

un



mare

un'idea progettuale per la
riqualificazione dell'area
portuale di rimini

relazione

consorzio **rimini** porto

fabio ferrini architetto
michele giacobbi designer
luca morganti architetto
fausto venturini architetto

UN ALTRO MARE

Un'idea progettuale per la riqualificazione dell'area portuale di Rimini

Fabio Ferrini architetto
Michele Giacobbi designer
Luca Morganti architetto
Fausto Venturini architetto

RELAZIONE

introduzione

Il progetto è relativo al nuovo Lungomare di Rimini, nel tratto compreso fra il Porto e la rotonda di Piazzale Fellini (Grand Hotel).

Affrontare un progetto così complesso comporta inizialmente una serie di problematiche che occorre evidenziare attentamente per focalizzare bene gli obiettivi e, soprattutto, per trovare in seguito la possibilità di realizzarli. Cercando di non lasciare nulla di impensato, il nostro primo approccio si è quindi preoccupato di mettere insieme realtà molto diverse nella costruzione di uno spazio comune da condividere. Per questo motivo l'interesse si è principalmente concentrato in uno studio sistematico dei materiali che negli anni le amministrazioni riminesi hanno elaborato per costruire il futuro della città. Al *Piano Regolatore Generale* di Rimini si sono aggiunti altri strumenti urbanistici che oggi attendono una loro applicazione concreta.

In particolare il *Piano Strategico* ed il *Piano Strutturale Comunale* affrontano molte delle questioni che riguardano: il problema del lungomare e i suoi collegamenti con il centro della città; il traffico ed i parcheggi; la mobilità leggera ed il sistema della rete pubblica di collegamento; la fruibilità della costa da parte del turismo e le necessità di vivibilità dei residenti.

Da una parte quindi il rispetto della volontà pubblica, dall'altra l'intenzione di migliorare l'offerta commerciale. Grazie ai Piani, oggi le due cose sembrano non entrare in contraddizione ed è su queste basi, infatti, che abbiamo strutturato l'intero progetto.



Linee guida per una lettura del progetto

Le "linee guida" che sono state utilizzate nella redazione del progetto si possono così riassumere:

L'area del Lungomare verrà interamente pedonalizzata (vedi Piano Strategico e PSC). Facendo nostra l'idea dei Piani, sulla banchina esistente, caratterizzata dai parapetti in marmo accuratamente disegnati lungo la passeggiata e dall'attuale

sede stradale, sarà possibile camminare, correre ed andare in bicicletta. **Anche l'attuale rotonda su cui prospetta il Grand Hotel verrà pedonalizzata.** La rotonda esula dall'area di progetto, tuttavia non è possibile immaginare un radicale isolamento dell'ambito di città preso in esame poiché le proporzioni e l'importanza che questo riveste sono tratti decisivi per il cambiamento dell'intera area metropolitana della costa. Questa soluzione faciliterà l'attuazione dell'idea contenuta nel Piano Strutturale che intende pedonalizzare l'intero Lungomare fino a Bellariva. In futuro cioè la rotonda sarà comunque svuotata dal traffico veicolare, prevedere già ora una sua pedonalizzazione ci aiuta a definire con maggiore dettaglio i percorsi e le attese dei fruitori nella scoperta del nuovo progetto.

Pedonalizzare la rotonda significa anche dare continuità all'asse Principe Amedeo che, continuando nell'area verde della Fontana dei Quattro Cavalli, potrà arrivare alla spiaggia - e quindi al mare - con un prolungamento verde dove sistemare





eventuali SPA marine. Se la comunicazione veloce non potrà più utilizzare l'arteria del Lungomare che oggi smaltisce gran parte del traffico estivo per raggiungere le spiagge, i veicoli dovranno necessariamente passare per i viali delle Regine e inoltrarsi a pettine verso il

mare. **La maggior parte dei mezzi motorizzati raggiungerà la zona da viale Duilio e Cappellini.** Gli schemi, qui a fianco riportati, descrivono questa mobilità indicando i sensi unici. Il senso di marcia sarà ottimizzato in relazione alla capacità di eliminare il più possibile gli incroci tra i veicoli e gli attraversamenti a raso; di calibrare un giusto rapporto tra numero dei fruitori dell'area e sistema di percorrenza residenziale e di individuare scorrimenti lenti ma continui.

Grande importanza sarà attribuita al trasporto pubblico seguendo ancora gli intenti del Piano Strutturale. La "Linea di Forza" passerà per i viali delle Regine, seguirà per via Cappellini ed attraverserà il viale Cristoforo Colombo fermandosi in due punti laterali di questa bretella di collegamento. Raggiungerà in fine l'attuale incrocio di largo Boscovich attraversando in *trincea* la destra del Porto. Saranno così servite strategicamente e in modo equilibrato tutte le funzioni del nuovo progetto.

I parcheggi di servizio saranno opportunamente sistemati nella fascia baricentrica dell'area di progetto. Il numero delle auto che potranno alloggiarvi sarà di poco maggiore rispetto a quello dei posti che verranno sottratti alla zona dopo la sua pedonalizzazione. Il motivo di tale scelta è da rintracciarsi, ancora una volta, nella volontà espressa dal Piano di non congestionare più l'area con mezzi di trasporto ma di abituare lentamente i fruitori ad utilizzare sistemi pubblici e la mobilità leggera a basso impatto. Questo **parcheggio allora sarà creato per "soddisfare i bisogni speciali del progetto e non interverrà nella qualità della percezione dei luoghi"** (Piano Strategico).

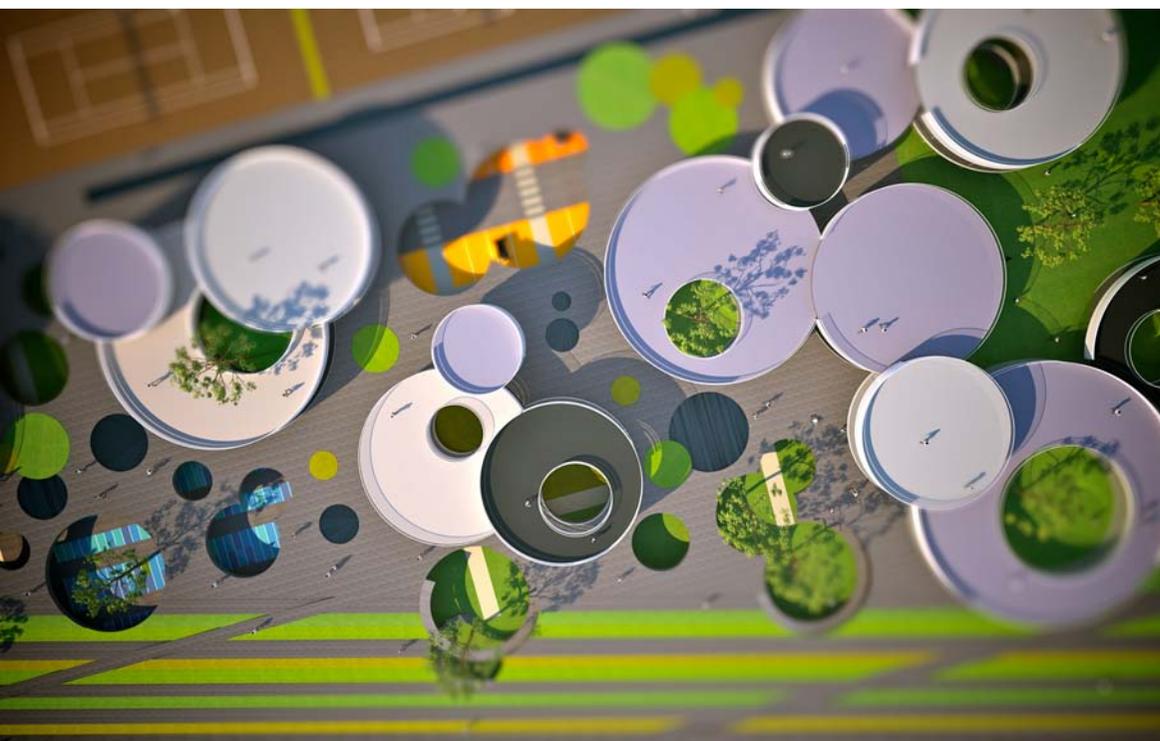
Vi è poi la necessità di potenziare tutte le strutture ricreative e sportive della zona rispetto agli attuali standard, con una attenzione particolare alla fascia dell'arenile. E' previsto un ampio utilizzo di tecnologie per l'architettura sostenibile e lo sfruttamento di energie da fonti rinnovabili. L'obiettivo infine è quello di superare tutte le attuali criticità dell'area tra cui - oltre al traffico, al rumore e allo smog - l'assenza di verde pubblico, la bassa qualità generale dell'edificato e degli spazi pubblici.

Descrizione dell'intervento

La soluzione individuata, che caratterizza l'intero progetto, che lo struttura in tutte le sue parti e ne indirizza le scelte, è la **creazione di una piastra sopraelevata di appena due metri rispetto all'attuale piano stradale.** L'elevazione in quota farà di questo luogo un percorso di contemplazione, garantendo la vista da un punto finora inusuale della spiaggia e del mare altrimenti occultati dalla presenza degli stabilimenti balneari posti a ridosso della banchina di passaggio. Lo spazio libero della piastra, ottenuto collocando le autorimesse al livello sottostante, offrirà la possibilità di aumentare la capacità ricreativa dell'area rispetto a quanto oggi accade. Sarà infatti in grado di ospitare spazi e attrezzature all'aperto di libera fruizione, ma anche luoghi di relazione e di socializzazione che rappresentano motivi di attrazione sia per i turisti che per i residenti, anche al di fuori della stagione estiva. **Sulla piastra allora saranno sistemate le funzioni ricreative legate al divertimento** (discoteche e loisir), **al ristoro** (ristoranti e bar), **al passeggio** (attività commerciali e percorsi di transito) e **al riposo** (piazze e luoghi riparati).

Il processo compositivo, l'utilizzo della forma circolare che diversifica i momenti altrimenti rigidi della piastra e della linearità classica dei segni del *waterfront* più indicati alla percorrenza che non alla stanzialità, prenderà corpo giocando con le nuove prospettive che si apriranno da questo nuovo osservatorio sul mare. Il cerchio è una sorta di icona figurativa delle città balneari, a Rimini ricorre sovente nelle architetture razionaliste che prospettano sul mare, dal Nettuno al Delfinario, dalla rotonda del Grand Hotel alla piazzata della nuova Darsena. Essendo una forma geometrica pura la difficoltà del suo utilizzo sta nella capacità di assegnarle una connotazione moderna facendo attenzione a non cadere in un impiego nostalgico o, cosa peggiore, nell'accordarle il ruolo simbolico di irradiazione da un unico centro, creando piazze quasi sempre disabitate. Noi pensiamo che soltanto attraverso una proliferazione di centri e una pluralità di momenti che si legano a diverse sensazioni è possibile realizzare spazi della differenza.





Nella parte posteriore della piastra, quella per intenderci che si rivolge verso la città, saranno ubicate le strutture sportive della zona: campi da tennis con la possibilità di un campo centrale con tribune e il campo di pattinaggio.

Al di sotto della piastra sopraelevata saranno opportunamente sistemati i parcheggi seminterrati, ad una quota inferiore di 1,5 metri rispetto alla banchina esistente. Nella composizione degli spazi commerciali in quota e tra i vari campi sportivi si apriranno delle fenditure nella piastra così da permettere una continuità tra il parcheggio sottostante e la passeggiata in quota. La comunicazione visuale è affidata ad ampie aperture che mettono in comunicazione i due livelli e a fori circolari nel pavimento che permettono alla vegetazione di emergere dall'interrato. Una serie di risalite pedonali con pendenza inferiore all'8%, permetterà i collegamenti con la città e la banchina del Lungomare. Non dovrà esserci, insomma, divisione netta tra ciò che sta sopra e ciò che avviene sotto, l'importante, crediamo, non è tanto nascondere le auto alla vista dei passanti ma, piuttosto, valorizzare il momento in cui si giunge in questo luogo, con qualsiasi mezzo. La possibilità di una frequente relazione tra gli spazi sulla piastra ed il parcheggio sottostante, scongiura di fatto il pericolo di trovarsi in un garage interrato senza nessuna vocazione identitaria sul modello dei tanti presenti nei numerosi centri per il commercio. Ampie rampe carrabili permetteranno di raggiungere la quota con inclinazioni leggere quasi impercettibili per non creare, anche in questo caso, la fastidiosa sensazione di inabissarsi in un interno chiuso e sotterraneo. Il parcheggio avrà una percorrenza circolare a senso unico con ingresso ed uscita separati così da non creare conflitti di percorso che potrebbero produrre incidenti.

Verso la rotonda la composizione urbana è completata da una struttura lineare ad andamento orizzontale, in grado di ospitare il Parco Marino ed il Delphinarium. Questo edificio si origina direttamente dalla piastra come un suo prolungamento naturale, ne risulta un'immagine mitigata e quasi impercettibile perché fortemente integrata alla nuova configurazione del luogo. Sarà possibile, infatti, percorrere gli spazi del Parco Marino non soltanto nei suoi suggestivi interni, dove all'attrazioni in mostra si sommeranno le rifrazioni della luce radente dall'alto sulle teche marine, quanto nei suoi camminamenti esterni che lo attraversano e lo compenetrano guidando il fruitore in una vera e propria "promenade architecturale".

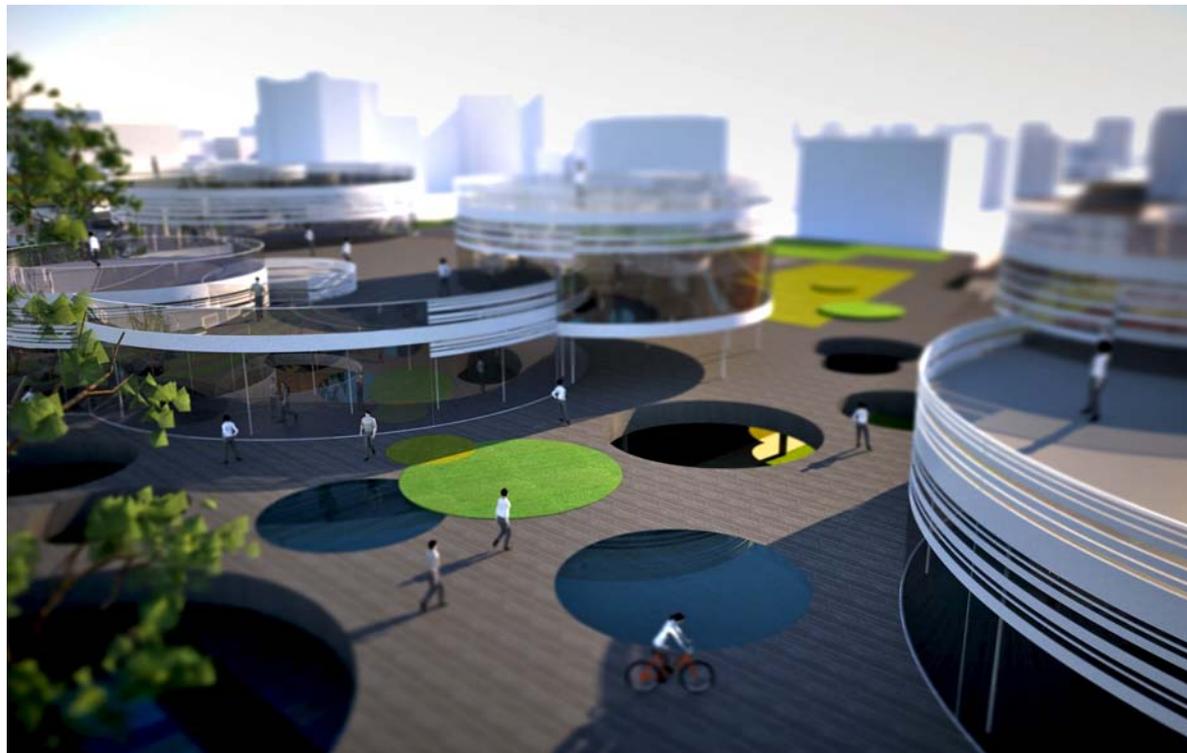
Sul versante opposto del Delphinario, quasi simmetricamente rispetto agli edifici circolari in quota, il parco verde degrada dalla piastra fino ad abbracciare l'ottimo edificio dell'A.N.M.I. Il parco è un'ampio spazio terminale che raccoglie le direttrici della zona sportiva con il campo centrale, del parcheggio sotterraneo, del



porto, della spiaggia e sarà di supporto all'organizzazione della nuova viabilità. Una tettoia aggettante accompagnerà la parte finale della corsa della navetta pubblica arrivando a coprire parte del parco, permettendo così una piacevole permanenza all'ombra tra il verde. Questo elemento servirà in futuro a raccogliere la penisola della nuova Darsena. **L'attenzione che il progetto riserva agli spazi verdi, la cui superficie è più che triplicata rispetto all'esistente, fa di questi ultimi dei luoghi pubblici interamente fruibili dodici mesi l'anno.** Il Parco diventerà il polmone verde della nostra proposta, le sue propaggini si insinueranno negli interstizi che collegano le varie funzioni come connessione riconoscibile tra le parti. Verde e camminamenti occuperanno lo spazio ora occupato dalle strade, scomparirà la distinzione rigida tra edifici e percorsi e tutto sarà più permeabile al movimento delle persone.

Il verde è anche l'elemento di connessione tra la passeggiata del lungomare e la spiaggia. Se, nella configurazione di un nuovo disegno per l'arenile, la parte più vicina alla battigia sarà riservata alla classica balneazione, la zona di contatto con i percorsi pedonali subirà una modificazione con l'intento di razionalizzare l'attuale congestione e caoticità dei servizi e degli stabilimenti. Una linea sinuosa di collegamenti, sul modello della disposizione del bagno del Gran Hotel, individuerà **una fascia di pertinenza dove collocare un importante polo per le attività sportive che posso essere svolte direttamente sulla sabbia. Qui troveranno spazio anche i momenti di ristoro con i nuovi bar e ristoranti, sul modello di quelli presenti sulla piastra, intervallati da estesi solarium, da aree verdi e specchi d'acqua e, naturalmente, sarà qui che collegheremo le cabine balneari.** Quest'ultime sono pensate per una migliore riservatezza degli utenti. La loro forma circolare in questo caso servirà direttamente la funzione, all'interno saranno infatti collocate le docce e bagni, sul perimetro esterno tutte le cabine il cui accesso sarà opportunamente schermato da una alta siepe di rispetto.

Il progetto di massima che presentiamo vuole incentivare, dunque, la fruibilità pubblica per una riappropriazione della città da parte di tutti quei soggetti che intendono goderne, sfruttandone le potenzialità intrinseche coadiuvate da un segno architettonico consapevole e rispettoso.



CONSORZIO RIMINI PORTO

