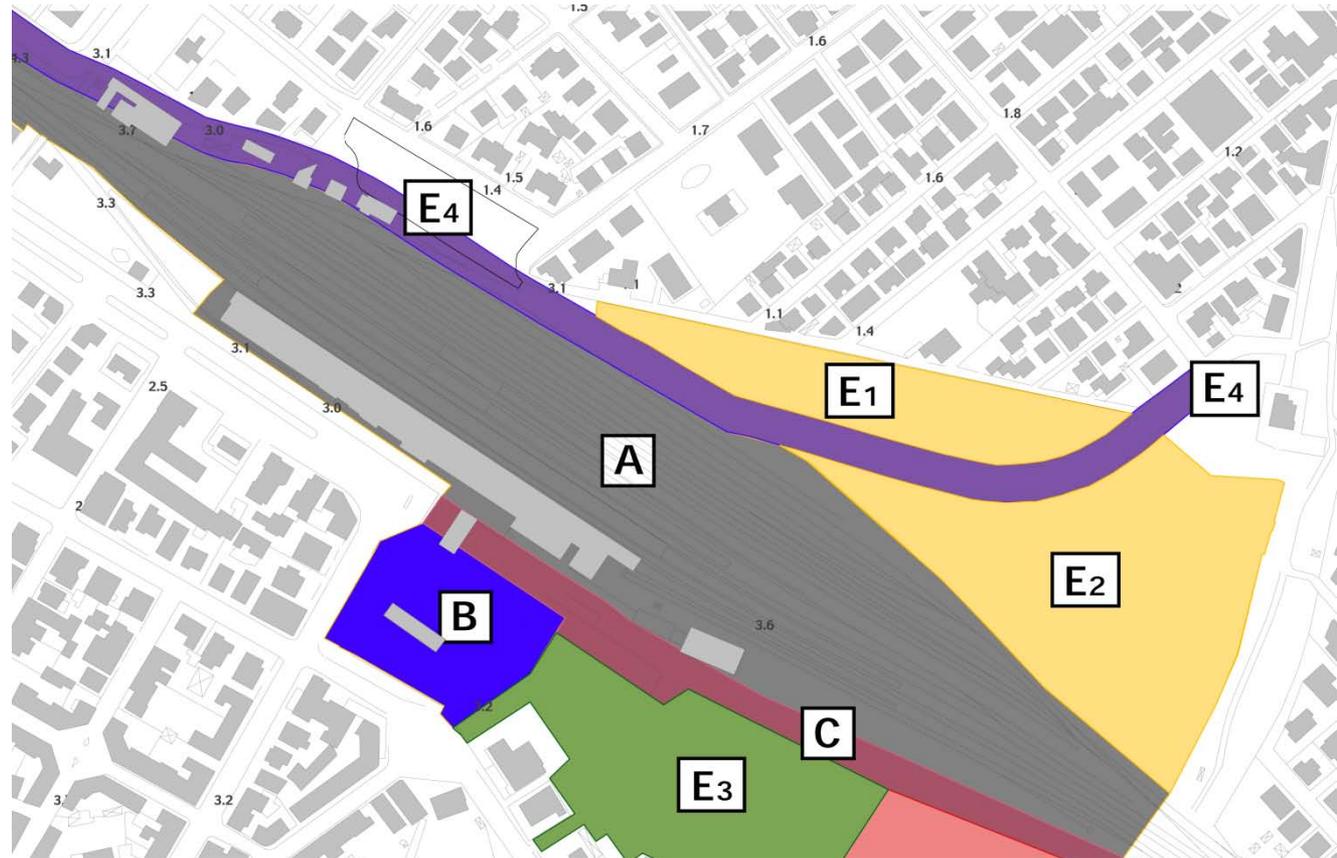


- A. APERTURA DELLA STAZIONE FS LATO MARE IN CORRISPONDENZA DI P.LE CORSO CON PROLUNGAMENTO DI UN SOTTOPASSO E REALIZZAZIONE DI UN FABBRICATO ADEGUATO A RAPPRESENTARE UN EFFICIENTE ACCESSO PER LA ZONA TURISTICA;
- B. TRANSIT POINT, CHE PREVEDE: FERMATA TRC, PARCHEGGIO AUTO E STAZIONE PER AUTOBUS DI LINEA SULL' AREA DELL' ATTUALE SCALO MERCI CON ACCESSO VEICOLARE DALLA ROTATORIA (REALIZZATA) DI VIA ROMEO/CLEMENTI;
- C. AREA PROGETTO METROPARK;
- D. AREA DI RIORGANIZZAZIONE DELLA SEDE STRADALE;
- E. AREE FERROVIARIE DA RIQUALIFICARE;
- F. AREA FER E ANFITEATRO ROMANO
- I. TANGENZIALE MARINA - PREVISIONE
2. TRACCIATO TRC | TRATTA

L'Accordo Comune – RFI (2002)

Gli obiettivi enunciati si riferiscono:

- al miglioramento del sistema della mobilità e dell'interscambio tra le modalità di trasporto;
- alla riqualificazione soprattutto funzionale della stazione ferroviaria;
- al miglioramento dell'offerta di parcheggi nei pressi dell'area della stazione;
- alla valorizzazione delle



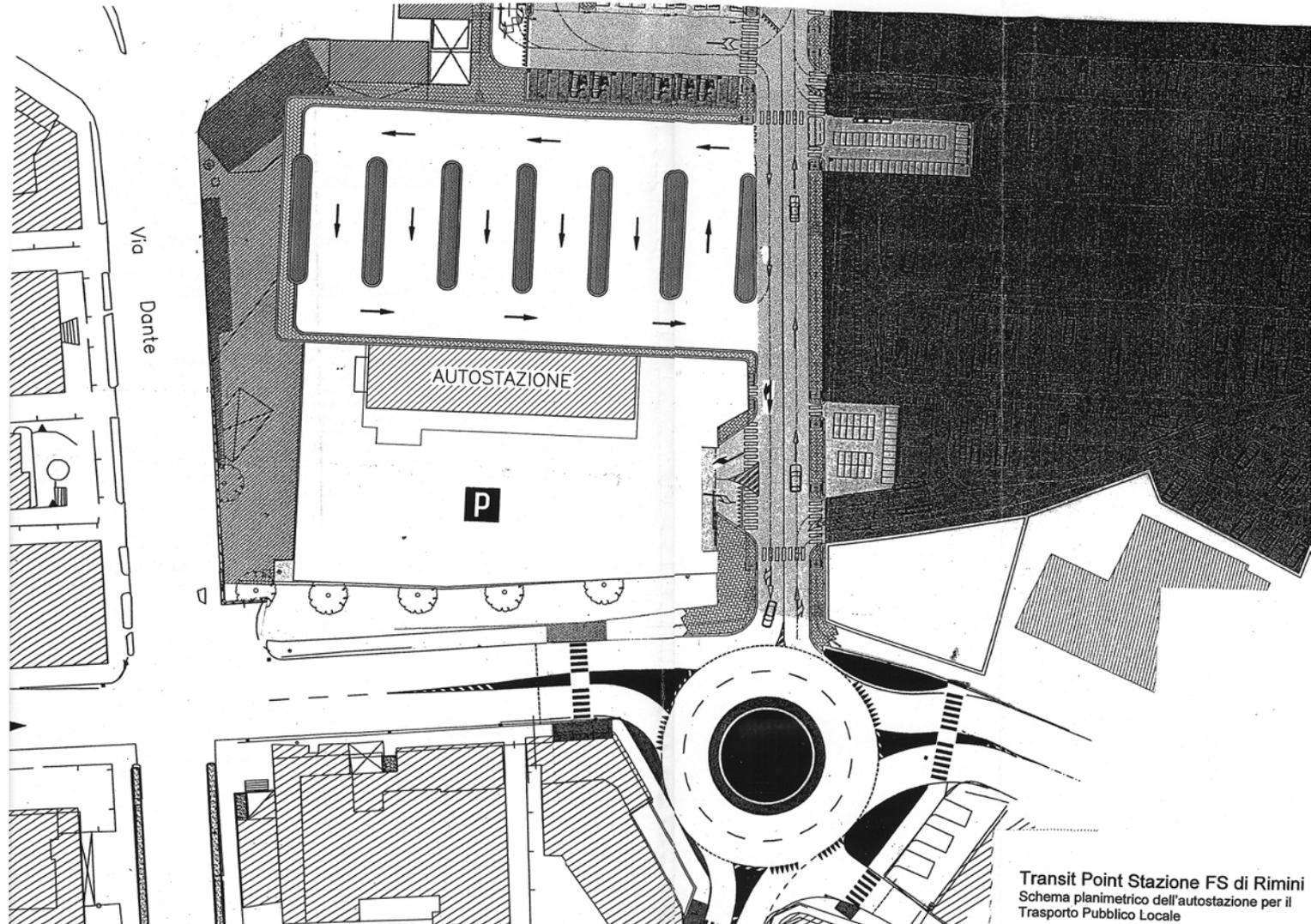
Zona	Parametri	Prescrizioni
Zona A – stazione ferroviaria	$S_u \leq 5.000 \text{ mq}$	Cessione dell'area E4 al Comune Completamento del sottopassaggio pedonale Apertura secondo fronte di accesso alla stazione
Zona B – area autostazione	$S_f > 10.300 \text{ mq}$	Realizzazione di un parcheggio
Zona C – sede e stazione trc	$S_f > 10.400 \text{ mq}$ $S_u \geq 4.000 \text{ mq}$	Cessione al Comune

L'Accordo Comune – RFI (2002)

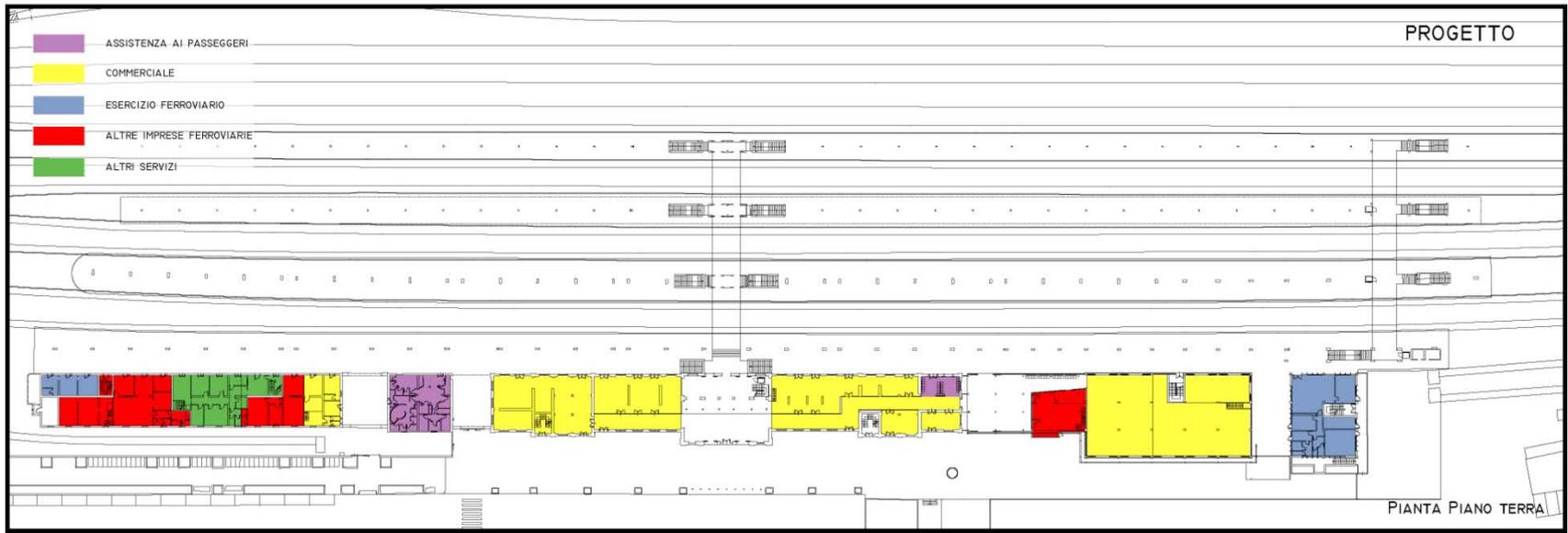
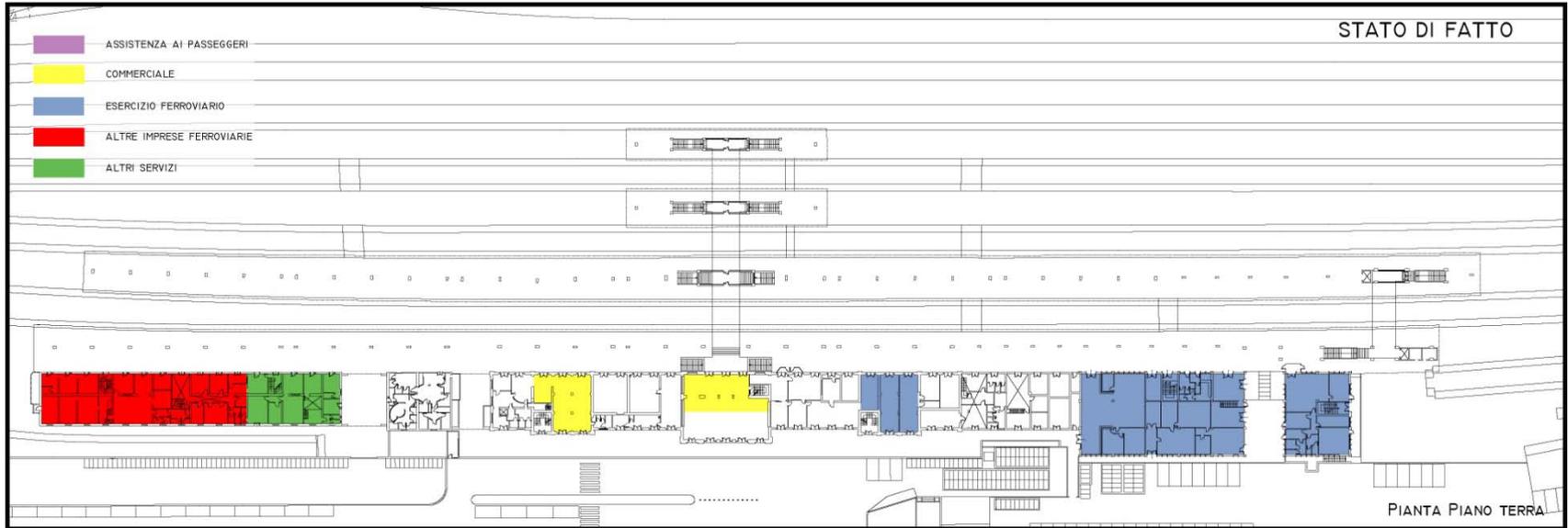
Zona	Parametri	Prescrizioni
Zona A – stazione ferroviaria	$Su \leq 5.000 \text{ mq}$	Cessione dell'area E4 al Comune Completamento del sottopassaggio pedonale Apertura secondo fronte di accesso alla stazione
Zona B – area autostazione	$Sf > 10.300 \text{ mq}$	Realizzazione di un parcheggio
Zona C – sede e stazione trc	$Sf > 10.400 \text{ mq}$ $Su \geq 4.000 \text{ mq}$	Cessione al Comune

Zona	Parametri	Prescrizioni
Zona D – zona interesse pubblico	$Sf \geq 33.000 \text{ mq}$	Cessione al Comune
Zona E1 e E2 – residenziale	$St \leq 50.000 \text{ mq}$ $Uf = 0,5 \text{ mq/mq}$	Cessione dell'area E4 al Comune
Zona E3 – area residenziale (Dif)	$St \geq 21.000 \text{ mq}$ $Su = \text{es.} + 4.000 \text{ mq}$	

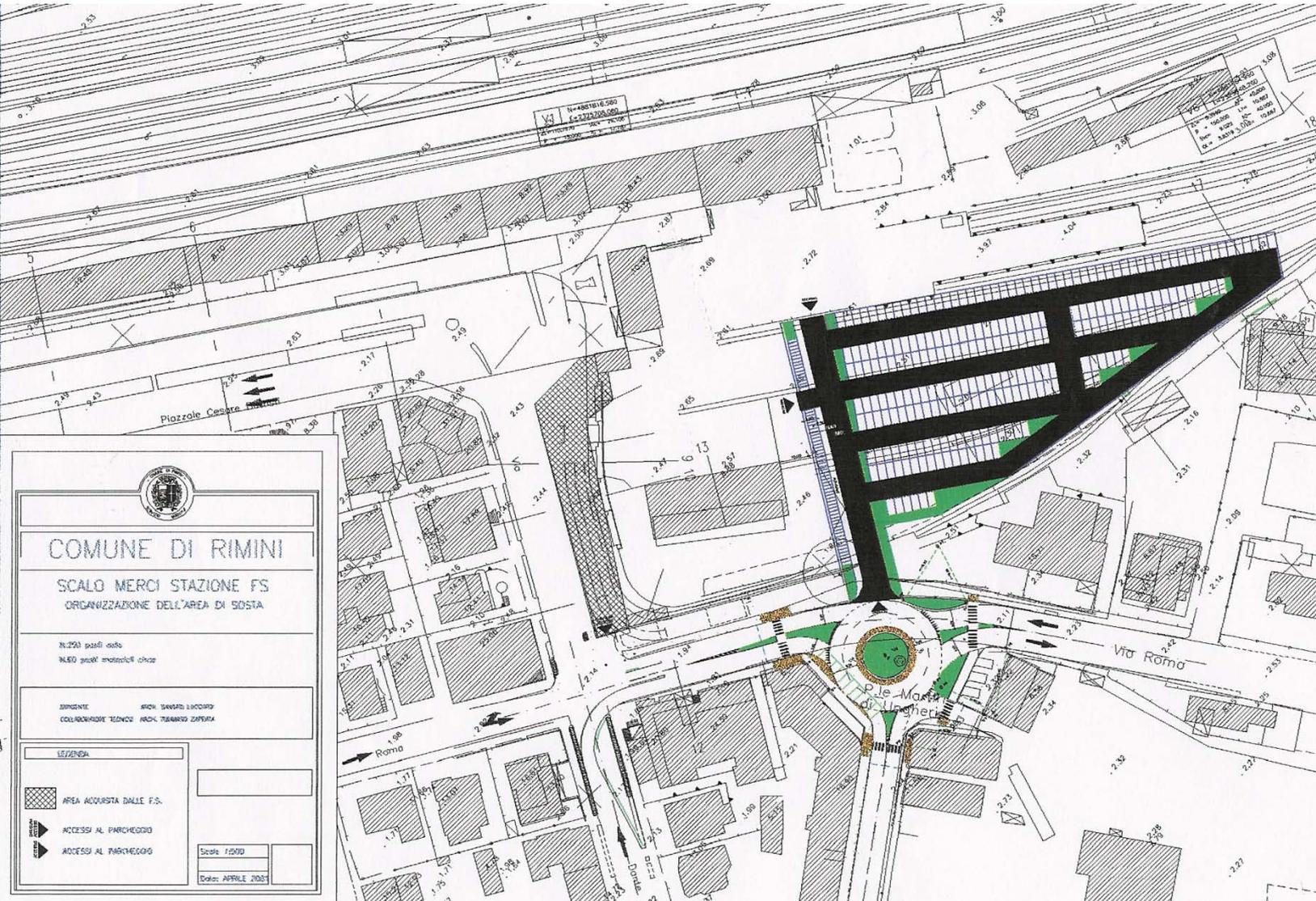
Il Transit Point



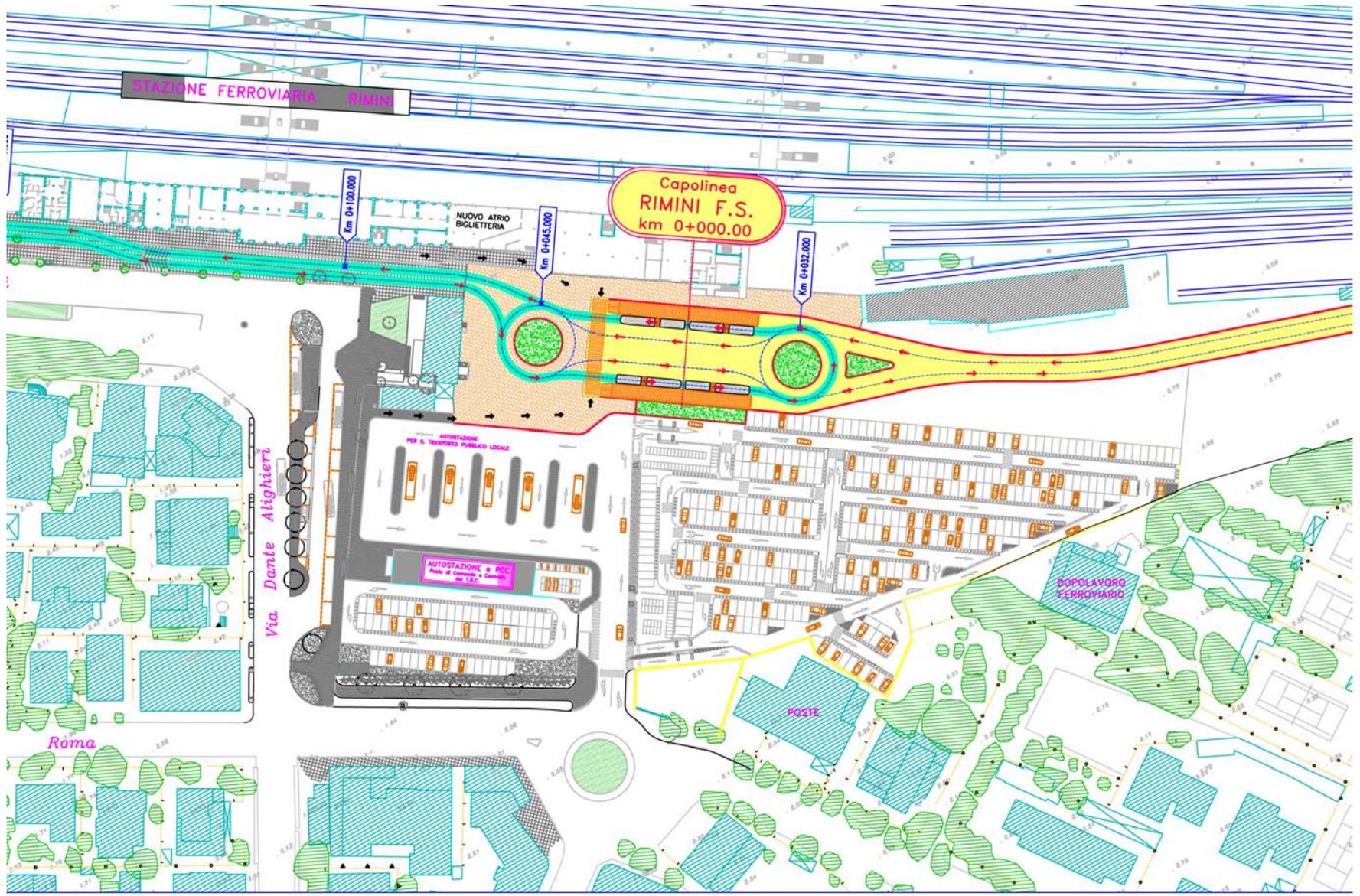
Il Restyling del fabbricato viaggiatori



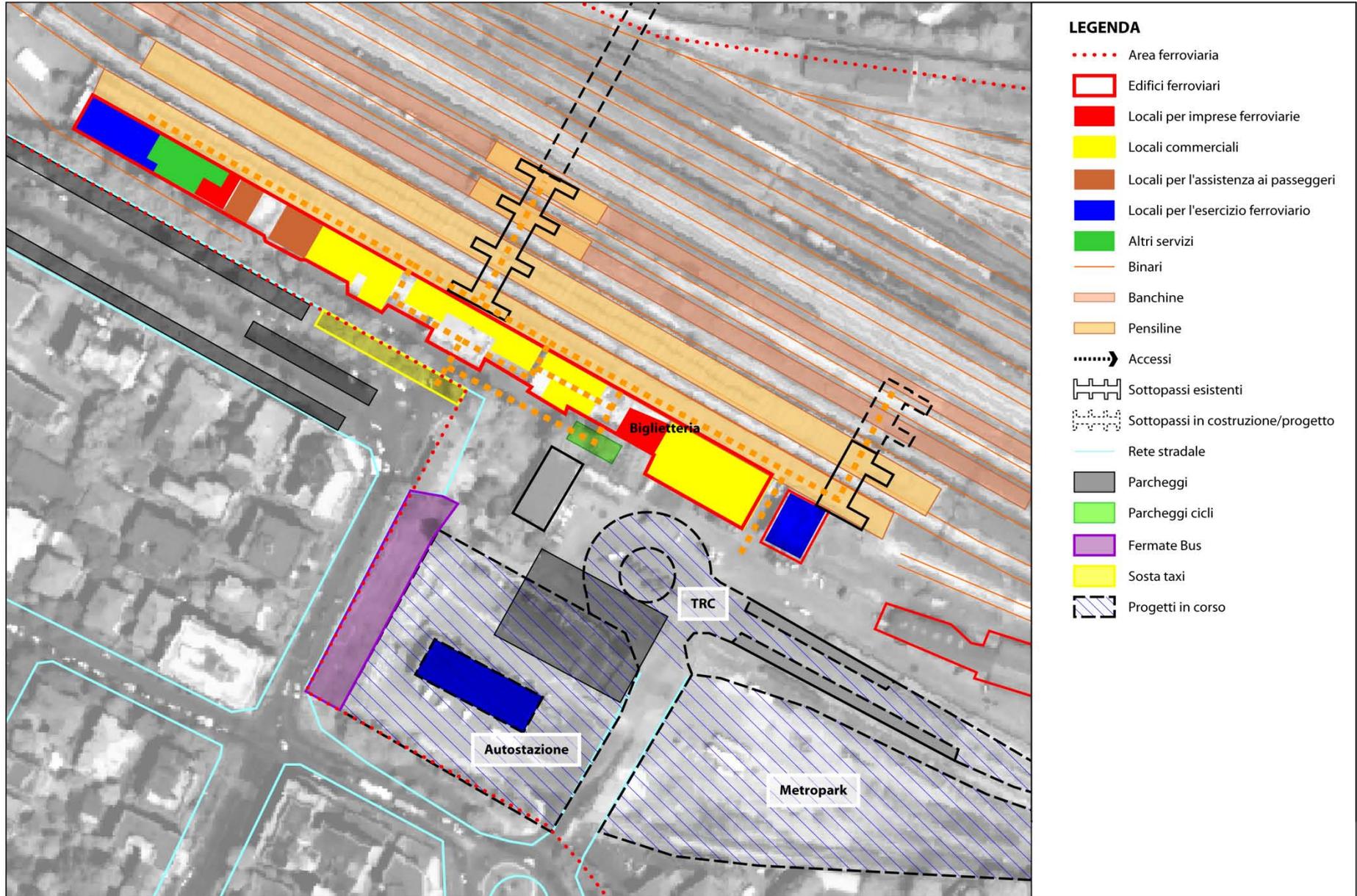
Il Progetto Metropark



L'INSIEME DEI PROGETTI DI MOBILITÀ



Il quadro dei progetti in corso e previsti



Il P.R.G. Vigente

Complessivamente le superfici previste possono essere così riassunte:

- 11.200 - 16200 mq di Su per destinazioni d'uso B6 relative ai servizi infrastrutturali(stazione bus e ampliamento stazione FS) e in parte a pubblici esercizi B4 (stazione a ponte FS);
- 45.000 – 50.000 mq di Su per destinazioni d'uso A1 residenziali. Di questa quota circa il 15% max. potrà essere destinato a funzioniterziarie-commerciali di limitata dimensione;in realtà tale quota sale a poco meno del40%, considerando la possibilità di insediare nella quota destinata all'A1, circa il 25% della superficie per funzioni terziarie-commerciali di limitata dimensione;
- 5.000 mq di Su per la Stazione del TRC in cui si prevedono destinazioni d'uso A1(residenziale) e B6 relative ai servizi infrastrutturali. A seconda di come viene impiegata questa quantità si avranno oscillazioni nelle rispettive Su.

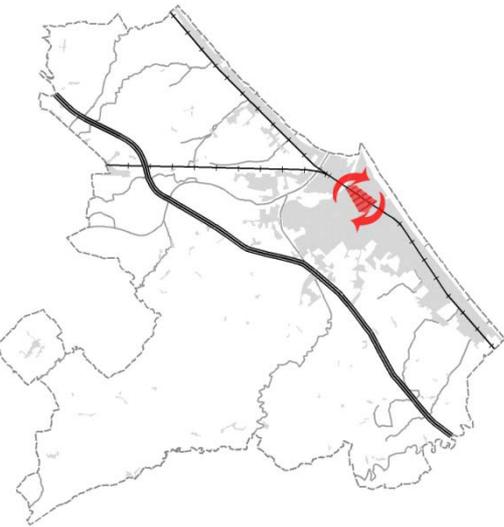
Infine si specifica che “gli impianti sportivi presenti, che fanno riferimento al DLF, potranno essere mantenuti ed esclusi dall'obbligo di cessione”

L'AREA DELLA STAZIONE NEL PIANO STRATEGICO

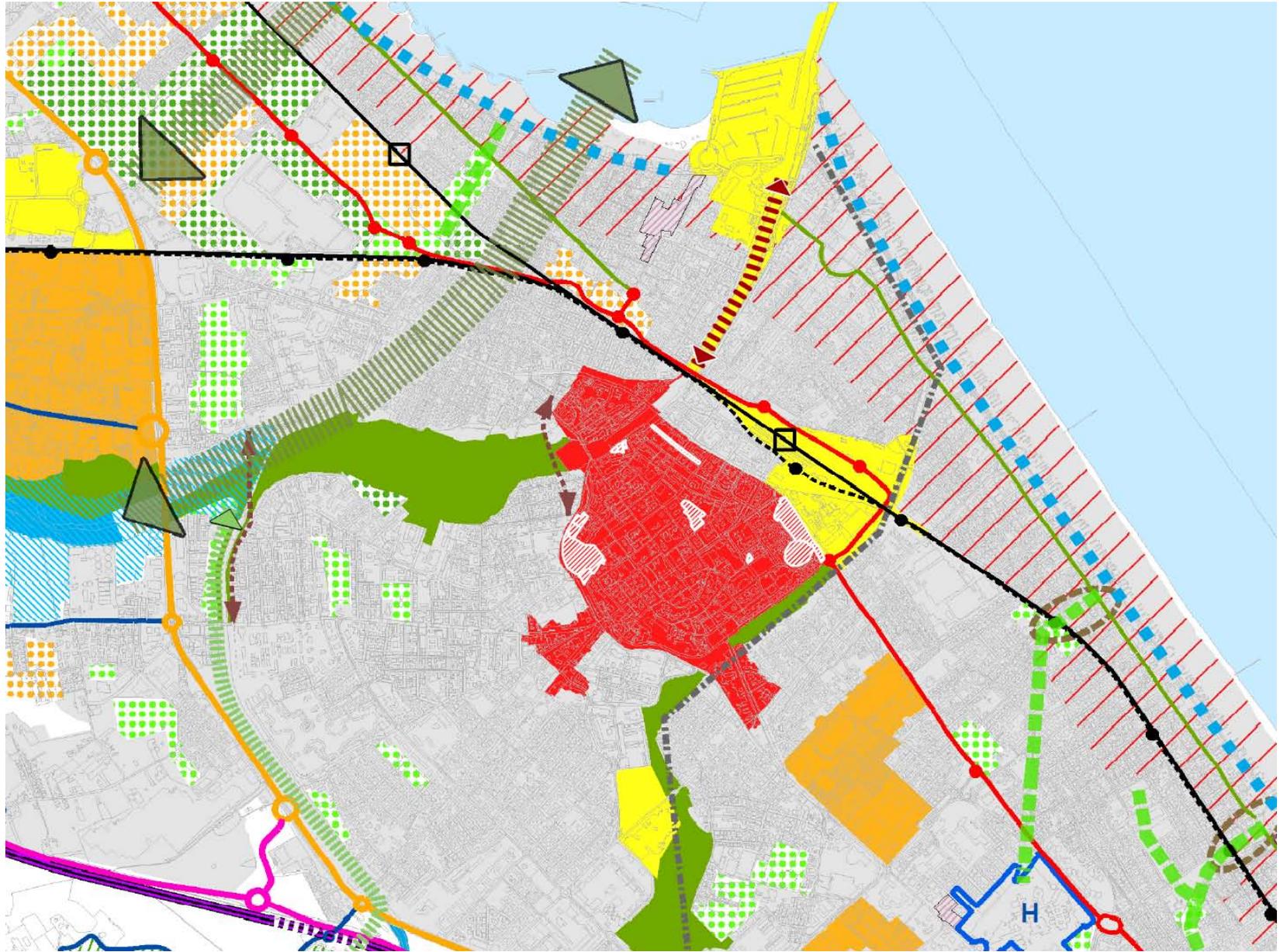
1. Area della stazione ferroviaria: la costruzione di una nuova continuità urbana fra centro storico e Marina;

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

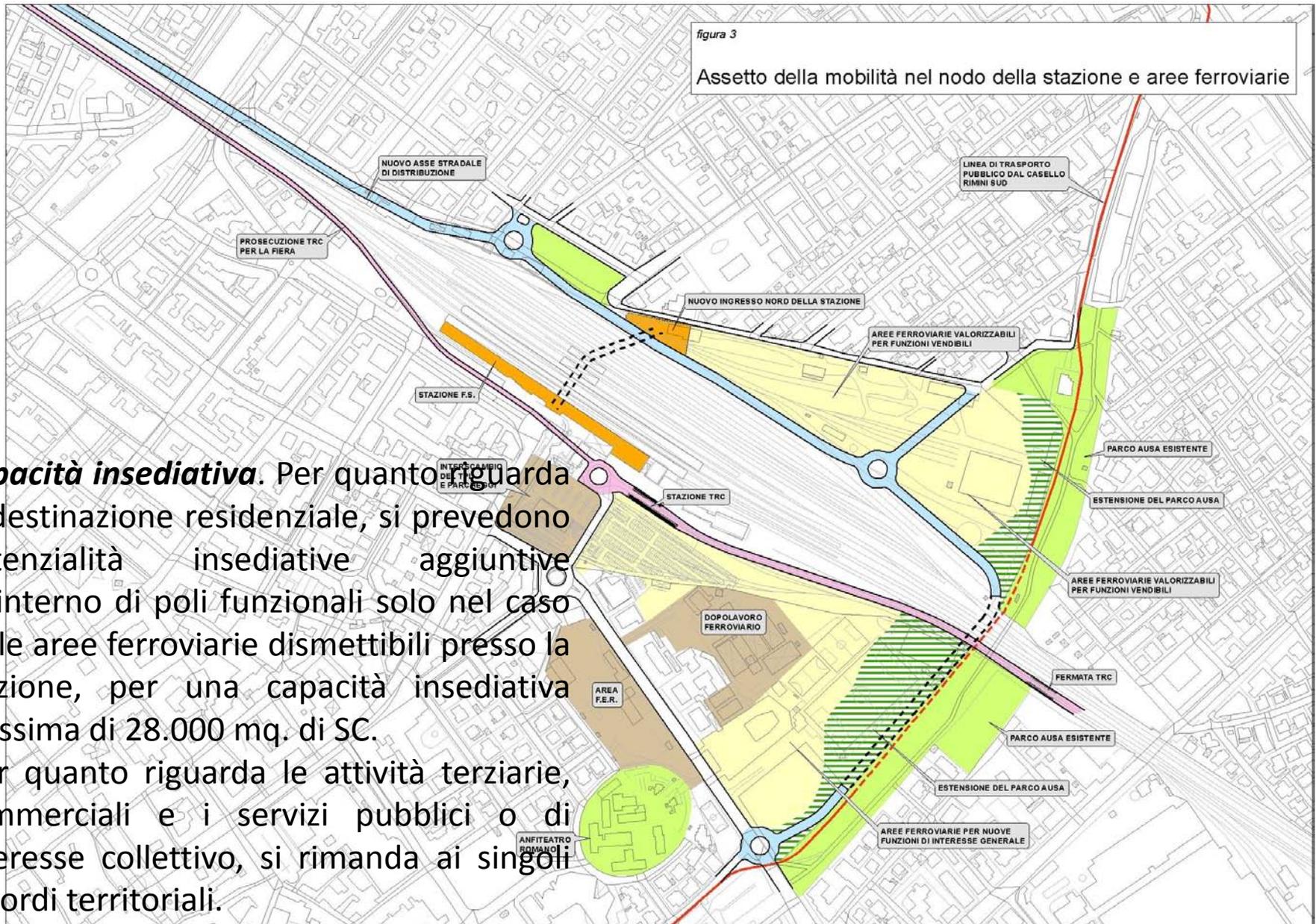
L'area della stazione ferroviaria viene ad assumere valenza strategica perché permette di operare una ricucitura spaziale, con un apposito nuovo attraversamento urbano, fra le due aree più pregiate della città e una saldatura concettuale e funzionale fra le due immagini di Rimini, la Rimini del turismo 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.).



L'AREA DELLA STAZIONE NEL PIANO STRUTTURALE IN CORSO DI REDAZIONE



L'AREA DELLA STAZIONE NEL PIANO STRUTTURALE IN CORSO DI REDAZIONE



Capacità insediativa. Per quanto riguarda la destinazione residenziale, si prevedono potenzialità insediative aggiuntive all'interno di poli funzionali solo nel caso delle aree ferroviarie dismettibili presso la stazione, per una capacità insediativa massima di 28.000 mq. di SC.

Per quanto riguarda le attività terziarie, commerciali e i servizi pubblici o di interesse collettivo, si rimanda ai singoli accordi territoriali.

L'AREA DELLA STAZIONE NEL PIANO STRUTTURALE IN CORSO DI REDAZIONE

Obiettivi

- l'esaltazione della stazione come nodo centrale dell'interscambio fra le diverse modalità del trasporto pubblico e privato;
- l'esaltazione dell'area della stazione come luogo di qualità e di attrazione per la pluralità di funzioni e di servizi offerti, anche con funzioni di eccellenza;
- il miglioramento delle condizioni di accessibilità e di scambio tra le due aree più pregiate della città: la città storica e quella prevalentemente turistica, per ricucire la cesura attuale, sia realizzando l'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario;
- la valorizzazione di risorse archeologiche straordinarie;
- l'allargamento e potenziamento del corridoio verde del Parco urbano dell'Ausa.

Il perseguimento di questi rilevanti ed onerosi obiettivi di interesse pubblico e generale può coniugarsi ed essere reso fattibile con la correlata realizzazione di nuovi insediamenti residenziali e terziari vendibili in un contesto altamente appetibile;

Capacità insediativa. Per quanto riguarda la destinazione residenziale, si prevedono potenzialità insediative aggiuntive all'interno di poli funzionali solo nel caso delle aree ferroviarie dismettibili presso la stazione, per una capacità insediativa massima di 28.000 mq. di SC.

Per quanto riguarda le attività terziarie, commerciali e i servizi pubblici o di interesse collettivo, si rimanda ai singoli accordi territoriali.