

TITOLO TESI: Il ruolo degli spazi aperti nella riqualificazione della città di Rimini

Relatore: prof. Piergiorgio Bellagamba

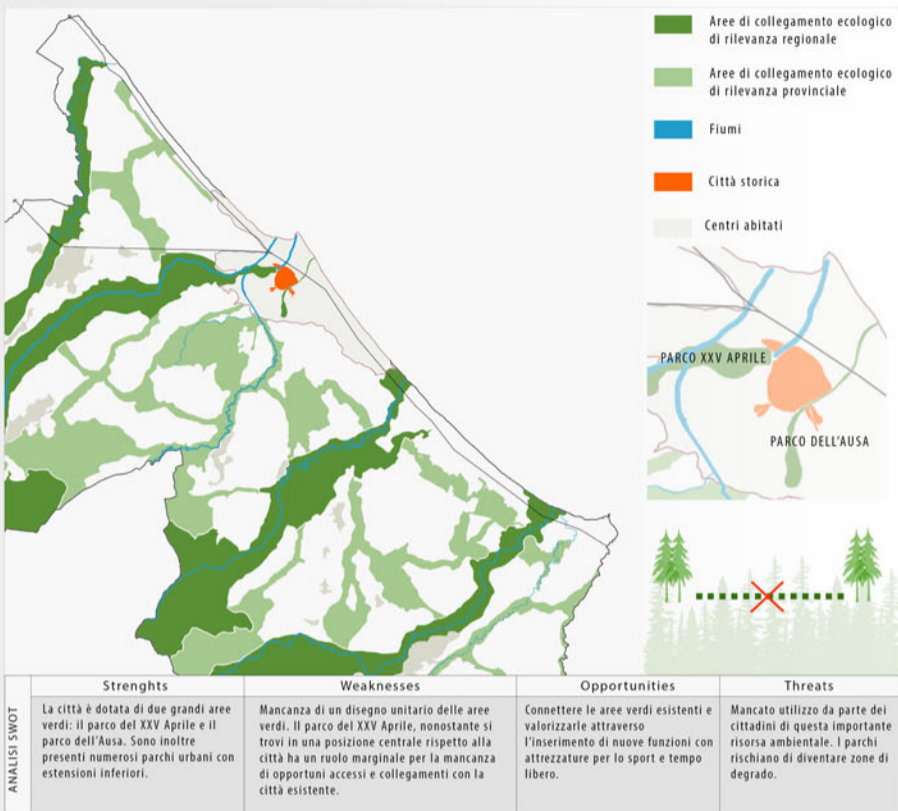
Correlatori: prof. Massimo Sargolini, Arch. Paolo Santarelli

Uno dei maggiori problemi sentiti dalla città di Rimini è quello della frattura fra due parti di città che sono morfologicamente e funzionalmente diverse: il centro storico e la città balneare di Marina Centro. Una divisione che è presente anche nell'immaginario comune di questa città: luogo di villeggiatura, della vita notturna per alcuni e meta culturale per altri. Questa concezione porta all'incapacità di una lettura complessiva del territorio riminese che viene vissuto solamente in parte o occasionalmente dai cittadini e dai turisti. L'obiettivo della mia tesi è quello di connettere queste due parti di città e far rivivere quei luoghi che seppur centrali si trovano in un posizione marginale attraverso la progettazione degli spazi spartiti. L'intenzione è quella di ricucire porzioni di territorio separate da barriere fisiche attraverso interventi sulla viabilità, sulla valorizzazione del tessuto esistente e mediante la creazione di sinergie tra le centralità riconosciute e centralità latenti presenti sul territorio.

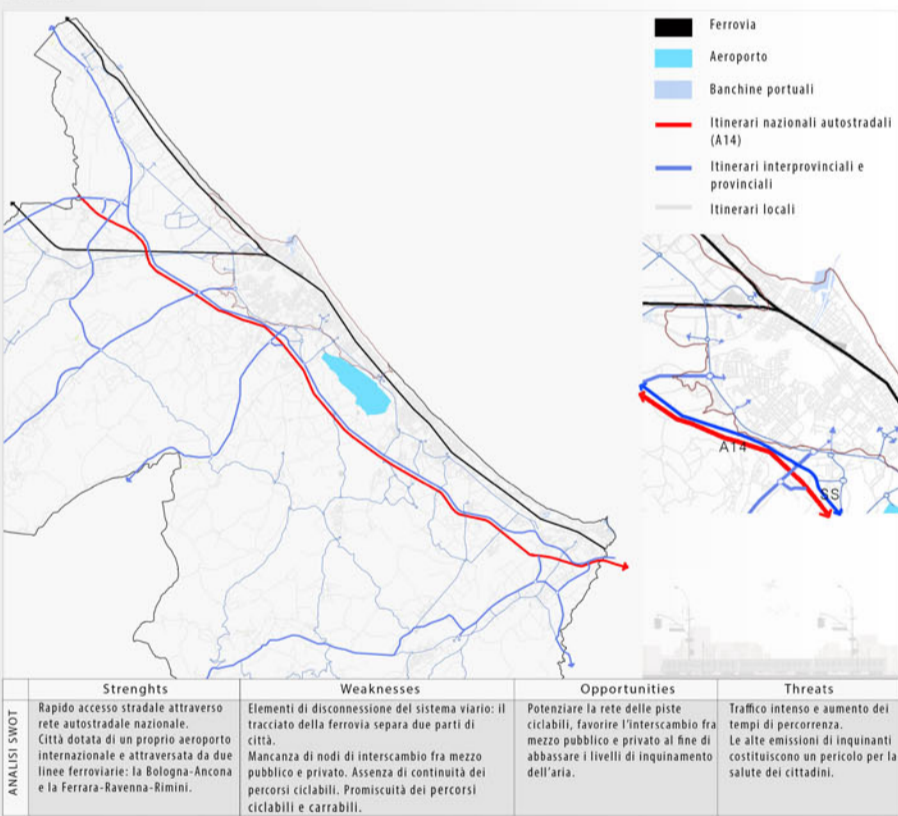
Laureando: Lucilla Di Prospero

RIMINI Urban Re|generation

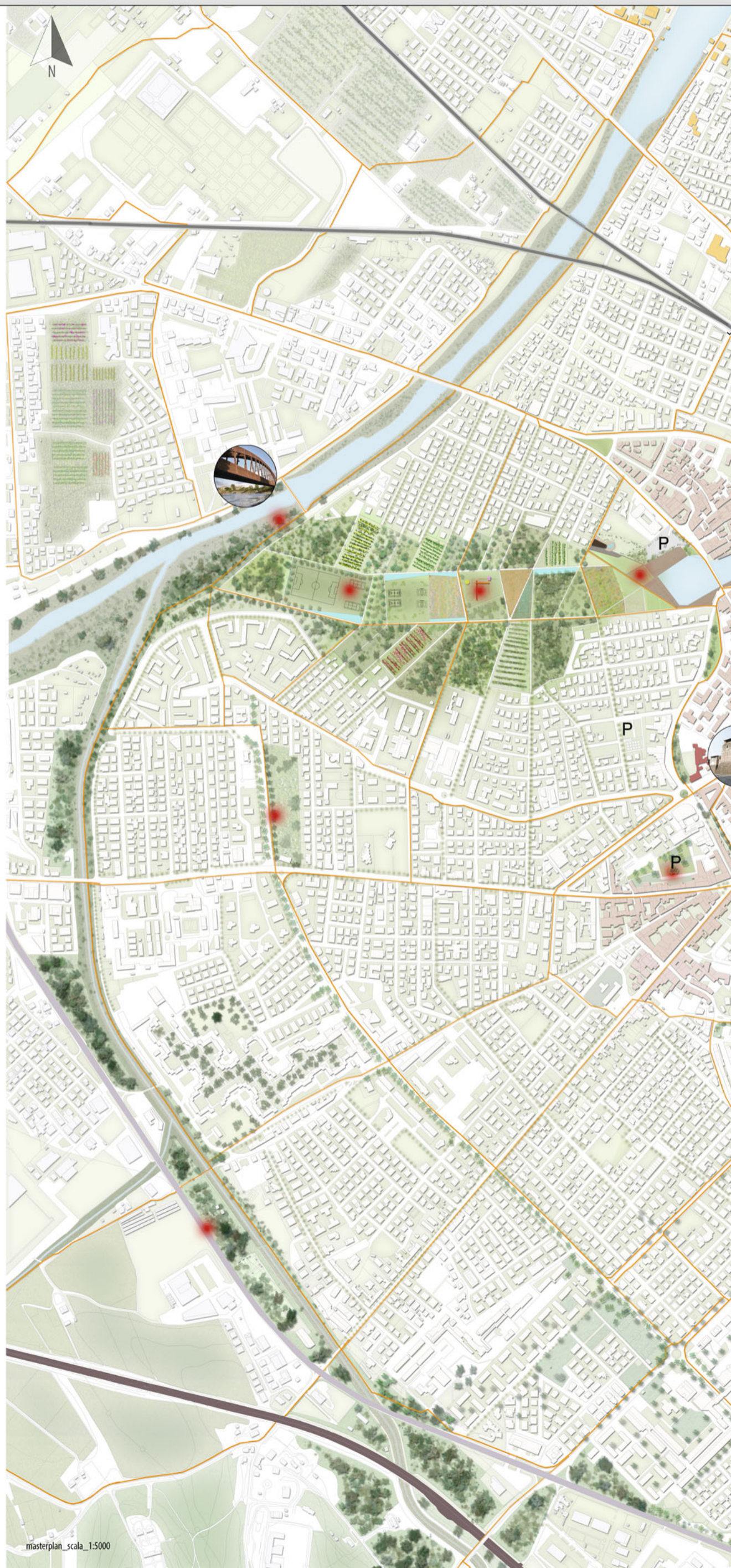
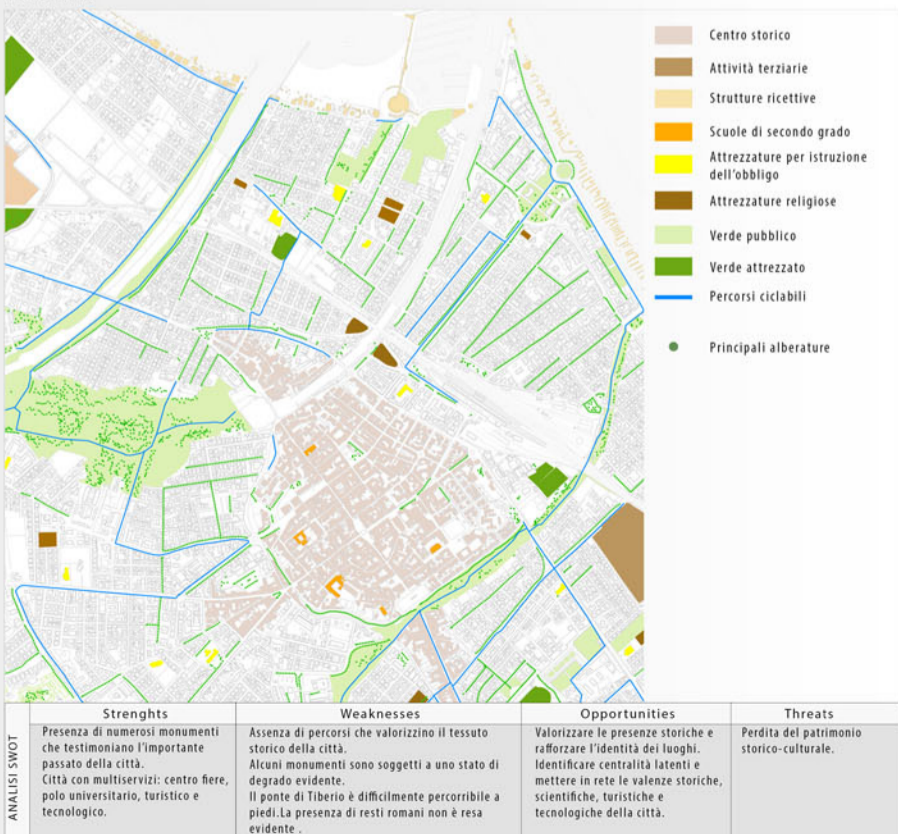
ASSETTO AMBIENTALE



MOBILITA'



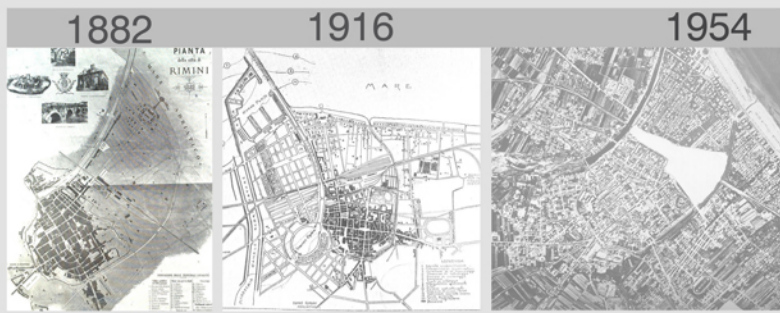
INSEDIATIVO



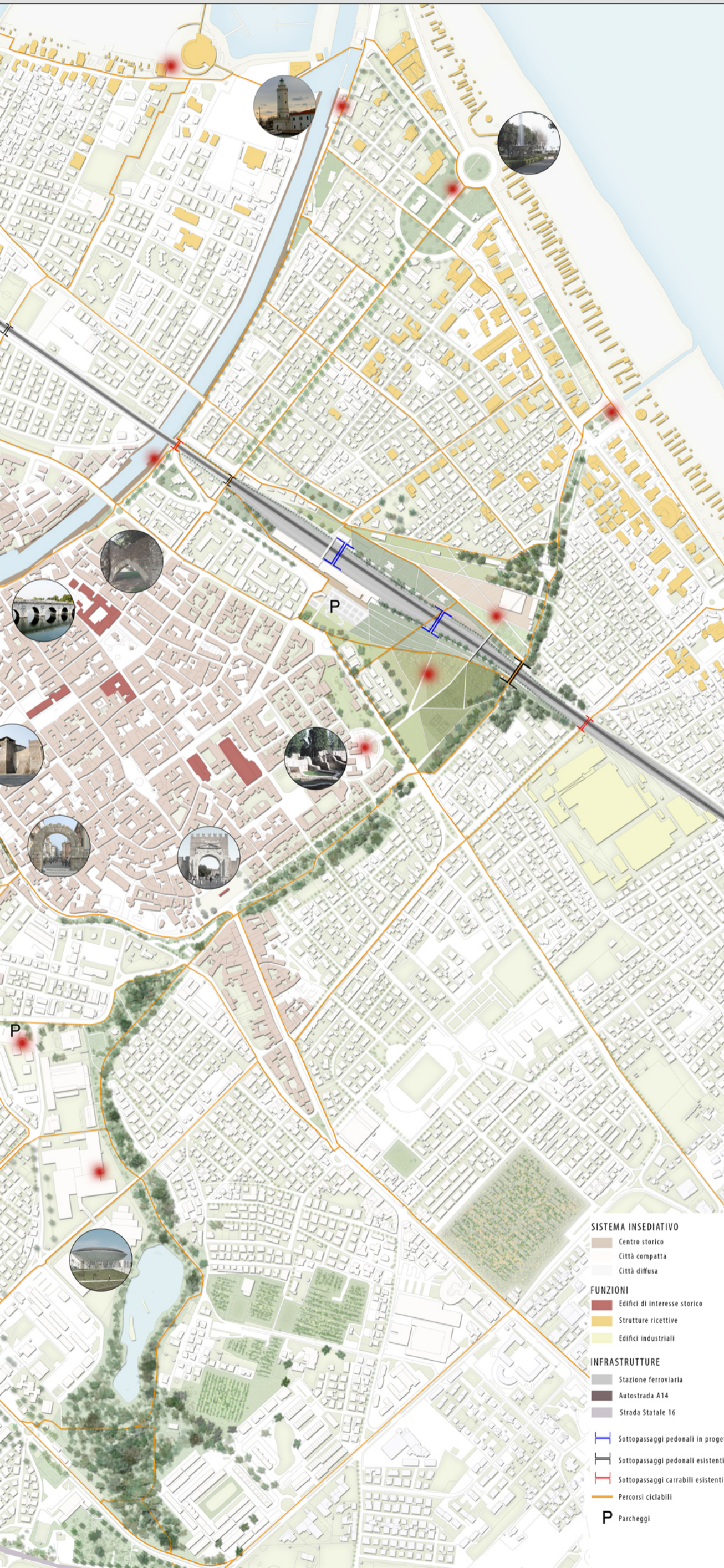
LA STORIA



Rimini è un comune italiano di 146 856 abitanti capoluogo dell'omonima provincia in Emilia-Romagna. Città di diverse fortune, Rimini: legata alle sue origini romane ma anche al travolgente sviluppo balneare dei tempi recenti. Il richiamo a queste emergenze offusca la prospettiva storica della città. La colonia Ariminum, fondata dai Romani nel 268 a.C. si trova in una posizione chiave: giusto nel punto in cui il sistema appenninico, con i crinali secondari ortogonali al crinale principale, si spinge sul mare Adriatico, determinando un punto di cerniera che da un lato è terminale della linea pedemontana e dall'altro è valico della litoranea che dalla costa movimentata del Piceno conduce alle plaghe basse della Padania. Posizione ambivalente, di difesa e di attacco, oltre che potenzialmente di scalo portuale. I limiti geografici rappresentati dal corso dei fiumi del Marecchia a nord-ovest e dell'Ausa a sud-est delimitarono l'impianto urbano della città antica.



Fino ai primi anni dell'800 la città cresce entro il suo circuito murario. La sostanziale apertura della città verso il mare avviene con l'insediamento della stazione ferroviaria lungo la via ferrata e soprattutto con l'asse di collegamento verso lo stabilimento balneare. L'espansione urbana divenne più rapida ed intensa tra gli anni venti e trenta del Novecento, quando i terreni agricoli compresi fra il mare e la ferrovia furono in gran parte edificati in seguito al forte sviluppo turistico. La storica separazione tra la città turistica e la città antica rimase legata alla presenza della linea ferroviaria. Nel secondo dopoguerra l'espansione di Rimini avvenne nell'assenza di un disegno complessivo della forma urbana, ciò fu dovuto anche all'assenza di un piano regolatore (approvato nel 1965). L'unico strumento urbanistico vigente fino a tale data fu il Piano di Ricostruzione del 1945, la cui scarsa attenzione alla tipologia edilizia e alla morfologia del tessuto urbano portò ad una crescita della città che avvenne per progressiva saturazione del territorio comunale.



URBAN STRATEGIES

CITTA' DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Aeroporto, Stazione, Porto, Caselli autostradali devono diventare punti di eccellenza, dove la città accoglie cittadini e visitatori. Questi punti di accesso devono diventare nodi intermodali efficienti e interfaccia urbana, luoghi piacevoli e funzionali e occasioni di riqualificazione urbana di aree spesso degradate, da dove per il turista inizia la vacanza e per il cittadino una città a misura d'uomo. Ai varchi autostradali vengono quindi previsti grandi parcheggi scambiatori e punti di arrivo dei principali sistemi di trasporto pubblico, così come deve avvenire all'aeroporto e alla stazione ferroviaria, dove in luoghi di alta qualità progettuale viene disposta una offerta variegata di mezzi alternativi di movimento.

CITTA' VERDE

Creare un sistema di trame verdi a livello territoriale capaci di ricucire le eccellenze ambientali, mettendole in continuità e tutelando. Progetto della prosecuzione verso monte del Parco del Marecchia che individua come area protetta l'intera asta fluviale e luogo per attività didattiche e turistico-ricreative.

CITTA' PLURALE

Il territorio nel suo complesso deve sostenere l'offerta turistica, amalgamare la città balneare con la città del loisir, della cultura e degli affari, e diversificare le motivazioni di afflusso con un appeal più complesso dato da un territorio di qualità che moltiplica il valore delle singole motivazioni. Mettere in sinergia tutto un sistema di risorse naturali, paesaggistiche e culturali che permeano in misura diversa il territorio e che rappresentano ingredienti essenziali della sua immagine.

COLLANA VERDE

Percorso alberato pedonale e ciclabile che consenta di collegare le centralità riconosciute e le centralità latenti presenti sul territorio al fine di mettere in rete le diverse risorse territoriali che caratterizzano la città di Rimini. L'obiettivo è quello di riorganizzare gli spazi aperti secondo un punto di vista relazionale fra le diverse parti di città.

AMBITI DI INTERVENTO

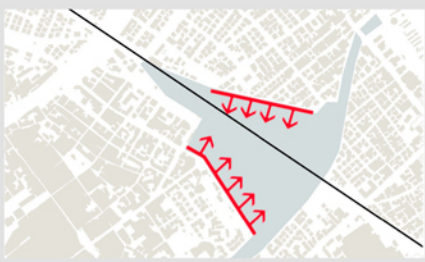
MURA STORICHE - Recupero del percorso delle mura storiche, come elemento di valorizzazione del centro storico e della prima periferia, attraverso azioni di restauro e di valorizzazione.

PERCORSO LUNGOFIUME - Creazione percorso lungofiume, porto-ponte Tiberio come aree dedicate alla ristorazione.

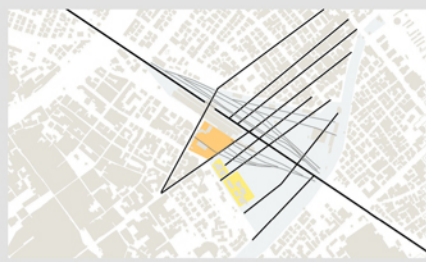
PARCO MARECCHIA - Riqualificazione dell'area del parco Marecchia: spazio verde centrale della città, corridoio ecologico ed elemento di continuità con l'entroterra.

AREA DELLA STAZIONE - Riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria centrale quale occasione di operare una ricucitura spaziale fra le due porzioni di città separate dai binari della ferrovia e una saldatura concettuale e funzionale fra le due immagini di Rimini, la Rimini del turismo e la Rimini storica.





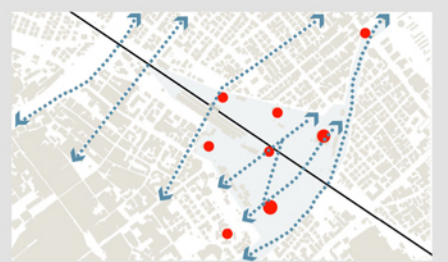
INDIVIDUAZIONE DEI BORDI DI ACCESSO ALL'AREA



I PRINCIPALI PERCORSI SONO DELINEATI DAL SEDIME DEI BINARI DISMESSI E DALLA PROSECUZIONE DEI TRACCIATI URBANI CHE DEFINISCONO AREE POLIFUNZIONALI



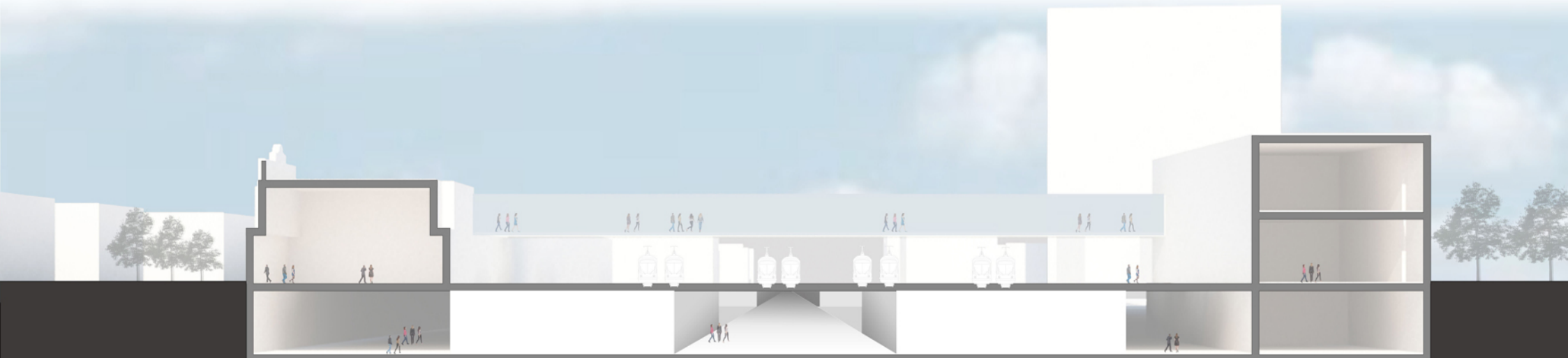
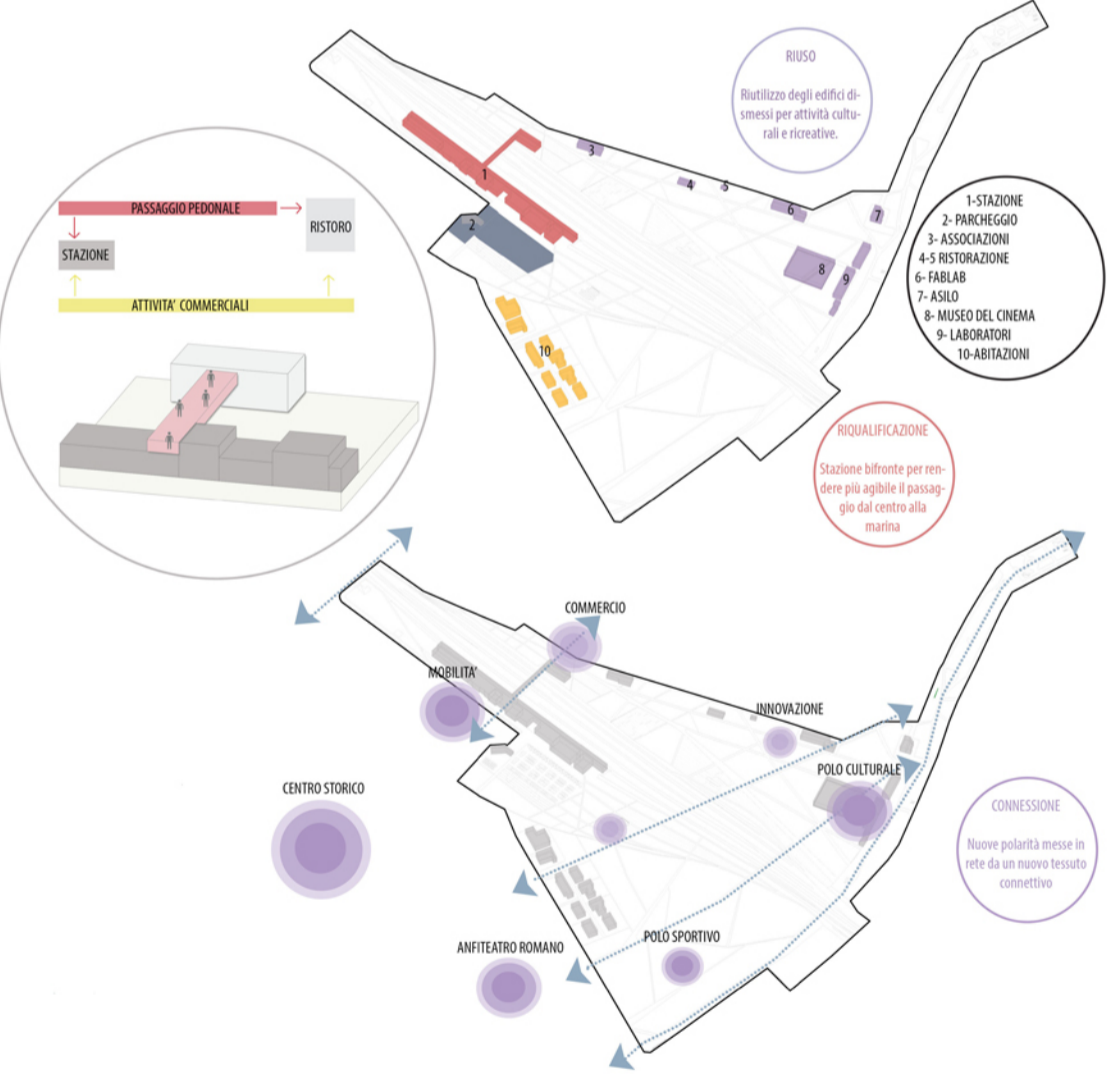
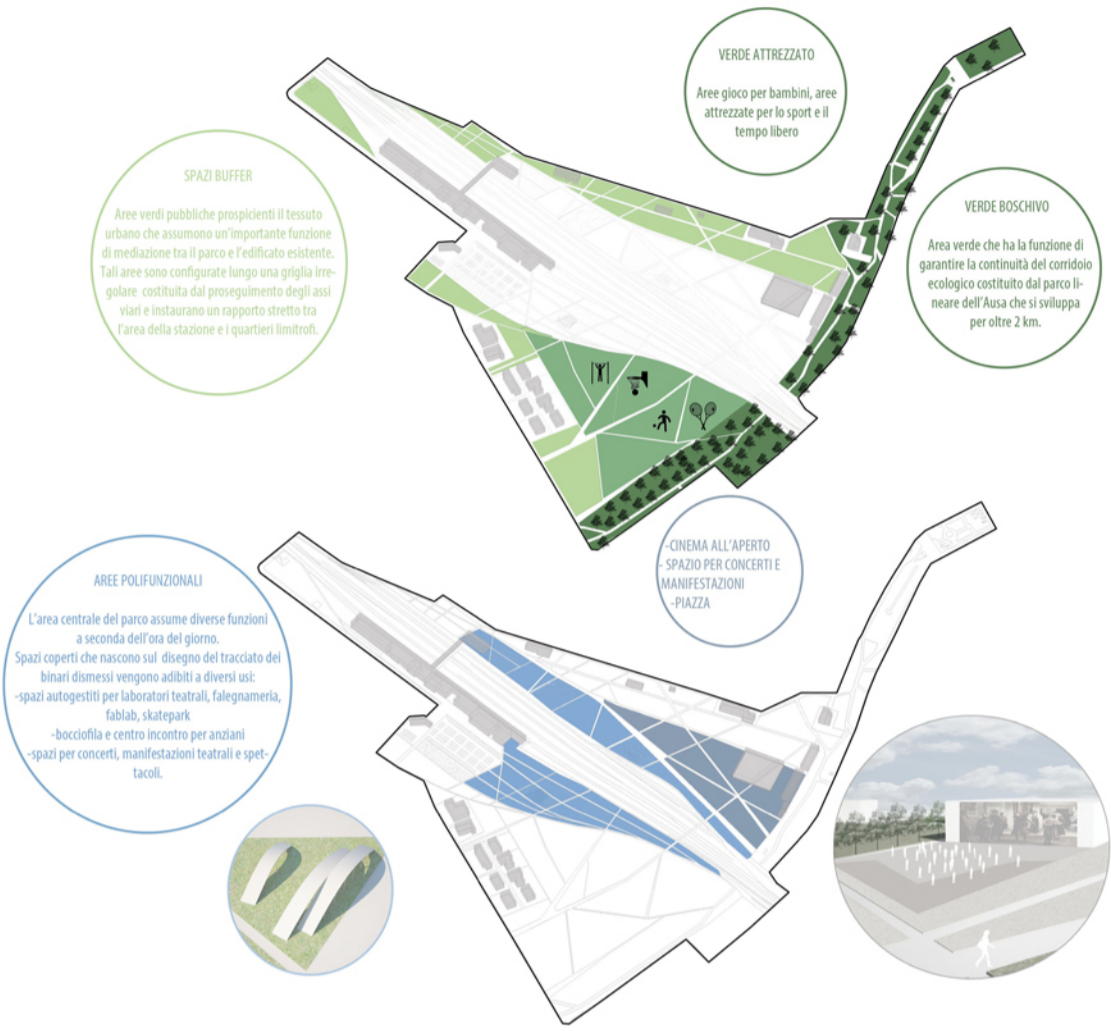
LE DIVERSE AREE FUNZIONALI SI DISTINGUONO COME FASCE CHE AVVOLGONO I BINARI DELLA STAZIONE.



CONNESSIONE CON NUOVE POLARITA' ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DI PASSAGGI SOPRAELEVATI E NUOVI COLLEGAMENTI IPOGEI.

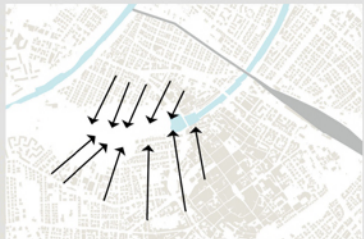


IL PARCO DEL XXV APRILE





RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA DI ACCESSI AL PARCO ATTRAVERSO NUOVI PERCORSI E NUOVI ACCESSI. RICOSTRUZIONE DEL TESSUTO URBANO ATTRAVERSO LA DEFINIZIONE DEI MARGINI DEL PARCO



PROSECUZIONE DEGLI ASSI VIARI ALL'INTERNO DEL PARCO NELL'INTENTO DI GARANTIRE UNA CONTINUITA' DEI PERCORSI



RICOSTRUZIONE DELL'ASSE STRUTTURALE DELLA CITTÀ RENDENDOLO COMPLETAMENTE PEDONALE



IL DISEGNO DEL PARCO RICORDA IL PERCORSO DEL FIUME MARECCHIA PRIMA DELLA SUA DEVIAZIONE



L'ASSE ATTREZZATO DEL PARCO PROSEGUE LUNGO LE SPONDE DEL PORTO CANALE E CONNETTE LA MARINA CON LA CITTÀ STORICA E L'ENTROTERRA

IL PARCO DEL XXV APRILE

