

Paesaggi di margine e forme di vuoto. Percorsi per la costruzione della città attiva

Romeo Farinella

Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Ferrara fil@unife.it

Elena Dorato

Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Ferrara drtlne@unife.it

Abstract

Le sfide che la progettazione urbanistica e del paesaggio si trovano oggi a dover affrontare hanno radici profonde nei processi di trasformazione delle città con forti ricadute sia sugli stili di vita che sulla salute della popolazione. Questa sfida trova nell'idea di 'Città Attiva' un nuovo terreno di confronto e di sperimentazione progettuale e interdisciplinare. In questa prospettiva, il riuso dei vuoti urbani, degli spazi marginali e di risulta, delle aree verdi incolte o abbandonate costituisce un'importante risorsa da sfruttare per arricchire, quantitativamente e qualitativamente, le dotazioni di verde e gli spazi pubblici di una città, siano essi luoghi per lo svago e la ricreazione, per il gioco, la pratica sportiva e l'attività motoria, per la socialità, e la cultura. Questo contributo presenta due sperimentazioni meta-progettuali che il laboratorio di ricerca CITERlab del Dipartimento di Architettura dell'Università di Ferrara sta conducendo nelle città di Ferrara e Rimini, lavorando sul riavvicinamento disciplinare tra urbanistica, paesaggio, salute pubblica e attività motoria.

Parole chiave

Città Attiva, urbanistica, aree marginali, strutture verdi.

Abstract

The many challenges that urban and landscape planning are facing today are deeply rooted in the transformation processes that cities have been undergoing, with important impacts on both the lifestyle and health of the population. Such a challenge finds within the concept of the 'Active City' a new field of debate, and of interdisciplinary and project experimentation. In this perspective, the reuse of urban voids, marginal and fringe spaces, as well as abandoned or underused green areas represents a fundamental resource to be exploited for enhancing, quantitatively and qualitatively, a city's public and green spaces, as either places for leisure and recreation, sport and physical activity, or social interaction and culture. This contribution presents two meta-design experiences that the research laboratory CITERlab of the Architecture Department – University of Ferrara is developing in the cities of Ferrara and Rimini, working on a disciplinary merging between urbanism, landscape design, public health, and physical activity.

Keywords

Active City, urban planning, fringe spaces, green structure.

Received: March 2017 / Accepted: April 2017

© The Author(s) 2017. This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License (CC BY-SA 4.0). If you remix, transform, or build upon the material, you must distribute your contributions under the same license as the original.

DOI: 10.13128/RV-201713 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

La città attiva. Nuove pratiche nell'uso e per la costruzione dello spazio pubblico

Quando Marcovaldo trova i funghi in città, si illude di avere scoperto un angolo di natura tra il cemento e l'asfalto. Nonostante il suo riserbo, il protagonista del romanzo di Italo Calvino raccoglierà i funghi insieme ad un gruppo di sconosciuti, felici all'idea di potersi gustare una frittata, operazione azzardata poiché finiranno tutti in ospedale. Marcovaldo si salverà, ma non la sua illusione di avere ritrovato la natura nella città. L'attualità di questa metafora non risiede nel rammentarci che spesso, in città, la natura si ritaglia delle nicchie ri-colonizzando spazi abbandonati o mal costruiti, quanto invece nel rimarcare la tendenza degli elementi naturali – al di là delle apparenze – ad ammalarsi a loro volta se inseriti in un contesto urbano 'malato'. Specialmente a partire dai movimenti di riforma sanitaria urbani, sviluppatisi in Europa dalla metà del XIX secolo, la descrizione della città come corpo malato e della progettazione urbanistica e del paesaggio come cura in grado di contrastare la degenerazione urbana, prodotto della rivoluzione industriale, si sono via via integrati in un sistema di pianificazione fondato su principi di igiene urbana (Calabi, 1979; Lavedan, 1993), tra i quali emerge il valore strutturale del verde.

La natura in città può infatti rappresentare un ele-

mento-chiave di sostenibilità solo a condizione che la città sia sana, o che sia comunque disposta ad accettarla come possibile terapia per la sua salvezza. Oggi, in Europa come in numerosi altri paesi del mondo, il dibattito sul tema e sulle relazioni esistenti e potenziali tra città e natura viene spesso declinato come orizzonte perseguibile per raggiungere l'obiettivo della città sostenibile, resiliente e sana. Pur non essendo una tematica nuova, una simile prospettiva ri-attualizza il rapporto tra urbanistica, paesaggio e salute pubblica, identificabile con il modello e le pratiche proprie della cosiddetta *Città Attiva* (Edwards, Tsouros, 2008). La città attiva la possiamo definire come quel contesto

in cui le infrastrutture, i servizi di mobilità, sportivi, ricreativi e l'ambiente sociale facilitano l'uso del corpo nella vita quotidiana contribuendo a rendere la città più sana, intelligente, vivibile e sicura. (Borgogni, 2013)

La città attiva si pone, quindi, come obiettivo quello di affrontare in chiave interdisciplinare e complessa le sfide urbane della contemporaneità, intrecciando: la lotta alla sedentarietà, attraverso la promozione dell'*active living* in contesti urbani coerenti; la riqualificazione urbana e paesaggistica; la promozione di forme di mobilità attiva e ambientalmente sostenibile.

In tale prospettiva, gli spazi pubblici (le strade, i

Fig. 1 – Forme “Tipologie di vuoto e spazi verdi residuali a Ferrara e Rimini” (Elena Dorato, 2017).



marciapiedi, le piazze, i parchi e i giardini e così via) divengono gli elementi strutturali di un'organizzazione urbana capace di supportare e favorire la pratica motoria quotidiana costante. Come ci ricorda Roland Barthes (2008), è l'intensità delle funzioni che insistono nel centro urbano che caratterizza le nostre città europee e, potremmo aggiungere, ci danno la misura del loro dinamismo, contribuendo, anche inconsapevolmente, allo svolgimento di quella attività motoria quotidiana, necessaria per il nostro benessere psico-corporale. Ovviamente, esistono numerose e diverse rideclinazioni dell'idea di spazio pubblico, così come esistono spazi formali e informali, storici e contemporanei. La categoria 'spazio pubblico' si è, infatti, ampliata e racchiude oggi anche situazioni meno definite, spesso esito di processi di frammentazione urbana che caratterizzano la città contemporanea, o di una cattiva progettazione e gestione delle trasformazioni urbane. Del resto, le città si sono dilatate nelle campagne, divenendo un campo di contrasti, tensioni, discontinuità, frammentazioni e assemblaggi, come scrive André Corboz (1995). Questo processo di dilatazione e diffusione dell'urbano ha certamente una forte pertinenza con i temi propri della città attiva: si tratta di lavorare sull'intreccio e la messa in relazione di un insieme di spazi vuoti di diversa natura (aree agricole intercluse, relitti naturali, spazi infra-

strutturali, percorsi rurali, centri minori inseriti nelle fasce periurbane, ecc.) che ritroviamo tra le frange, lungo i margini e negli interstizi rimasti nel mezzo delle aree urbanizzate. Tali situazioni, attraverso il progetto urbano e di paesaggio, possono diventare sistemi di connessione in grado di favorire la fruibilità ciclabile e pedonale e le relazioni, fisiche e sociali, tra le diverse parti della città.

L'idea di città attiva è dunque strettamente connessa all'atto del camminare, dello spostarsi in bicicletta, con i pattini o altri mezzi attivi e sostenibili; dell'integrare, nelle azioni quotidiane, le più svariate pratiche motorie, dal giardinaggio e orticoltura all'attività sportiva; del garantire un'accessibilità equa e diffusa a tutte le categorie d'utenza. Pertanto, un simile carattere, per potersi affermare come fattore connotante l'organizzazione della città contemporanea, non può prescindere dall'idea di relazione, di connessione di rete e corridoio. I marciapiedi ben dimensionati, le strade pedonali dei centri città, le aree verdi pubbliche non sono più sufficienti e



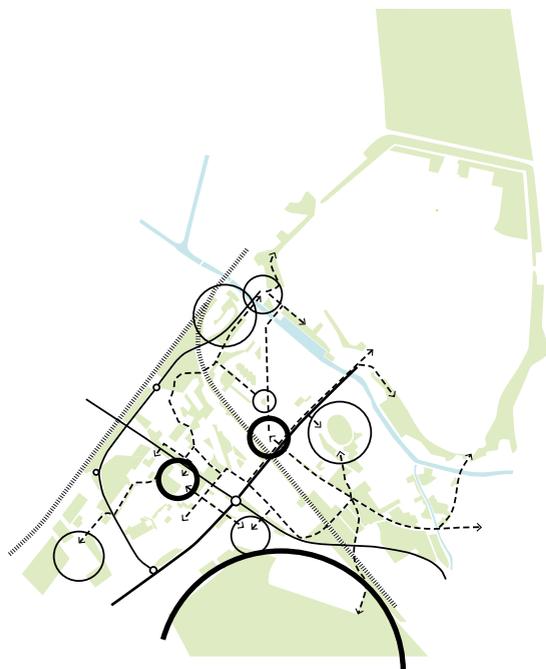
non si può più ragionare solo per luoghi puntuali e segmenti. Le nostre aree urbane – qualunque sia la loro dimensione e struttura – devono sempre più diventare sistemi integrati e interconnessi in grado di favorire pratiche motorie diffuse e quotidiane (Borgogni, Farinella, 2017). In questa prospettiva, la rigenerazione urbana e paesaggistica può arricchirsi di nuovi significati, favorendo la biodiversità e le altre funzioni ecologiche e ampliando e diversificando lo spazio pubblico, garantendo una più ampia fruibilità sociale. Natura, campagna, paesaggio, spazio pubblico dovrebbero diventare i sostantivi di un progetto di città fondato sulla capacità di costruire reti di spazi aperti in contesti urbani e metropolitani, favorendo pratiche di città attiva in grado di consolidare e ampliare quelle azioni di prevenzione socio-sanitaria auspicate dalle politiche nazionali e internazionali della sanità pubblica.

Vi sono città che, da tempo in Italia, stanno cercando di intraprendere questo percorso che intreccia salvaguardia del patrimonio, ampliamento della do-

tazione di spazi pubblici e promozione di stili di vita attivi e parleremo in seguito di due di loro: Ferrara e Rimini. Tuttavia, l'Italia è un paese che presenta forti differenze strutturali anche nel campo delle politiche urbane e, in molte città, le strategie in atto ancora oggi favoriscono il dominio dell'automobile, presentando spazi pedonali, pubblici e ricreativi limitati e, spesso, segmentati e frazionati.

Green structure come connessioni 'attive' nel tessuto urbano

I tentativi di concretizzare le politiche territoriali per la sostenibilità hanno messo in evidenza un rilevante approccio progettuale, perseguito in questi decenni da molte città europee. Si tratta della concezione degli spazi aperti come componenti di una rete di *green structure* urbane, in grado di stabilire un nuovo rapporto tra natura e città. L'obiettivo dichiarato è quello di riconsiderare i cicli di vita urbana in chiave ecologica, associandoli a politiche e progetti di riqualificazione necessari per tentare di invertire



parco delle mura e parco nord



polarità urbane



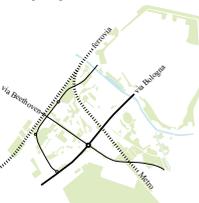
sistema frammentato del verde



principali connessioni ciclo-pedonali



principali infrastrutture



ricomposizione degli spazi verdi: nuove green structures



la tendenza alla diffusione urbana e per riavvicinare la progettazione urbanistica e del paesaggio alle discipline della salute.

Qualunque sia la loro natura, complessità e qualità, si tratta di aree, relitti, strutture attraverso le quali è possibile dare vita ad un sistema integrato di aree verdi e non edificate; l'obiettivo è ravvisabile nel tentativo di contrastare le spinte verso l'espansione urbana, ampliando e diversificando il patrimonio degli spazi pubblici ricreativi, nella prospettiva di una più estesa fruibilità per tutti i cittadini. Ciò richiede un progetto fondato su prospettive e strategie chiare, seguite da azioni e interventi precisi, in grado di valorizzare e salvaguardare le situazioni qualitativamente rilevanti attivando, per le altre, interventi di riqualificazione. Questa è la strada che molte città in Europa stanno seguendo, potendo contare, dentro i propri confini metropolitani, di percentuali oscillanti tra il 50 e il 65% di aree non edificate, come nei casi di Vienna, Monaco di Baviera, Oslo, Helsinki o Parigi. La natura e l'articolazione di queste reti di spazi aperti è quanto mai varia e ogni città o area metro-

politana presenta caratteristiche proprie. Spesso è rilevante la presenza dell'acqua e, in particolare, dei fiumi e dei canali che possono, di caso in caso, essere luoghi monumentali, vie di mobilità e comunicazione o straordinarie aree naturalistiche (Farinella, 2013); inoltre, l'importanza dei corsi d'acqua urbani emerge periodicamente a seguito di eventi catastrofici in quei territori dove l'urbanizzazione ha prevaricato il contesto naturale e, oggi, il tema della resilienza delle nostre città si sta imponendo come ulteriore aspetto-chiave da considerare in processi e progetti di ricomposizione e sviluppo urbano incentrati sulle trame verdi e blu, sulla qualità ed efficienza degli spazi pubblici e sulla rete della mobilità attiva e su interventi in grado di contrastare anche l'emissione in atmosfera di CO₂.

Tra gli esempi più recenti e innovativi, possiamo citare il *Cloudburst Management Plan* di Copenhagen e il *Green Network Plan* di Amburgo. Il primo incarna una strategia di adattamento degli spazi aperti urbani quali strade, piazze, parchi e giardini alle violente precipitazioni meteoriche, prevenendo così le

pagina a fronte

Fig. 2 – Ferrara oltre le mura

(elaborazione grafica CITERlab, 2017).

inondazioni su un'area della città pari a circa 34 Km quadrati. Questa nuova generazione di infrastrutture e reti verdi e blu è capace di assicurare, in condizioni di assoluta sicurezza, la resilienza della città, al contempo potenziando l'offerta di servizi ricreativi, sportivi e di mobilità (poiché i nuovi corridoi verdi permetteranno numerose connessioni ciclabili e pedonali) e di salvaguardia della biodiversità.

Il secondo esempio rappresenta una strategia multilivello, un ambizioso piano che, tra i suoi obiettivi, vanta anche quello di depotenziare l'uso dell'automobile rendendola un mezzo di spostamento urbano secondario nell'arco temporale di 15-20 anni. La città di Amburgo può vantare un grande patrimonio di aree verdi e spazi pubblici all'aperto: parchi, giardini, aree giochi, campi sportivi e cimiteri disseminati dal centro alle periferie, alcuni dei quali già connessi tra loro grazie a due anelli verdi concentrici. L'obiettivo principale del *Green Network* è quello di meglio collegare questi spazi grazie alla realizzazione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili isolati dal traffico veicolare, azioni che concorreranno a promuovere attività ricreative all'aria aperta, consacrando Amburgo come 'metropoli verde'.

Ritornando all'idea di *green structure* urbana, si possono riconoscere tre insiemi di componenti che contribuiscono, o che possono contribuire, alla costruzione di una rete di spazi aperti. Preliminarmente,

bisogna citare quegli elementi e strutture naturali e paesaggistiche che caratterizzano il sito sul quale una città è cresciuta e si è sviluppata: strutture geomorfologiche, componenti vegetazionali o particolari forme del paesaggio rurale. La crescita urbana ha cancellato gran parte di questi sistemi, ma sovente rimangono delle tracce, dei frammenti o delle strutture (come nel caso dei citati corsi d'acqua) che, sebbene trasformate, possono costituire una base di partenza per costruire nuovi corridoi ecologici e paesaggistici.

Una seconda categoria riguarda l'insieme degli spazi pubblici di una città, che possono essere luoghi storici o spazi pubblici più recenti quali, ad esempio, aree costruite in attuazione degli strumenti di pianificazione (standard urbanistici). A causa della loro generale scarsa qualità esse sono divenute uno dei problemi aperti sui tavoli della riqualificazione urbana e, pertanto, interessanti ai fini della nostra riflessione.

Infine, la terza categoria è legata al processo di infrastrutturazione urbana che, se da un lato ha migliorato le condizioni di accessibilità, consentendo lo sviluppo delle città, dall'altro ne ha accelerato il processo di frammentazione creando frequentemente delle vere e proprie barriere e cesure all'interno delle aree urbanizzate. Si tratta di spazi che se opportunamente ri-progettati, potrebbero consentire di

stabilire nuove relazioni urbane, lavorando sulle interconnessioni, sui margini, sulle fratture, sui bordi, consentendo la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili o interventi di riforestazione nelle aree residuali (Farinella, 2008).

Trasformare una simile discontinuità e frammentazione spaziale in un coerente sistema (o rete) di aree non costruite appare l'obiettivo primario di molti piani strategici che tuttavia richiede per il suo raggiungimento forme avanzate di governance, con strategie interdisciplinari di progetto in grado di unire esigenze locali e prospettive globali, trasformando i fattori di criticità ambientale in opportunità. Come descritto da Mirko Zardini (1999), questo concetto di paesaggio corrisponde ad un'idea di città che privilegia la molteplicità, l'eterogeneità, il contrasto e l'accostamento di elementi diversi tra loro; si tratta di 'paesaggi ibridi' portatori di una nuova idea di spazio urbano.

Agire in una tale prospettiva significa pensare alla città come a un paesaggio nel quale, oltre alla valorizzazione degli spazi pubblici storici, una corretta disposizione degli edifici può migliorare l'interfaccia tra lo spazio urbano e quello rurale e dove le infrastrutture possono essere pensate come fattori generatori di spazi di qualità; dove gli elementi della geomorfologia possono rappresentare delle occasioni per diversificare gli spazi pubblici e per

introdurre nelle aree urbane interventi di ri-naturalizzazione e di rafforzamento della biodiversità; dove, infine, grazie alla ricomposizione del sistema del verde per la ricreazione, la socialità, il gioco, la pratica sportiva e all'inserimento di nuovi tracciati a supporto della mobilità attiva, la città possa riscoprire forme più sane, attive e attraenti di vivere urbano.

Come già espresso da Lynch (1964), gli elementi residuali, di margine o di frangia possono essere concepiti come importanti componenti della struttura urbana, capaci di tenere assieme aree generalizzate, come fa un corso d'acqua o le mura di una città; infatti, i 'margini' non sono necessariamente impene-trabili, ma anzi rappresentano spesso strutture unificanti. I margini sono anche percorsi che potrebbero, in futuro, divenire elementi particolarmente efficaci per l'orientamento in città, mostrando le loro 'qualità direzionali' (Lynch, 1964). Spesso, è sufficiente lavorare sulla significazione di quello che già esiste, cogliendo le opportunità che ci vengono date dalla presenza di strutture paesaggistiche patrimoniali, ma anche dalle opportunità, intrinseche o latenti, che possiamo ritrovare nei nostri 'paesaggi ordinari', se affiniamo lo sguardo.

Ferrara e Rimini: due potenziali città attive

Il laboratorio di ricerca CITER – Città e Territorio, del Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Ferrara, da alcuni anni sta svolgendo attività di investigazione e meta-progettazione su casi studio nazionali ed internazionali, in merito ai temi della Città Attiva e della ricomposizione degli spazi pubblici marginali. Nello specifico, negli ultimi tre anni le città di Ferrara e Rimini si sono configurate come laboratori di sperimentazione progettuale all'interno di una riflessione più ampia svolta per conto della Regione Emilia-Romagna (Servizio Qualità Urbana e Politiche Abitative in accordo con il Servizio Sanità Pubblica), anche grazie ad una stretta collaborazione con diversi attori del territorio, in particolare ACER Ferrara e il Comune di Rimini.

Entrambe città storiche, universitarie e turistiche, Ferrara e Rimini rappresentano due esempi virtuosi di centri che, prima di altri in Italia, hanno saputo puntare sulla riqualificazione e valorizzazione del loro tessuto insediativo e, soprattutto, dei propri 'vuoti', strutturando politiche mirate al raggiungimento di un'elevata qualità ambientale e di vita per tutti i cittadini. Le politiche locali si sono concentrate – e continuano a farlo – sulla mobilità attiva, specialmente quella ciclabile: mentre Ferrara è infatti conosciuta come 'città delle biciclette' e in ambito sanitario si appresta a divenire 'città della preven-

zione' lavorando sugli stili di vita, Rimini è una delle prime municipalità in Italia ad aver attuato un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS, 2016). Ferrara rappresenta un esempio unico della complessa e allo stesso tempo ben riuscita relazione tra cinta muraria e tessuto edilizio, tra conservazione della memoria storica e sviluppo della contemporaneità. L'importanza e l'unicità della relazione tra la città di Ferrara e i suoi margini progettati si esplica alle varie scale, fino ad arrivare al più moderno riconoscimento del sistema delle mura come sistema urbano monumentale e verde, in continuità con il paesaggio agricolo circostante (Bassani, 2005; UNESCO, 2009).

Il cosiddetto 'sistema delle mura' è un circuito ottimamente integrato nel contesto urbano; non si tratta soltanto di un monumento storico ben restaurato e mantenuto integro fino ad oggi, bensì di un vero e proprio sistema urbano contemporaneo, che ha ritrovato una nuova funzione grazie all'operazione di recupero e valorizzazione avviata a partire dagli anni Ottanta, trasformando l'ex anello storico-difensivo in un vero e proprio sistema pubblico per la cultura, il tempo libero e la pratica di sport e attività fisica.

Tuttavia, durante il secolo scorso anche Ferrara si è espansa oltre il suo centro storico, dando vita ad un paesaggio urbano fatto di infrastrutture via-

rie, grandi quartieri residenziali, capannoni artigianali e centri commerciali. Esiste un'altra Ferrara oltre la cinta muraria che, oggi più che mai, necessita di politiche e interventi mirati al fine di aumentare la qualità dei suoi spazi pubblici e collettivi, di sistemi e infrastrutture per un trasporto più sostenibile e attivo, di attrezzature e servizi rispondenti alle necessità reali dei cittadini.

Il lavoro del laboratorio CITER si è concentrato su di una metodologia progettuale e su strategie d'azione che hanno riguardato l'ambito specifico dell'espansione sud di Ferrara. Si tratta di uno dei settori urbani di maggior valenza strutturale della città, con la presenza di numerose aree residenziali e di polarità funzionali di livello urbano (centri commerciali; il polo universitario scientifico-tecnologico; l'area artigianale; ambiti di riqualificazione urbana e architettonica; e altre strutture specializzate, numerose delle quali a vocazione sportiva e commerciale). La particolare conformazione urbanistica, imposta lungo un sistema lineare di infrastrutture viarie e ferroviarie, il rilevante carico insediativo, il ricco e frammentato patrimonio di spazi aperti, in alcuni casi fortemente degradati, rendono tale ambito particolarmente interessante e rilevante ai fini della sperimentazione di un modello di Città Attiva che possa anche rappresentare un'opportunità di rigenerazione urbana, nella prospettiva di dare continu-

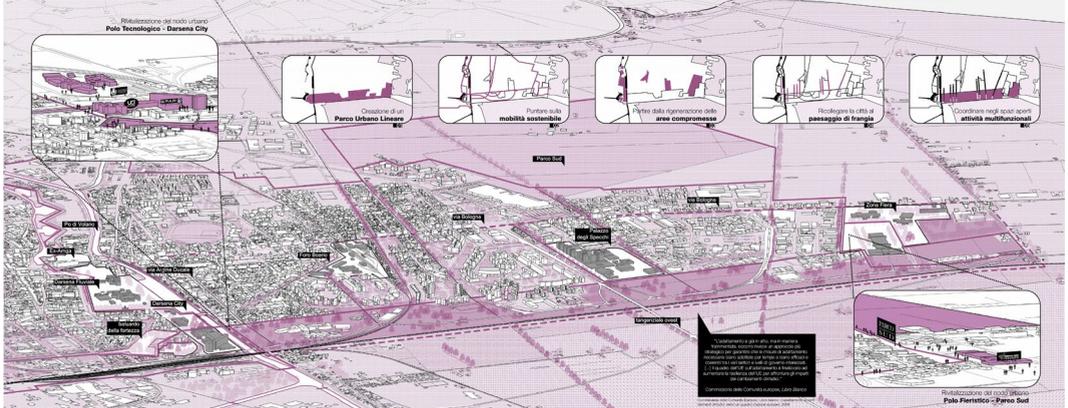
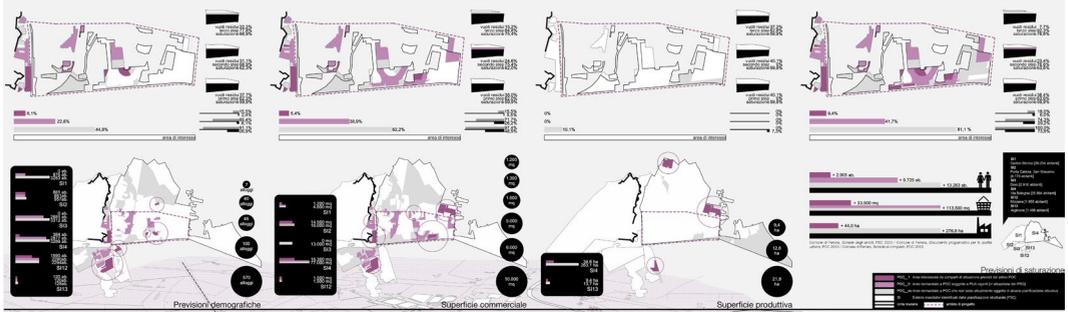
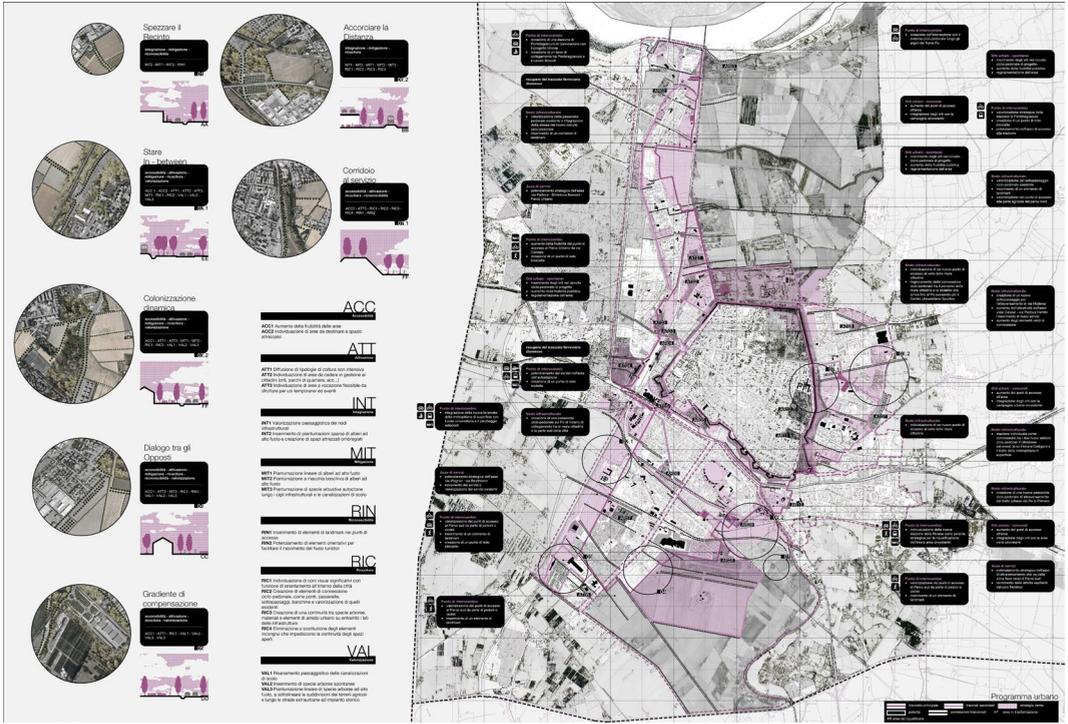
pagina a fronte

Fig. 3 – Margini a sistema
(Francesca Fini, A.A. 2013/2014,
Tesi di laurea: *Linea Sud-Ovest: infrastrutture lungo il margine urbano di Ferrara*,
relatori: R. Farinella, M. Cenacchi).

Fig. 4 – Il margine sud-ovest
(Francesca Fini, A.A. 2013/2014,
Tesi di laurea: *Linea Sud-Ovest: infrastrutture lungo il margine urbano di Ferrara*,
relatori: R. Farinella, M. Cenacchi).

ità alla rete di spazi pubblici di interesse paesaggistico, sociale e monumentale di cui la città è ricca. In questo modo si conferisce anche nuova qualità urbana al comparto sud, rafforzando un sistema capillare di infrastrutture leggere (principalmente per la percorrenza ciclabile e pedonale) e di collegamento con il resto della città, riconfigurando e ottimizzando il patrimonio abitativo – specie quello pubblico – e l'offerta di attrezzature e servizi. La strategia progettuale proposta si è incentrata sulla costruzione una seconda 'trama verde', proponendo un sistema continuo e accessibile di spazi pubblici per dotare il comparto di una sotto-struttura verde connettiva che attraversi l'intero ambito e funga da connessione preferenziale con il resto della città e in particolare con l'anello verde delle mura.

I punti di forza di questo nuovo sistema riguardano tre ambiti in corso di trasformazione: un ex-aeroporto militare destinato a diventare il nuovo parco sud della città (in relazione con il parco urbano Basani già realizzato a nord delle mura); il recupero di un'area direzionale dismessa e fortemente degradata (il 'Palazzo degli Specchi') destinata a diventare una nuova polarità residenziale e di servizio; e, infine, il recupero di una vecchia area di mercato e infrastrutturazione ferroviaria destinata a diventare una delle stazioni della nuova metropolitana di superficie.





1 Spiaggia 1

2 Deviatore del Marecchia

3 Parco urbano

4 Deviatore dell'Ausa

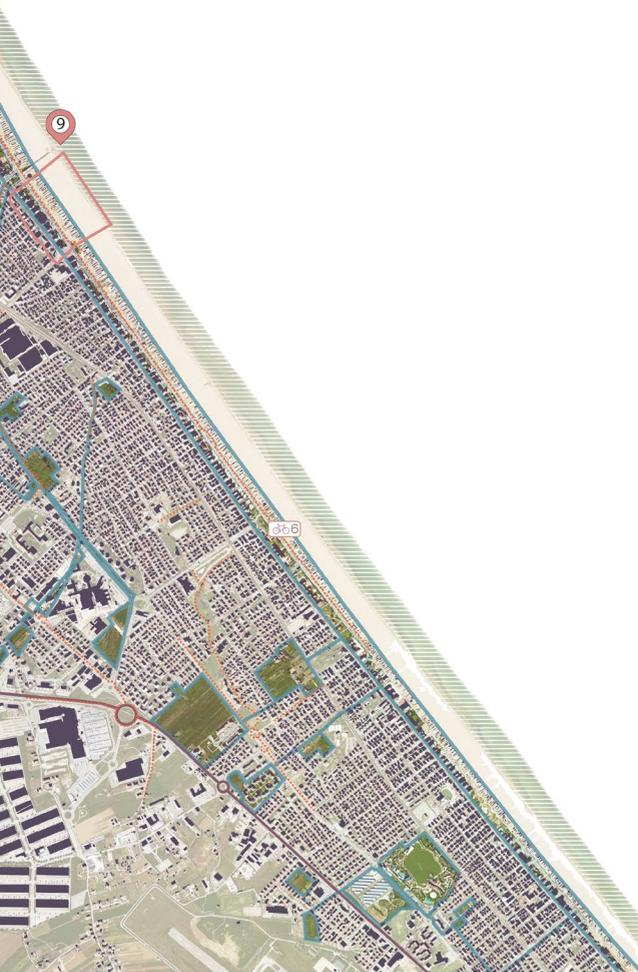
6 Quartiere PEEP

8 Campagna in città



pagina a fronte

Fig. 5 – La Cintura Verde e il rapporto tra pieni e vuoti (Marta Ducci, A.A. 2014/2015, Tesi di laurea: *Forme di vuoto. La connessione dei margini periurbani alla città: il caso di studio di Rimini*, relatori: M. Zaoli, E. Dorato).



9 Boulevard

8 Monumento

9 Spiaggia 2



La città di Rimini, modello ed eccellenza italiana di ricettività turistica, ha progressivamente puntato al consolidamento di un'immagine legata alla promozione della pratica sportiva, del wellness e del fitness. Rimini possiede già diverse delle caratteristiche proprie della cosiddetta Città Attiva, ma deve oggi trovare nuove chiavi di lettura e interpretazione specialmente dei suoi spazi pubblici e relazionali, rivolgendosi in primis ai suoi abitanti e, conseguentemente, ai turisti. Analogamente, per quello che concerne le dinamiche urbane in senso più ampio, diviene di fondamentale importanza spostare l'attenzione dalla fascia costiera agli ambiti più interni, occupandosi dei rapporti e delle aree, spesso frammentate, intercluse tra la città storica e gli ambiti periurbani e semi-rurali. Il lavoro di ricerca e prefigurazione progettuale svolto dal laboratorio CITER si è concentrato sul margine occidentale della città, ambito complesso e stratificato, ricco di un'ampia varietà di situazioni e di molteplici caratterizzazioni tipologiche e spaziali. Uno spazio dell'infrastruttura, un'area storicamente a vocazione rurale, racchiusa a nord e a sud da corsi d'acqua; un ambito marginale rispetto alla città storica e alla città litoranea, composto da un'eterogeneità di quartieri residenziali – tra cui numerosi interventi PEEP e INA Casa – spesso fortemente frammentati e disgiunti dall'ambito urbano consolidato e intervallati ad aree artigiana-

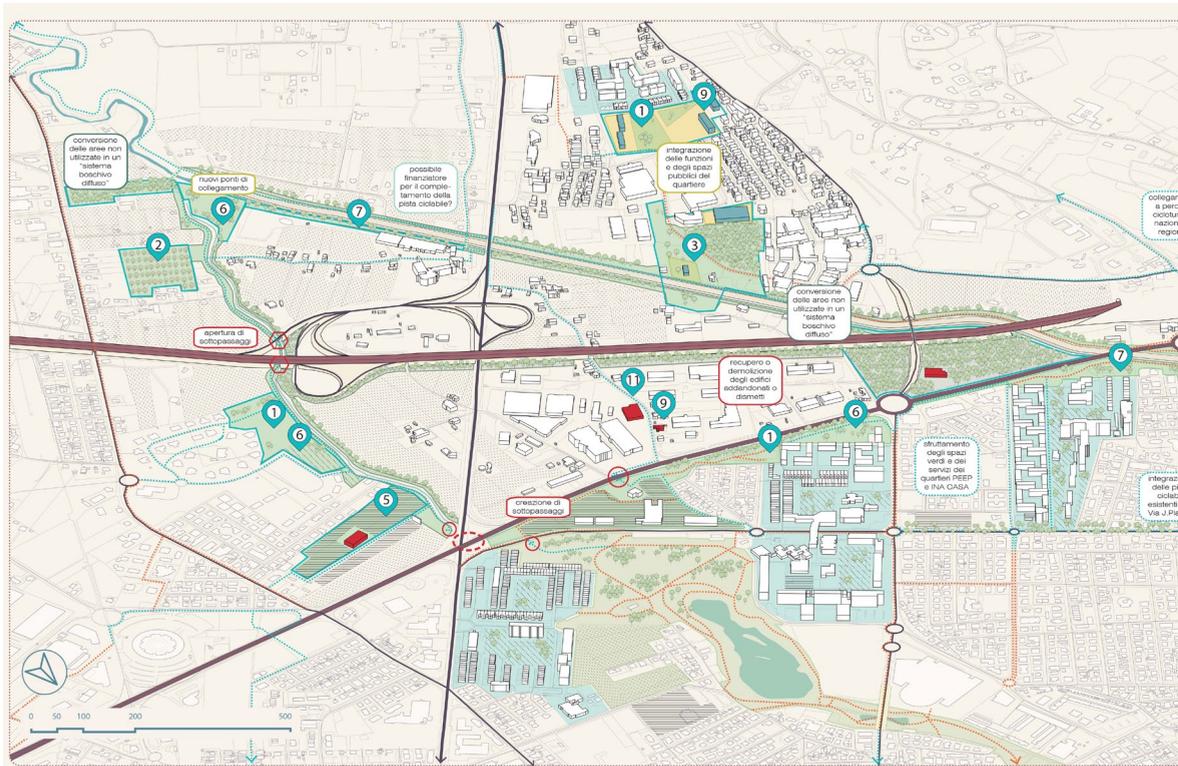
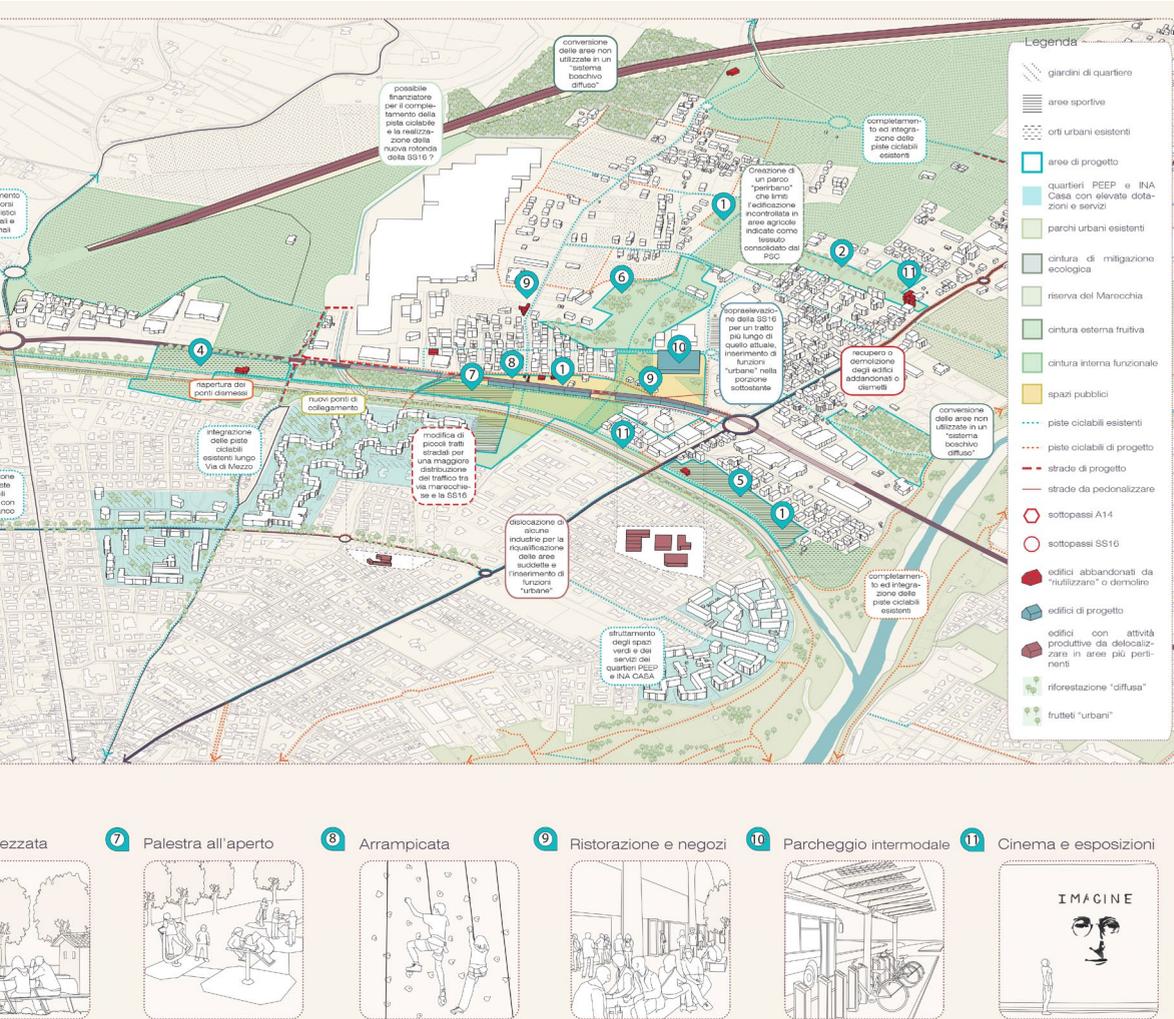


Fig. 6 – Strategie di Riconnessione
(Marta Ducci, A.A. 2014/2015,
Tesi di laurea: *Forme di vuoto. La connessione
dei margini periurbani alla città: il caso di
studio di Rimini*, relatori: M. Zaoli, E. Dorato).

li e produttive parzialmente in fase di dismissione. Queste specifiche condizioni rappresentano indubbiamente delle forti criticità e sollevano importanti questioni non solo in merito all'assetto presente e futuro di quest'area, ma anche relativamente all'intero sistema urbano. La grande sfida, nell'ottica della costruzione di un modello riminese di Città Atti-

va, si prefigura dunque di bilanciare il peso della 'città costiera', trovando nuove declinazioni e tipologie progettuali capaci di restituire nuova identità e qualità a tutti i luoghi urbani che costituiscono la 'città del benessere'.

Al fine di dare attuazione concreta a tali indirizzi, il Piano Strategico 'Rimini Venture 2027' propone la realizzazione di un anello verde a perimetro dell'urbanizzato consolidato per il potenziamento e la riqualificazione del sistema delle connessioni verdi di penetrazione. Si tratta di un intervento unitario e organico in grado di ricucire e ridare qualità al-



le diverse aree a valenza paesaggistico-ambientale attualmente degradate e/o frammentate esistenti, promuovendo al contempo una strategia unitaria sia di riconnessione che di riqualificazione e rivitalizzazione di luoghi significativi della città. In questo modo è possibile anche aumentare la qualità della vita delle persone, puntando su una mobilità attiva quotidiana in grado di far riscoprire e dare nuova vivacità, alle relazioni urbane, migliorando anche la salute dei cittadini e della città stessa. Tuttavia, in diversi tratti dell'anello verde il disegno strategico in corso di elaborazione da parte dell'am-

ministrazione risulta dimensionalmente insufficiente per configurarsi come un vero e proprio parco lineare urbano di forte valenza ecologica e, tra gli obiettivi del lavoro del CITER, vi è quello di dare complessità e varietà a questo sistema, lavorando sulle intersezioni con le aree verdi proprie dei comparti residenziali pubblici (quartieri PEEP e INA Casa); con le pertinenze dei tracciati infrastrutturali (autostrada, strada statale, canale di bonifica); e con la messa a sistema delle espansioni residenziali peri-urbane. Anche la nuova fascia pubblica verde riminese dovrà essere in grado di ospitare adeguatamente un'otti-

ma rete di percorsi della mobilità attiva, tracciati ciclabili e pedonali che potrebbero (o dovrebbero) assumere una caratterizzazione anche sportiva, votata alla pratica di attività motoria, ludica e ricreativa. L'introduzione di servizi e strutture leggere per lo sport e l'attività fisica (quelle che nel mondo anglosassone vengono definite come 'Neighborhood Sport Facilities', ovvero strutture sportive di comunità) troverebbe lungo i percorsi all'interno dell'anello verde la collocazione migliore, garantendo svariati chilometri lineari di parco lungo i quali poter fare attività ed individuando aree strategiche specifiche da dotare con attrezzature sportive e ludiche all'aperto.

L'obiettivo principale, in entrambi i casi studio, diviene allora quello di sperimentare questo 'modello' di Città Attiva alla scala locale, con un approccio interdisciplinare alle diverse problematiche urbane che tali ambiti d'indagine oggi presentano. Interventi di prefigurazione progettuale e trasformazione di queste aree così complicate e articolate indubbiamente necessitano di un simile approccio e di una stretta collaborazione tra i settori dell'urbanistica e dell'architettura, dei trasporti, dell'ambiente, dello sport, della sanità pubblica, delle politiche economiche, educative e sociali. L'obiettivo è di trasformare le marginalità latenti ed evidenti di questi comparti in veri potenziali ambiti di trasformazione e rigene-

razione futura. All'interno di una strategia e di una visione ampia, i singoli interventi di trasformazione della fascia occidentale della città (per Rimini) e del comparto meridionale (per Ferrara) dovrebbero rappresentare un'occasione importante non solo di recupero e ricucitura urbana e ambientale, ma anche e soprattutto un pretesto per sperimentare nuove forme di vivere urbano, innovando la concezione, l'accessibilità e la fruizione del sistema degli spazi pubblici e delle reti di trasporto (specialmente quelle legate alla mobilità attiva e sostenibile) e contribuendo, così, alla trasformazione di queste aree a beneficio dell'intera città.

Indubbiamente, lo spazio pubblico – ma più in generale quello aperto – per configurarsi come fatto strutturale di una città-paesaggio, per di più *attiva*, dovrà sempre più assumere il carattere di un sistema di spazi di varia natura in grado di connettere la città compatta al territorio, stabilendo e/o consolidando relazioni urbane a scale differenti, attraverso l'intervento su paesaggi agrari e semi-rurali; recuperando brandelli di paesaggi interclusi; potenziando i percorsi pedonali e ciclabili, ma anche ricalcando gli antichi percorsi storici e poderali e i corsi d'acqua; intervenendo infine sulle aree dismesse, e sui grandi vuoti, come dimostrano i modelli di intervento già applicati con successo in numerose realtà urbane europee.

Fonti bibliografiche

Barthes R. 2002, *L'impero dei segni*, Einaudi, Torino.

Borgogni A. 2013, *Active City il movimento è protagonista*, «Il Manifesto», 13/09/2013.

Borgogni A., Farinella R. 2017, *Le città attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano*, Franco Angeli, Milano.

Calabi D. 1979, *Il "male" città: diagnosi e terapia*, Officina Edizioni, Roma.

Corboz A. 1995, *L'ipercittà*, «Urbanistica», n. 103.

Edwards P., Tsouros A. 2008, *A Healthy City is an Active City: a physical activity planning guide*, WHO Regional Office of Europe, Copenhagen.

Farinella R. 2008, *Salvaguardare le acque, riqualificare le città. Riflessioni ed esperienze*, in R. Farinella, M. Ronconi (a cura di), *Territorio, Fiumi, Città. Esperienze di riqualificazione in Italia*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.

Farinella R. 2013, *Città, Acqua, Patrimonio. Le ragioni di un progetto*, in R. Farinella (a cura di), *Acqua come Patrimonio. Esperienze e savoir faire nella riqualificazione delle città d'acqua e dei paesaggi fluviali*, Aracne Editrice, Roma.

Lavedan P. 1993, *Histoire de l'urbanisme à Paris*, Collection Nouvelle Histoire de Paris, Parigi.

Lynch D. 1964, *L'immagine della città*, Marsilio Editore, Padova.

Zardini M. (a cura di) 1999, *Paesaggi Ibridi. Highway, Multiplicity*, Skyra, Milano.