

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

12

il mare e la città

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol. 7 n. 1 (Giugno 2014)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / *Editor-in-Chief*

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / *Coeditor-in-Chief*

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / *Scientific Committee*

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
 Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
 Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
 Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
 Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
 Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
 Luisa Maria Calabrese *Delft University of Technology (Olanda)*
 Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
 Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
 Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
 Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
 Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
 Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
 Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
 Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
 Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
 José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
 Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
 Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
 Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
 Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
 Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
 Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
 Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
 Oriol Nel·lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
 Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*
 Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
 Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
 Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
 Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
 Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*
 Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
 Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*
 Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
 Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
 Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
 Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
 Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
 Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Comitato centrale di redazione / *Editorial Board*

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / *Territorial Editors*

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*); Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Manchester*); Maurizio Francesco Errigo (*Delft*).

Responsabili di settore Centro L.U.P.T. / *Sector managers L.U.P.T Center*

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T. / *Administrative Manager LUPT Center*

Maria Scognamiglio

Sommario/ Table of contents

Editoriale/Editorial

Città di acqua, Città di arte. La città e l'acqua nella produzione artistica / *Water Cities, Art Cities. The City and Water in the artistic production*

Mario COLETTA

Interventi/Papers

CoastScapes - il progetto di paesaggio costiero/ <i>CoastScapes - the coastal landscape project</i> Stefano DAN	25
“Superporti” e contesti locali/“ <i>Superport</i> ” and local contexts Chiara NIFOSÌ	39
Un concorso di progettazione come occasione di rigenerazione urbana: il waterfront di Fregene/A <i>Design competition as regeneration opportunity: the Fregene's waterfront</i> Enrica GIALANELLA	59
Parentesi: linee sul limite dell'acqua/ <i>Parenthesis: Lines on the water boundary</i> Claudio ZANIRATO	73
Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba / <i>Replacement of the urban structure. Project of Viserba's waterfront</i> Veronica GIACOMINI, Luca MORGAGNI	89
Trieste ed il suo porto come paradigma di una rinnovata visione ispirata al mare/ <i>Trieste and its port as paradigm of a renewed sea-oriented vision?</i> Gabriella PULTRONE	103
Venezia da città con porto a città-porto: proposta di rigenerazione urbana della Marittima/ <i>Venice transformed from a city with port to a port-city: urban regeneration proposal for the Marittima</i> Daniele CANNATELLA, Giuliano POLI, Sabrina SPOSITO	121
Arsenali navali marittimi e Musei delle città portuali mediterranee/ <i>Naval maritime dockyards and Port Mediterranean City Museums</i> Teresa COLLETTA	135
Margini di città e di mare. Il Marginal di Porto come scala e misura di nuovi spazi/ <i>City and sea margins. Porto's Marginal as scale and measure of new spaces</i> Giuseppe PARITÀ	151
Il ruolo delle aree di <i>waterfront</i> per la città storica ed il territorio urbano. Esperienze di rigenerazione in Inghilterra e in Francia/ <i>The role of waterfront areas for the historical city and the urban territory. Regeneration experiences in England and France</i> Candida CUTURI	167

Rubriche/Sections

Recensioni/Book reviews	189
-------------------------	-----

Mostre, Convegni, Eventi <i>/Exhibitions, Conferences, Event</i>	201
Studi, Piani e Progetti <i>/Studies, Plans and Projects</i>	211

Replacement of the urban structure. Project of Viserba's waterfront

Veronica Giacomini

Luca Morgagni

Abstract

Nowadays many seaside towns, economically based on marine tourism, need operations to reinvent and recovery their own image and to define a new strategy of urban development. The presence of the sea is of primary importance and it should be considered not only as an economic resource, but mainly as a strong element of identity that must interact with the urban landscape.

The project of Viserba's waterfront faces these issues and it tries to answer them through a unique urban plan. The renewal of the area comes through the replacement of large parts of urban fabric, characterized by the high density of construction and by



fig.1- La situazione urbana della zona a mare di Viserba

a low architectural quality. The aim of the urban regeneration process of the Viserba's seafront is to recreate the connection between the city and its marine environment and try to keep the whole urban system in balance from architectural, cultural, economic and social viewpoints. The main concept of the project is based on the theme of water that generates the idea of a waterfront with new tourist facilities oriented toward the sea and that becomes the common thread that links them together. The cohesiveness between sea and land takes place through the inclusion of a promenade, which links the beach with the built environment, and through the recovery of the historic port that becomes a focal point. Moreover, the strengthening of this unbreakable bond is stressed by the new skyline, by the residences that are inclined towards the sea, by the redevelopment of the town centre, based on a system of connected squares with the promenade and the sea, and by the building of a spa, which is opening onto the beach. The spa commemorates the origins of Viserba, once called "Queen of the Waters".

Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba

Molte città di mare, che si sostentano economicamente grazie al turismo balneare, oggi necessitano di operazioni di rinnovo e recupero che intervengano sulla loro immagine e che siano in grado di delineare una nuova strategia di sviluppo urbano. Fondamentale è la presenza del mare, che non deve essere inteso solo come risorsa economica, ma anche come elemento dotato di una forte identità e che deve interagire con il paesaggio urbano che lo circonda. Il progetto per il lungomare di Viserba affronta queste problematiche cercando di risolverle attraverso un unico disegno urbano. La riqualificazione dell'area avviene mediante la sostituzione urbana di parti consistenti di tessuto, caratterizzate dall'alta concentrazione edilizia e da una bassa qualità architettonica. Il processo di rigenerazione urbana del fronte mare di Viserba ha come obiettivo quello di ricercare il legame perso con l'ambiente marino, riequilibrando l'intero sistema urbano dal punto di vista architettonico, culturale, economico e sociale. L'acqua costituisce l'input progettuale, il tema dal quale parte l'idea di un lungomare dotato di nuove attrezzature per il turismo e il filo conduttore che le tiene unite insieme. La commistione tra mare e terra avviene attraverso l'inserimento di una passeggiata, la quale lega la spiaggia con l'edificato, e il recupero del porto storico che diviene un polo attrattivo. Il rafforzamento ideale di questo legame inscindibile è sottolineato, invece, dal nuovo profilo urbano, dalle residenze che si protendono verso il mare, dalla riqualificazione del centro prevedendo un sistema di piazze collegate con la passeggiata e con il mare e dall'inserimento di una struttura per il benessere che si apre sulla spiaggia, rievocando le origini di Viserba, un tempo chiamata "Regina delle Acque".

Keywords:

replacement - urban structure - waterfront – Viserba – Rimini

Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba

Veronica Giacomini

Luca Morgagni

Oggi, il patrimonio immobiliare italiano è in gran parte caratterizzato da edifici risalenti al periodo della ricostruzione post bellica e della successiva grande speculazione edilizia degli anni '50, '60 e '70; la maggior parte di esso è costituito da edilizia che ora necessita di interventi di manutenzione straordinaria pesante o di profonda ristrutturazione, se non di demolizione e ricostruzione, in quanto nel periodo della loro realizzazione sono stati usati sistemi costruttivi di basso valore¹. Si tratta di un fenomeno diffuso che interessa anche la zona della costa dell'Emilia-Romagna: oltre 130 km di riviera caratterizzati da diversi paesaggi che sono il risultato diretto del rapporto uomo-natura. "La presenza e l'azione dell'uomo è ed è stata dominante sul paesaggio costiero mediterraneo, a volte con grande sapienza, equilibrio e rispetto dei luoghi, altre volte con devastante consumo e depauperamento dell'ambiente e delle sue risorse." (Farnè, 2008)

Rimini e le sue frazioni fanno parte di un paesaggio fortemente antropizzato che mostra chiaramente i segni di quegli anni di costruzione privi di pianificazione², i quali hanno favorito lo sviluppo di una serie di nuclei costieri contigui, addensati all'interno di una porzione di territorio delimitata da due linee: quella ferroviaria e quella di costa³.

Un Masterplan Strategico per Rimini. Un nuovo modello di sviluppo urbano che si basa su demolizioni, mobilità e qualità

La necessità di rinnovare il PRG ha spinto l'amministrazione a realizzare, attraverso i nuovi strumenti urbanistici, un disegno complessivo ed organico che consenta di fondare delle nuove basi per la pianificazione della città. La tendenziale riduzione dell'ulteriore espansione urbana, il tema della mobilità e del nuovo lungomare sono alcuni tra gli argomenti più importanti trattati all'interno del PSC, il quale attualmente è in fase di adozione.

Il Masterplan Strategico per la riqualificazione della città di Rimini è il frutto dei principi e degli obiettivi promossi dal Piano Strategico ed è il risultato di un'analisi svolta negli ultimi decenni, motivata dalla necessità di individuare e promuovere un nuovo modello di sviluppo urbano non più basato su un approccio quantitativo, ma in grado di soddisfare esigenze qualitative. La volontà è quella di rispondere alle necessità dei residenti e dei turisti favorendo l'inserimento di attrazioni mirate e, al contempo, soste-

nibili e di qualità.

Una delle strategie di piano che si sta adottando è quella della demolizione nella zona costiera meridionale (in prossimità del comune di Riccione) delle strutture alberghiere di piccola dimensione ed economicamente marginali, le quali sono difficilmente ristrutturabili. La proposta è quella di sostituire tali volumi di proprietà privata con nuove attrezzature private e pubbliche oggi mancanti che mirino a qualificare l'attuale offerta ricettiva; secondo la proposta le volumetrie potranno essere trasferite nelle aree predisposte della zona costiera nord (quella delle frazioni di Viserba, Viserbella e Torre Pedrera) offrendo ai privati la possibilità di realizzare residenze nel verde ed alberghi di qualità e comportando una situazione di vantaggio per il comparto, vista l'esigenza di riscattare una condizione di perifericità e di ridotta qualità urbana, per carenza di luoghi di aggregazione ed attrazione al di fuori della stagione estiva.

Gli obiettivi legati alla mobilità riguardano la riduzione del congestionamento automobilistico (anche sul nuovo lungomare) puntando sulla realizzazione di una linea di trasporto rapido costiero (TRC), sulla ferrovia cadenzata a scala metropolitana e su una serie di proposte legate alla mobilità su gomma mirate al potenziamento dell'asse intermedio retro-costiero.

Uno degli aspetti critici che non può essere ignorato riguarda la frammentazione della città: l'autonomia delle singole frazioni della provincia ha provocato una parcellizzazione della città in senso longitudinale rispetto alla costa, mentre grandi infrastrutture come la ferrovia hanno suddiviso ulteriormente Rimini trasversalmente. Infatti, la frazione di Viserba, come molte altre, nonostante le esigue distanze dal centro, si configura come una porzione periferica, ma sarebbe in grado di amministrarsi autonomamente con l'ulteriore vantaggio di poter scegliere come investire le proprie risorse. Fortunatamente il problema del frazionamento della realtà riminese è uno dei punti che il masterplan tenta di risolvere. Questo ambizioso progetto aspira a riunire, sotto un unico ed integro disegno urbano, frazioni che da anni sono considerate tante piccole realtà alternative al centro e al lungomare di Rimini.

I propositi per l'attuazione di questo piano sembrano allettanti; i documenti pubblicati dal Comune di Rimini denotano come vi sia una forte volontà di investimento dietro all'intero progetto.

Il progetto per il lungomare di Viserba, frutto di un lavoro annuale svolto durante il laboratorio di sintesi finale 2011/12 "Sostituzione di tessuto urbano. Forma della città e dell'abitare" e approfondito durante lo sviluppo della tesi di laurea "Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba", segue le linee generali dettate dal masterplan e il modello di sviluppo proposto con l'obiettivo di potersi integrare con il disegno complessivo previsto per l'intera fascia litoranea.

La sostituzione di tessuto urbano nei contesti ad alta densità e con una bassa qualità edilizia

"Rigenerazione", "abbattere per ricostruire", "demolire il brutto, ricostruire il bello",

“rottamazione degli edifici” sono alcuni dei termini usati negli ultimi anni durante il dibattito legato alla riqualificazione urbana in generale e, nello specifico, alla sostituzione di tessuto urbano⁴. Spesso oggetto di discussione, la sostituzione viene intesa da molti come strumento strettamente legato allo sviluppo urbano della città e in grado di ridisegnarne il volto. Molti sostengono l'importanza di interventi di riqualificazione che richiedano in maniera esplicita interventi di sostituzione soprattutto in aree dismesse, degradate e abusive.

L'Italia è un paese radicato a un'opinione conservativa dell'urbanistica, piuttosto favorevole all'espansione urbana tramite nuove costruzioni o alla sostituzione parcellizzata degli edifici obsoleti e, perciò, ancora molto lontano dalla logica della sostituzione urbana. Ma il suolo è un bene non riproducibile, pertanto il suo consumo è un aspetto non trascurabile. Negli ultimi anni ne è stato fatto un uso eccessivo, quindi una soluzione potrebbe essere quella di muoversi nella direzione di un processo di sostituzione che, invece di accogliere le istanze dei singoli proprietari (come spesso accade), si basi sulla partecipazione attiva della collettività e miri a riportare sotto un disegno urbano dignitoso e condiviso il controllo dei fenomeni ricostruttivi, in vista di un miglioramento della qualità del paesaggio urbano.

Una parte del nostro patrimonio edilizio è invecchiato e andrebbe rinnovato; molti edifici non sono più qualitativamente conformi agli standard di confort odierni, producono dei consumi energetici eccessivi e utilizzano fonti non rinnovabili.

E' necessario ragionare nell'ottica di una programmazione a lungo termine, puntare su interventi mirati e prevedere meccanismi che consentano, ove possibile, di costruire prima di abbattere, per poter risolvere alla base il problema del trasferimento degli abitanti. Inoltre occorrono incentivi, impegno e creatività sul piano tecnico, economico, imprenditoriale ed amministrativo. L'attuazione di interventi di questo tipo risulta, perciò, difficoltosa sia per motivi di carattere culturale, sia per ragioni di carattere operativo, assistendo ad un elevato frazionamento della proprietà privata, accompagnato dalla bassa capacità economico-finanziaria dei proprietari degli immobili degradati, da una scarsa propensione alla mobilità da parte dell'utenza insediata e dalla mancanza di alloggi “parcheggio”.

La risoluzione di questa serie di problematiche si può ricercare nello sviluppo di proposte che incentivino e sensibilizzino gli utenti coinvolti nel processo e, dal punto di vista amministrativo, nell'uso intenso della perequazione.

Analisi della situazione viserbese. Criticità del lungomare

Viserba si è sviluppata nell'ottica di un'edilizia prevalentemente privatistica e speculativa, pertanto rappresenta un caso emblematico di contesto urbano ad alta densità e di scarsa qualità che necessita di un intervento di riqualificazione.

Quello viserbese è oggi un paesaggio urbano estremamente parcellizzato e denso, composto da “brani” di tessuto e di storia diversi che sembra siano stati cuciti insieme negli

anni e, nella zona a mare, si caratterizza per problemi legati alla mancanza di un affaccio marittimo, alla mobilità, alla carenza di spazi pubblici e all'alto livello di concentrazione urbana. Gli edifici oggi presenti non apportano nessun valore aggiunto alla città; per questo motivo l'intervento di sostituzione si concentra all'interno dell'area che presenta le maggiori criticità dal punto di vista della vivibilità e della qualità degli spazi urbani: il lungomare⁵.

Essendo uno dei pochi paesi della costa Adriatica con le case poste immediatamente sul mare, la vicinanza delle strutture e delle abitazioni all'arenile permette al villeggiante di accedere alla spiaggia in maniera diretta, ma un passante che percorre la litoranea fatica a vedere l'acqua attraverso gli stretti scorci visivi creati dai pochi varchi interposti tra un edificio e l'altro. La volontà di garantire un collegamento immediato tra edificato e arenile ha reso il fronte mare come una sorta di barriera invalicabile che nega qualsiasi tipo di relazione tra la spiaggia e l'abitato, soprattutto nel tratto iniziale e in quello centrale. In queste porzioni le proprietà sono meno distanti le une dalle altre e la densità edilizia è più elevata, a causa della presenza di numerosi alberghi alti mediamente più di quattro piani. La fortuna di godere di una vista privilegiata è riservata ai pochi che possiedono una proprietà a ridosso della spiaggia o che decidono di soggiornare in un albergo situato in "prima linea".⁶ Lo spazio urbano, perciò, viene percepito per fasce (ulteriormente da quando negli anni sono state aggiunte anche le scogliere antierosione a circa 200 metri dalla costa) e non come un unico luogo armonico in stretto contatto con l'ambiente marino; le costruzioni continue hanno nascosto il mare e la spiaggia, i quali rappresentano solo un elemento di profitto, mentre prima erano la scena fissa della città. Si è assistito a una sorta di inversione di punti di vista: se prima la città era la spettatrice e il mare il palcoscenico, ora il mare è lo spettatore di uno scenario urbano caotico.

Il lungomare e la zona della piazza dovrebbero rappresentare il centro pulsante della vita e delle attività locali, ma attualmente non sono sfruttate tutte le loro potenzialità.

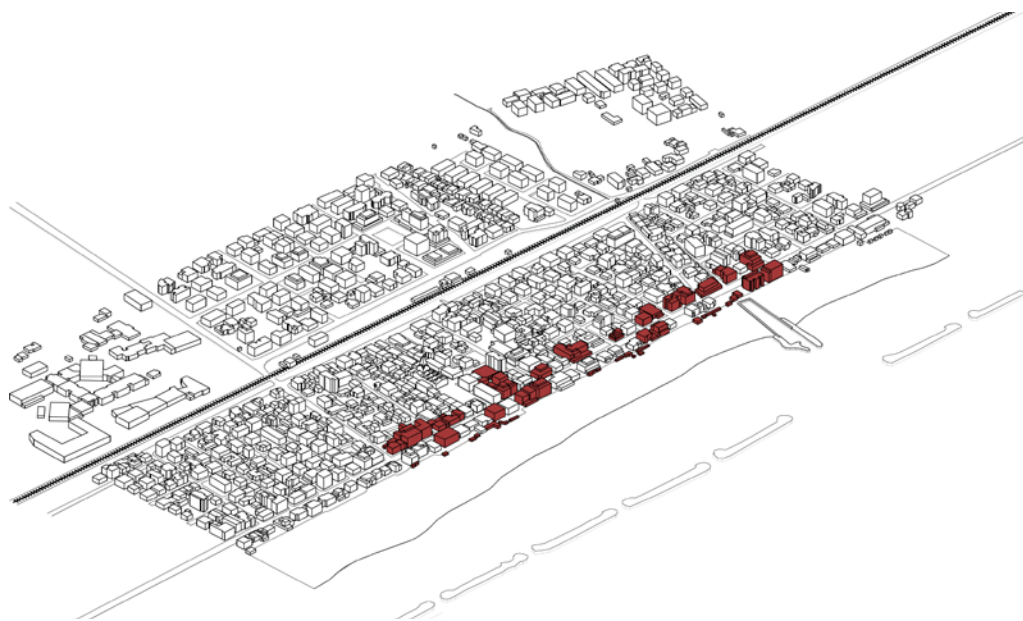
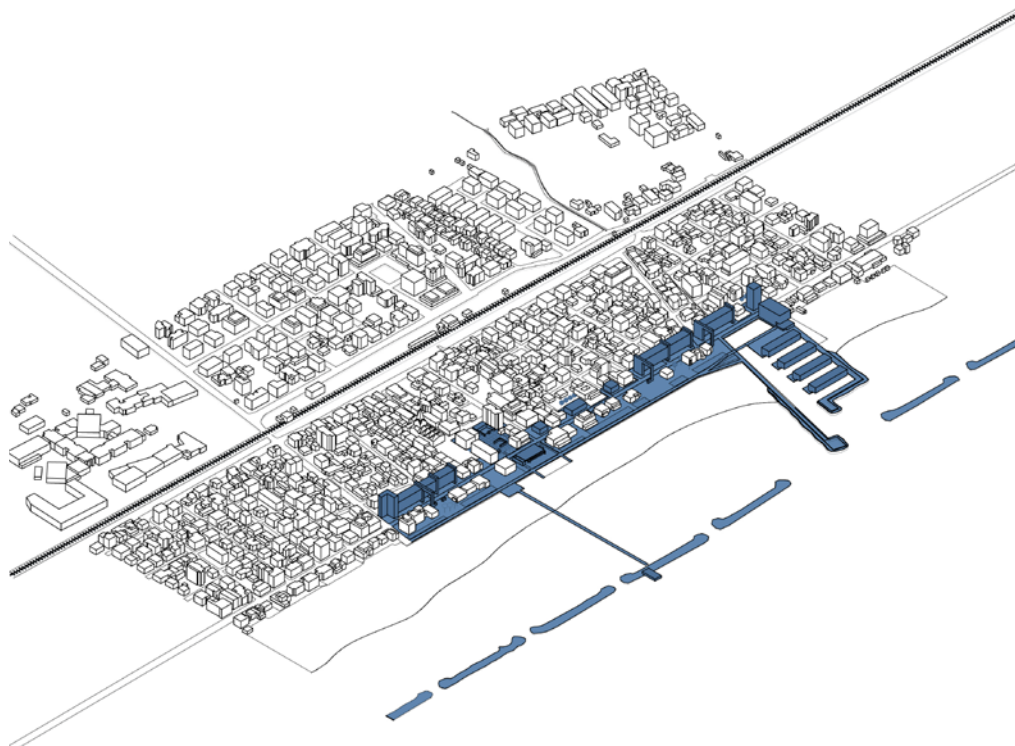


fig.2- La proposta di demolizione

fig.3- La proposta di sostituzione

Gli spazi pubblici non costituiscono dei punti di connessione all'interno del tessuto, il quale si presenta solo come un aggregato di edifici, molto eterogenei e di scarsa qualità edilizia. I calcoli della superficie e delle volumetrie, elaborati in sede di tesi per valutare dal punto di vista quantitativo la situazione esistente, mostrano che la percentuale di suolo libero è più bassa nella zona del lungomare (62%) rispetto all'intera zona di Viserba a Mare (71%). Infatti, gli spazi pubblici a servizio del lungomare sono pressoché inesistenti e poco utilizzabili dall'utenza come tali per la loro sgradevolezza e angustia.

Mentre si evince che la concentrazione edilizia è molto alta, al contrario la densità abitativa è contenuta; sebbene Viserba sia una frazione autonoma in grado di offrire numerosi servizi⁷, e quindi di ospitare residenti tutto l'anno, sono presenti abitazioni e villini destinati prettamente alla permanenza estiva o che sono addirittura disabitati da anni.

All'interno di una porzione di territorio così disomogenea, l'analisi del valore degli immobili, incide sulla determinazione dello schema di sostituzione proposto. Lo stato di abbandono è frequente, infatti molti edifici sono rimasti sfitti da diversi anni, da quando il flusso del turismo di massa è andato via via diminuendo. I vecchi villini hanno un valore elevato che dipende, oltre che dalla loro posizione, anche dal loro pregio architettonico e storico⁸, mentre le strutture alberghiere si discostano, invece, da questa cifra, per il fatto che, oltre al valore effettivo del suolo e dell'immobile, influisce anche quello della rendita annuale.

L'intervento di sostituzione, che opera nell'ottica del lungo periodo, prende in considerazione tutti questi fattori che sono determinanti per la realizzazione del progetto di

un nuovo fronte mare e si concentra sul ruolo che dovrà rivestire lo spazio pubblico del lungomare, inteso come elemento di aggregazione sociale e culturale e come strumento di ricucitura e qualificazione dello spazio urbano e di quello marino.

Il lungomare come elemento di connessione tra ambiente naturale e città

La coesione tra mare e città costituisce la base su cui si fonda questo progetto urbano, il quale aspira a suscitare nelle persone che devono abitare Viserba le sensazioni descritte da Eugenio Turri in merito alla metafora del paesaggio come teatro (*Turri, 1998*). L'uomo che instaura un rapporto con il territorio non si dovrebbe limitare a farlo dal solo punto di vista di attore che opera sull'ambiente modificandolo; egli si dovrebbe porre nei confronti del paesaggio⁹ come se fosse uno spettatore dello scenario che egli stesso ha attivato e trasformato.

L'obiettivo è quello di ristabilire l'equilibrio perso tra spazi collettivi e spazi privati, tra pieni e vuoti; proporzioni che la città ha sempre avuto nella sua storia e che sono venute meno, in seguito alla funzione speculativa e al ribaltamento dell'ottica privato/pubblico nelle scelte degli interessi. Il filo conduttore dell'intero progetto e delle sue articolazioni tematiche e architettoniche è quello del lungomare, inteso come un unico spazio pubblico sul quale si combinano le preesistenze e le nuove forme dei fronti, cercando

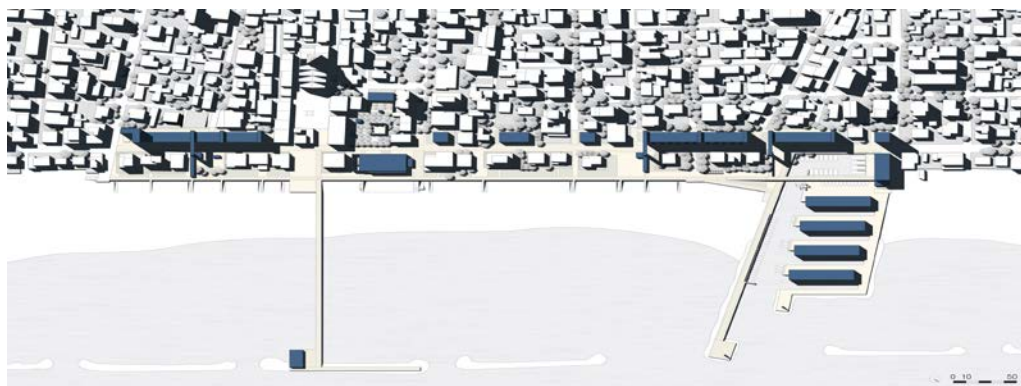


fig.4- Progetto per il nuovo lungomare di Viserba

di costituire una relazione equilibrata e armonica con il mare. Il termine “lungomare” assume un duplice significato: quello consueto, ovvero la strada parallela al mare che costituisce un luogo di passeggio, e quello che rappresenta l'idea di uno spazio ricco di elementi, che non comprende solo la fascia che accompagna la costa, bensì un ambito di pertinenza più profondo. L'intervento cerca profondità trasversali rispetto al mare, con l'obiettivo di instaurare un legame tra il mare aperto (oggi scomparso dalla scena urbana), l'arenile, la prima e la seconda fascia di edificato. Sulla prima fascia a mare, la demolizione puntuale di alcuni edifici, da anni lasciati in evidente stato di abbandono, offre la possibilità di fruire di nuovi spazi pubblici che conferiscono decoro e luce ai nuovi complessi e alla via litoranea.

Questo spazio tra il mare e la città riveste il ruolo di nuova centralità urbana e funziona come un filtro, un elemento di transizione che non rappresenta un limite tra una porzione e l'altra di territorio, ma che, al contrario, li connette. Anche se all'interno del

tessuto del lungomare il sistema originario a fasce è ancora percepibile, il mare torna a rappresentare la sfera naturale e a configurarsi come un'interfaccia diretta sull'artificialità dell'ambiente costruito.

Diversi legami con l'acqua per delineare un nuovo fronte mare

In linea con gli intenti del masterplan strategico, la riqualificazione del waterfront prevede l'inserimento di spazi ed edifici che offrano opportunità culturali e commerciali legate al "polo delle acque"¹⁰ e costituisce un'opportunità per far sì che Viserba torni ad essere una località turistica che sfrutta le sue risorse principali per farne un motivo di attrazione sia stagionale sia per tutto l'anno. Il progetto del lungomare, infatti, è corredato da una serie di proposte architettoniche specifiche che si fondano sull'identità del contesto viserbese, quella di "Regina delle Acque"¹¹. Ogni attrazione progettata aspira ad interagire con il mare in maniera sinergica e differente, rafforzando il legame con esso.

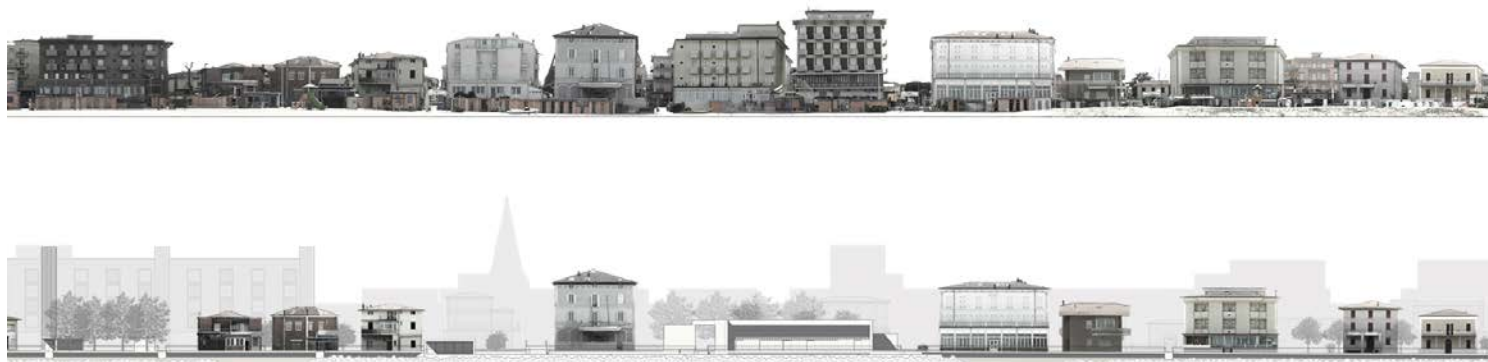
L'intervento di sostituzione interessa una porzione di territorio esteso ed eterogeneo, perciò è stato pianificato in modo che si articoli in tre fasi temporanee che permettono di costruire in aree e momenti diversi e di ragionare sulle problematiche legate a dinamiche di tipo temporale che si potrebbero verificare quando la progettazione è già in stato avanzato, se non conclusa.

Ai fini dell'attuabilità del progetto sono di importanza primaria aspetti come la definizione dei limiti e la configurazione di un nuovo fronte urbano, l'organizzazione di un mix funzionale per evitare che la zona perda totalmente la sua vivacità durante la stagione invernale, l'aumento dell'attrattività residenziale ed il rin vigorimento di quella turistica ed una particolare attenzione al livello perequativo urbanistico.

Realizzazione del polo nautico e della torre residenziale

L'approccio iniziale dell'intervento non prevede massicce demolizioni, bensì la valorizzazione del porticciolo storico attraverso il progetto di una Marina aperta, intesa come delocalizzazione dell'abitato esistente. Il nuovo edificato diviene polo attrattivo del lungomare e punto focale della passeggiata, progettato in sostituzione di una parte di vo-

*fig.5- Tratto centrale del fronte mare.
Confronto tra lo stato attuale e quello di
progetto*



lumi che verranno demoliti successivamente sulla prima e seconda linea; comprende, oltre ai manufatti propriamente destinati ai servizi portuali, anche unità residenziali, attività alberghiere, piccoli spazi di servizio, uffici adibiti al circolo nautico e attività di ristoro.

Il bacino portuale, pari a 21.000 mq, è in grado di contenere fino a 150 posti barca e, insieme all'edificio a torre, inserito in seconda fascia, funge da elemento di confine tra il nuovo lungomare di Viserba e quello di Viserbella. La torre svolge la funzione di edificio "parcheggio" a sostegno del processo di sostituzione, fino a quando non potrà essere adibito a struttura ricettiva o residenziale.

Il tema del rapporto con il mare costituisce lo spunto progettuale da cui si sviluppa una proposta alternativa in grado di suscitare interesse nei confronti di una porzione di clientela elitaria, amante del mare e della vela, prevedendo la realizzazione di residenze offshore dotate di posti barca. La proposta, che consiste nel tentativo di superare la frontiera del lungomare, tiene in considerazione le ricadute dell'intervento anche in termini di impatto, note soprattutto le condizioni e le problematiche attuali delle correnti e dei flussi del delicato sistema marino. Consapevoli del fatto che la limitazione del consumo del suolo sia uno dei concetti chiave per la definizione di scenari di governo delle trasformazioni territoriali, la proposta di costruire in una zona di mare compromessa dal punto di vista paesaggistico, soppiantando una porzione consistente di volumetrie

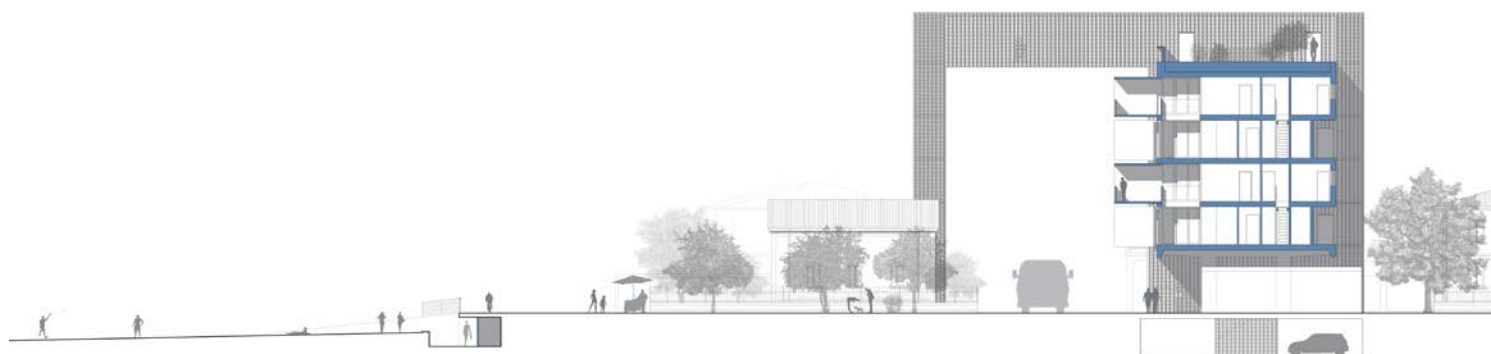


fig.6- Il polo nautico come attrazione per turisti e residenti

che oggi intasano il centro urbano, si è rivelata un'interessante direzione progettuale che mira alla valorizzazione e alla cura dell'architettura urbana. Lo scenario che si viene a delineare mette in evidenza le particolari condizioni determinate proprio dall'essere sospesi tra città e mare aperto: il limite tra edificato e ambiente naturale viene completamente abbattuto.

I cambiamenti apportati alla linea di costa, prolungando il molo del vecchio porticciolo all'altezza delle attuali scogliere per permettere l'ingresso delle barche ed avere un'altezza del fondale idonea al transito, provocherà variazioni alle correnti marine¹². Data l'impossibilità delle correnti di fondo di poter uscire dalla barriera, è stata aumentata la distanza tra le scogliere, le quali sono state abbassate (proseguendo una sperimentazione già avviata), permettendo un maggior ricircolo dell'acqua e contribuendo a formare

un fondale con una certa profondità.

Sostituzione residenziale-alberghiera

La consistente sostituzione di parte del tessuto urbano sulla prima e seconda fascia con nuovi edifici residenziali e ricettivi pone attenzione, in primis, allo spazio pubblico e all'immagine della città.

I complessi alberghiero-residenziali sono misti e integrati, sia dal punto di vista dell'offerta ricettiva sia da quello sociale. Anche nella parte terminale a sud-est, come nel caso dell'edificio in prossimità del polo nautico, che contiene al suo interno piccoli alloggi bi-locali a basso costo, destinati principalmente a utenti giovani e a residenti temporanei, un edificio di otto piani, riservato ad un utilizzo prettamente alberghiero, a uffici e a locali amministrativi funge da elemento puntuale che indica il limite e l'ingresso dell'area del lungomare per chi arriva da Rimini e da via Polazzi.

Nel tratto centrale, tre complessi polifunzionali di cinque piani fungono come fronte continuo sul lungomare e come sfondo della scena urbana. Questi si elevano per una maggior altezza rispetto agli edifici posti sulla prima fascia per permettere la massima vista sul mare, specialmente dalle terrazze semi-pubbliche, mentre il piano terra, riservato alla collettività, rimane permeabile e in diretto contatto con il primo fronte e con il tessuto urbano retrostante.

Rivestono un ruolo importante i collegamenti verticali che, oltre a scandire in maniera ritmata il fronte continuo, costituiscono un sistema per l'articolazione dello spazio



fig.7- Il rapporto di un complesso residenziale con il lungomare

pubblico; questi collegano i terrazzi dei complessi con le piazze della prima fascia, dove un ascensore e un pergolato prolungano e agevolano l'accesso alla passeggiata e alla battigia, rafforzando il legame tra edificato e mare.

L'Unité d'Habitation di Marsiglia, progettata da Le Corbusier (1887-1965) negli anni '40, l'Habitat '67 di Moshe Safdie (1938-), realizzato tra il 1964 ed il 1967 e il meno conosciuto progetto di Giuseppe Vaccaro (1896-1970) e Melchiorre Bega (1898-1976) per il complesso balneare e turistico a Rimini del 1947 sono stati dei riferimenti progettuali importanti.

Sulla seconda fascia si appoggiano piccoli edifici di completamento e riassetamento in cui alcuni edifici vengono sostituiti con residenze su due piani riproponendo le caratteristiche dei villini viserbesi.

Riqualificazione del centro di Viserba e della passeggiata a mare

L'ultimo tema di progetto concentra l'attenzione sul centro di Viserba con l'obiettivo di renderlo ben visibile e riconoscibile percorrendo la strada litoranea o la linea di costa.

Questa zona, sviluppatasi attorno alla piazza storica, ha rappresentato, nel corso degli anni, il cuore pulsante della socialità fungendo da luogo di incontro e di scambio. Con il proseguire del tempo il senso della piazza come spazio pubblico destinato al commercio si è perso sempre più, al punto tale che oggi, nonostante la presenza di alcuni negozi, non si percepisce più la vitalità di un tempo.

Il progetto di riqualificazione di quest'area tenta di integrare il centro di Viserba con la passeggiata, di valorizzarlo demolendo gli edifici più ingombranti e dissonanti, inserendo una serie di spazi pubblici comunicanti tra loro e con la piazza esistente: la nuova piazza a mare connessa alla passeggiata e al pontile che conduce alla scogliera, un giardino urbano ed un giardino d'inverno.

Il legame tra la piazza storica e la nuova piazza a mare è rappresentato da una successione di spazi che rappresentano una regressione simbolica di questo elemento. Da quella del commercio, si passa a quella a mare priva di attrezzature e, proseguendo sul pontile, si giunge alla piattaforma sull'acqua. Emerge all'interno del tessuto questo nuovo asse trasversale che rappresenta la connessione tra l'urbanizzato e l'ambiente naturale.

Un giardino d'inverno offre la possibilità di godere di uno spazio di filtro tra l'interno e l'esterno accessibile durante tutto l'anno e dispone di un punto di ristoro e dell'accesso diretto ad una SPA, interrata sotto alla passeggiata, ma aperta verso il mare. Cercando di mantenere il piano del lungomare il più libero possibile da edificazioni massicce sul primo fronte, questo edificio permeabile permette al verde di penetrare all'interno di esso. Come nel caso del Padiglione dei Paesi Nordici progettato da Sverre Fehn (1924-2009), ai giardini della Biennale di Venezia realizzato nel 1962, il giardino d'inverno, inserito all'interno di questa nuova struttura, diventa uno spazio estremamente semplice, flessibile e compatto, in grado di trasmettere un senso di permeabilità tra gli spazi, grazie all'utilizzo di pochi elementi come il muro portante, delle vetrate totalmente apribili, il tetto che filtra la luce e l'assenza di strutture puntuali in mezzo all'aula.

fig.8- Vista del giardino d'inverno verso il mare



La passeggiata a mare, completa il tema del rapporto tra la città e il mare ed esprime la necessità di disporre di un elemento che permette di percorrere tutto lo spazio pubblico in senso longitudinale davanti al primo fronte di edifici e di godere della vista del mare. Il passeggio avviene ad una quota privilegiata, perché sopraelevata rispetto al livello dell'arenile, come nel caso del lungomare della città belga Oostende; al tempo stesso, le strutture riservate all'attività per la balneazione sono collocate in trincea, al di sotto del percorso così da non ostruire la vista a mare.

Questa fascia è costituita da punti di snodo che permettono il suo collegamento con il sistema retrostante delle preesistenze e dei nuovi interventi sul secondo fronte. In punti strategici è possibile cambiare direzione per raggiungere dei luoghi dotati di scorci visivi particolari e panoramici verso il mare. Uno di questi è il pontile, un percorso panoramico lineare che, proseguendo dalla nuova piazza a mare, attraversa la costa per culminare sulla piattaforma, un punto focale pensato come luogo alternativo per la balneazione rispetto agli stabilimenti balneari e all'acqua chiusa dalle scogliere artificiali. Nella zona del polo nautico il percorso si alza scavalcando il canale della darsena, in modo da non ostacolare l'attraversamento delle barche e da permettere di giungere alla terrazza panoramica del ristorante per godere di una vista sopraelevata rivolta verso l'orizzonte e verso il nuovo lungomare.

ENDNOTES

1 La qualità di questi edifici non ne giustifica il recupero per via degli oneri troppo elevati richiesti per il loro mantenimento o adeguamento.

2 All'inizio del '900 Viserba non possedeva ancora un vero e proprio piano in grado di regolare gli interventi costruttivi. Per anni la frazione rimase priva di un impianto urbanistico e crebbe nel disordine più totale. Le prime grandi lottizzazioni si ebbero nel periodo '60-'65 (grazie all'imprenditore Sante Polazzi), già troppo tardi per poter prevenire i problemi che emersero in seguito legati alla densità e alle distanze dei fabbricati.

3 Sono frequenti i casi di lottizzazioni di aree che un tempo non figuravano all'interno dei piani urbanistici (perché ancora non presenti) come aree demaniali e che, invece, oggi dovrebbero essere considerate come tali. Questo diventa un aspetto critico quando si pianifica un intervento di sostituzione che coinvolge anche suddette aree.

4 Le informazioni sono tratte dal Documento Finco sulla Sostituzione Urbana della Federazione Industrie Impianti e Servizi per le Costruzioni in <http://www.fincoweb.org/files/115912/Documento%20Finco%20su%20Sostituzione%20Urbana.pdf> 09.2011

5 Esso corrisponde al tratto centrale dell'abitato; si sviluppa per circa 600 metri da via Polazzi, unica strada che attraversa la linea ferroviaria e che collega il lungomare al territorio interno, fino al piccolo porto-canale costruito alla foce della Fossa dei mulini.

6 La pianificazione del fronte mare e la costruzione degli alberghi e delle strutture per il turismo è avvenuta, negli anni 70, a seguito di scelte arbitrarie dei singoli proprietari e costruttori, i quali potevano decidere di posizionare i propri edifici in "prima linea" o in "seconda linea". L'utilizzo di questi termini deriva da questo episodio storico.

7 Molti dei quali ubicati nella zona di Viserba a Monte, quella posta oltre la ferrovia.

8 Attualmente un villino d'epoca con una superficie di 200 mq, collocato sul fronte mare, viene messo in vendita a 880.000 euro. Se si confronta il prezzo di vendita di una villetta di 250 mq, sempre collocata a Viserba a Mare, ma che è posta sul secondo fronte, con quello del villino sul fronte mare, la differenza (che non dipenderà solo ed esclusivamente dalle reciproche collocazioni) è notevole. La villetta, infatti, viene venduta a 560.000 euro. Questi dati, forniti da agenti immobiliari, derivano dall'analisi effettuata sull'andamento del mercato relativo alla compravendita di alcune villette viserbensi nel corso dell'anno 2012.

9 In questo caso, si tratta del paesaggio urbano, categoria che Turri non contempla, ma che, per estensione, viene assoggettata alla stessa metafora del teatro proposta dallo scrittore.

10 Nel caso delle zone periferiche di lungomare, che dovrebbero inserirsi all'interno di un sistema integrato di lungomare, la relazione tecnica relativa al masterplan contiene due capitoli riguardanti il "Lungomare Rimini nord" e il "Lungomare Rimini sud". Per ciascuno di essi è prevista una specifica proposta progettuale in linea alle caratteristiche intrinseche dei luoghi; nello specifico, per Rimini Sud corrisponde all'idea di un "polo del

benessere” e per la zona nord a quella di “polo delle acque”.

11 Il territorio viserbese è condizionato in misura straordinaria dalla presenza del fiume Marecchia; Viserba si trova al centro della conoide fluviale e tutta l'area risente del poderoso sistema di falde acquifere che permea il suolo a una bassa profondità. Questa caratteristica ha contraddistinto questa zona nella storia a tal punto che a Viserba è stato assegnato l'appellativo di “Regina delle Acque”. Viserba dispone ancora oggi di fonti di acqua potabili e pulite, come la fonte Sacramora, la quale emerge all'altezza della paleofalesia (che provoca il sopraelevamento di Viserba a Monte di circa una decina di metri rispetto al livello del mare).

12 Non sono state sondate ma potrebbero essere analizzate attraverso un attento studio di rilevazione periodico dei fenomeni con adeguati monitoraggi per poter intervenire con aggiustamenti tesi a liberare le correnti da accumuli dannosi, preservando al meglio la linea di costa ed evitando le erosioni e i depositi di fango.

REFERENCES:

- AA.VV., “Nella nuova Rimini”, *Domus*, 228, 03/1948, Milano, Editoriale Domus, pp 1-3
- AA.VV., “Nuovo centro a mare a Rimini”, *Domus*, 231, 06/1948, Milano, Editoriale Domus, pp 2-7
- AA.VV., “MvRdV: 1997-2002”, *El Croquis*, CXI, 2002, Madrid, El Croquis
- Airaldi Luigi, “Pianificazione urbanistica e trasformazione del territorio sulla riviera romagnola”, *Storia Urbana*, 32, 1985, Roma, Franco Angeli, pp. 123-160
- Balducci Valter, Orioli Valentina, “Spiagge urbane. Progetti per gli spazi pubblici sull'acqua”, *Arredo e città*, 2, 2006, Longiano (FC), Museo Italiano della Ghisa
- Faina Giancarlo, “Salvaguardia delle acque di balneazione”, in AAVV *Un mare senza voce... tra flussi e riflussi*, Mariotti Simone (a cura), vol. 3, Rimini, Associazioni Basta Merda in Mare, Maricla e Rifiuti Zero, 2009
- Farnè Elena (a cura), *Nuovi paesaggi costieri: dal progetto del lungomare alla gestione integrata delle coste, strategie per le città balneari*, “Quaderni sul paesaggio”, Bologna, Regione Emilia-Romagna, 2008
- Janson Alban, Krohn Carsten, *Le Corbusier: Unite d'Habitation*, Marseille, Stuttgart, Axel Menges, 2007
- Norberg-Schulz Christian, Postiglione Gennaro, Sverre Fehn: opera completa, Milano, Mondadori Electa, 2007
- Safdie Moshe, *For everyone a garden*, Cambridge, MIT, 1974
- Turri Eugenio, *Il paesaggio come teatro: dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, “Saggi Marsilio. Critica”, Venezia, Marsilio, 1998
- Zaghini Maurizio, *Viserba e... Viserba*, Faenza, Luisè, 1983

Websites:

<http://www.provincia.rimini.it>

<http://www.riminifutura.it>

<http://www.riminiventure.it>

<http://www.pscrimini.it>

Veronica Giacomini

veronicagiacomini@libero.it

Graduate in Architecture at the Faculty of Architecture “Aldo Rossi” at Cesena, Alma Mater Studiorum - University of Bologna – a.y. 2011/2012. Thesis on architectural and urban composition entitled “Replacement of the urban structure. Project of Viserba's waterfront”, supervisors Arch. Antonio Esposito and Arch. Valentina Orioli.

Luca Morgagni

lucamorgagni@libero.it

Graduate in Architecture at the Faculty of Architecture “Aldo Rossi” at Cesena, Alma Mater Studiorum - University of Bologna – a.y. 2011/2012. Thesis on architectural and urban composition entitled “Replacement of the urban structure. Project of Viserba's waterfront”, supervisors Arch. Antonio Esposito and Arch. Valentina Orioli.