

urban@it

Centro nazionale di studi per le politiche urbane

Working papers. Rivista online di Urban@it - 2/2020

ISSN 2465-2059

Rimini, l'approccio strategico per la rigenerazione urbana

Filippo Boschi

Urban@it Background Papers

Rapporto sulle città 2020
LE CITTÀ PROTAGONISTE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE
ottobre 2020

Abstract

Il presente paper vuole descrivere brevemente le recenti vicende di una città media italiana, Rimini, in cui l'agire secondo un pensiero strategico ha permesso di attivare processi di rigenerazione urbana profondi alle cui basi stanno politiche di lungo respiro. Rimini negli ultimi dieci anni ha avviato una serie di progetti che hanno interessato diverse parti della città e hanno toccato diversi settori: dall'ambiente, alla cultura, alla mobilità, alla valorizzazione del patrimonio culturale; tutti improntati a perseguire una visione ed una missione a supporto della attrattività e vivibilità urbana con ricadute evidenti sul settore turistico. Si tratta di progetti che hanno lavorato sulle specificità locali, tentando di rimuovere le criticità, agendo sulle potenzialità e cercando di rinnovare l'identità di Rimini, piuttosto che importare modelli di "successo".

Come dimostra anche la vicenda urbanistica, si è affermata una modalità di azione basata su un pensiero strategico, teso a guardare gli effetti delle diverse politiche all'interno di un disegno di lungo periodo.

The present paper wants to briefly describe the recent transformations of an Italian medium-size city, Rimini, in which the acting according to a strategic thought has allowed to activate processes of "deep" urban regeneration to whose bases are long-term policies. Rimini in the last ten years has started a series of projects that have affected different parts of the city dealing with different sectors: the environment, culture, mobility, the enhancement of cultural heritage. All projects marked to pursue a vision and a mission to support the attractiveness and urban livability with a clear impact on the tourism economy. These are projects that have worked on local specificities, attempting to remove the critical issues, working on the opportunities and trying to renew the identity of Rimini, rather than apply "successful" models.

As the recent planning provisions also shows, a strategic approach has been established as a way of acting, aimed at looking at the effects of different policies within a long-term design framework.

Parole chiave / Keywords

Rigenerazione urbana, Pianificazione strategica, Turismo, Ambiente, Patrimonio culturale / *Urban Regeneration, Strategic Planning, Tourism, Environment, Cultural Heritage*

Rimini, i motivi dell'interesse del caso studio

Ogni realtà presenta diversi aspetti peculiari, in particolare quando si tratta di una vicenda urbana molto articolata e complessa come quella che ha attraversato la città di Rimini negli ultimi anni. Tre sono a mio avviso i motivi di interesse per il caso studio di Rimini.

Innanzitutto, la realtà di Rimini è facilmente identificabile con un fenomeno predominante, il turismo. Nonostante questa equivalenza sia oggi limitante, è comunque innegabile che il turismo, quello di massa e popolare, abbia in Rimini una delle sue icone, sebbene oramai sfuocata. Ne consegue che, in ogni caso, Rimini abbia una caratterizzazione implicita, scritta nella sua storia recente, chiara e lineare, anche se messa alla prova dalle trasformazioni socio-economiche che hanno portato a evidenziare come si sia formato uno scollamento, impensabile solo fino a qualche decennio fa, fra i bisogni dei cittadini e quelli del turismo; una narrazione della città in cui oggi anche altri settori della società e della economia rivendicano un maggior spazio e che quindi richiede di essere messa meglio a fuoco. Non a caso il Piano strategico di Rimini, nel tentativo di risalire agli elementi fondativi della nascita dell'industria del turismo e non solo, ha coniato la *mission* di Rimini quale terra di incontri, allargando così lo sguardo non solo alle nuove forme di turismo ma ad una dimensione relazionale in cui Rimini, punto di incontri, arrivi e partenze, mette a frutto queste sue capacità diffuse di accoglienza e scambio in molteplici campi e settori.

Il secondo motivo di interesse è che Rimini si è dotata di un Piano strategico approvato all'unanimità nel 2010 che, dopo una elaborazione che ha coinvolto ampi strati della comunità riminese, ha accompagnato lo sviluppo della città fino ad oggi; con alcune particolarità quali la sua natura di strumento volontario e il suo non essere uno strumento dell'amministrazione comunale sebbene in stretta relazione con questa. Negli ultimi 10 anni il Piano strategico ha esercitato un costante ruolo di indirizzo sulle azioni dell'amministrazione comunale non solo attraverso gli obiettivi e le azioni che aveva consegnato ai diversi attori della città, ma ancora di più è diventato un necessario riferimento anche metodologico nelle determinazioni delle amministrazioni pubbliche che erano chiamate ad interpretare il bisogno di cambiamento alla luce di una progettualità di più lungo respiro e maggiormente relazionata fra i diversi settori.

Il terzo motivo di attenzione è proprio il tentativo di amalgama fra Piano strategico e amministrazione che ha portato, con luci ed ombre, a insinuare nella macchina burocratica comunale la necessità di agire secondo un pensiero strategico e di organizzarsi con maggiore apertura e trasversalità fra i settori, evitando quelle compartimentazioni stagne tipiche delle amministrazioni pubbliche. La mostra del masterplan strategico nel 2012, voluta dalla nuova amministrazione appena insediata, sancisce questo nuovo approccio ed esponendo tutte le progettualità in atto nel comune, nei diversi settori, evidenzia la necessità di una sempre più stretta coerenza che, in un periodo di crisi economica conclamata, deve essere ricercata all'interno di una visione strategica.

Alcuni progetti strategici

Il cambiamento, anche a Rimini, si coglie soprattutto dalle trasformazioni

fisiche nella città. Numerosi sono i progetti attuati e i cantieri avviati. Alcuni di questi, meglio di altri, rappresentano il nuovo corso intrapreso.

4

Il Piano di salvaguardia della balneazione ottimizzato (Psbo)

Il progetto più esemplificativo di questo percorso è probabilmente il nuovo piano fognario di Rimini, chiamato Piano di salvaguardia della balneazione ottimizzato, il cui nome già spiega molti aspetti di questo progetto. Il tema dello scarico in mare dei reflui civili, in occasioni eccezionali, era problematica ben nota da tempo a Rimini, come in diverse realtà della costa. Per lungo tempo però la questione era rimasta relegata ad una tematica prettamente ambientale, la cui risoluzione presentava costi, tempi e difficoltà elevate, in una città cresciuta per larghi tratti senza sdoppiamento del sistema fognario e le cui infrastrutture venivano oltremodo stressate dal carico turistico oltreché dai cambiamenti climatici. È però all'interno dell'elaborazione del Piano strategico che le anime diverse della città, in particolare quella ambientalista e quella turistica, si ritrovano attorno al presupposto che non vi può essere un nuovo rilancio turistico che prescindano da un corretto e profondo approccio ambientale. Il tema delle fogne allora cessa di essere solo un'istanza ecologista e diventa un presupposto per il rinnovo del comparto turistico, tanto che l'eliminazione degli scarichi inquinanti diventa uno dei progetti bandiera del Piano strategico e, ancor prima della sua adozione, spinge l'allora amministrazione comunale ad abbandonare il piano fognario adottato perché, seppur migliorativo, non assicurava il nuovo obiettivo.

Nel volgere di breve tempo, sospinti anche da una coscienza ambientale crescente, il tema degli scarichi si impone sempre più all'attenzione della città tanto da diventare priorità dell'amministrazione subentrata nel 2011 anche se di non di facile soluzione e neppure di certo ritorno, in termini di consenso. Il piano sviluppato, e che oggi è in corso di completamento, porterà a breve a trattare tutta l'acqua prima del suo rilascio, con un costo complessivo che supera i 200 mln di € e con interventi che hanno messo e metteranno sottosopra larghe parti della città. Al di là degli aspetti tecnici del progetto - con nuove dorsali, vasche di raccolta di diverse decine di migliaia di metri cubi, raddoppi di capacità dei depuratori - meritano di essere evidenziati alcuni aspetti. Innanzitutto, la capacità del progetto di intercettare diversi finanziamenti pubblici (Piano delle città, fondi del ministero dell'Ambiente, ...), grazie al fatto che il suo portato non era solo di natura ambientale ma era diventato un fondamento su cui basare parte dell'economia locale. Il secondo aspetto è che un progetto di infrastrutture sotterranee che causa notevoli e lunghi disagi nella popolazione è stato sostenuto proprio perché ne è stata compresa la sua necessità e inderogabilità, tanto che l'amministrazione è stata rielletta, anche per i progetti messi in campo. Certamente il progetto della rete fognaria ha dovuto confrontarsi e relazionarsi con le altre progettualità. Esempio a tale proposito è l'intervento in piazzale Kennedy dove la realizzazione di gigantesche vasche e di impianti fuori terra si è armonizzato con la sistemazione a terra, andando così a creare, alla confluenza fra il terminale del parco dell'Ausa e il nuovo lungomare, un belvedere pedonale che con giochi di dislivelli maschera l'impianto idraulico. Una infrastruttura tecnologica è diventata così l'occasione per creare un luogo urbano, uno snodo importante del futuro Parco del Mare.

I nuovi lungomari

5

Dal dopoguerra in poi, il lungomare di Rimini si è progressivamente trasformato in una grande area a servizio della spiaggia e degli hotel: una strada lungomare contornata da aree a parcheggio e stabilimenti balneari, affollati in estate e deserti in inverno, che hanno a lungo costituito il paesaggio quotidiano di quella che dovrebbe essere una delle aree di maggior pregio di Rimini. Una striscia di asfalto di dimensioni variabili che ha marcato la netta suddivisione fra città e arenile.

Il Parco del Mare, il progetto probabilmente più ambizioso del Piano Strategico, prevede la realizzazione, in vece dei lungomari stradali, di una nuova “infrastruttura” a supporto del sistema turistico: uno spazio pubblico, fondamentalmente pedonale, continuo, lungo 14 km che costituisca una piattaforma per attività del tempo libero e ricreative, in continuità con la spiaggia e con la trama degli spazi urbani della città. Negli intenti però, il progetto non vuole essere una semplice riqualificazione o ristrutturazione dei lungomari, abbellendoli con percorsi ciclopedonali, vegetazione e arredi urbani. Piuttosto, con più di 1.200 strutture alberghiere, innumerevoli attività economiche più o meno relazionate al turismo, il Parco del Mare vuole essere una occasione per consolidare e aggiungere segmenti di clientela nuovi, per riposizionare sul mercato turistico internazionale l'immagine e l'offerta di Rimini e, costituire al contempo, il presupposto perché anche i soggetti privati tornino ad investire, avendo di fronte una prospettiva di crescita.

Il progetto mira a creare uno spazio di qualità come integrazione tra ambiente e servizi basandosi sui valori propri, locali, che portino ad una forte caratterizzazione del prodotto. Una caratterizzazione in cui la *bigness* non risiede tanto nella costruzione di avveniristici edifici o manufatti ma, al contrario, nella grandiosità dello spazio “naturale” che viene messo a disposizione per funzioni dedicate allo “stare bene”, ad un modello e stile di vita estremamente contemporaneo, capace di rivolgersi a molteplici strati della società e già identificabile con Rimini, con la sua storia, segnata proprio dal passaggio dal turismo balneare come solo cura del corpo ad un più ampio senso del piacere e del benessere. Il *wellness* quindi come idea guida di un progetto che si articola in più parti e contempla diversi obiettivi. Il progetto del lungomare nord, i cui lavori sono in corso, prevede la trasformazione per larghi tratti della attuale sede stradale in uno spazio pedonale, con accessi carrabili controllati, e la valorizzazione degli spazi aperti, piccoli e grandi con sistemazioni a supporto dello svago e del benessere, riscoprendo anche elementi identitari delle diverse località. Il progetto del lungomare nord, nonostante le dimensioni ridotte del lungomare, prevede anche la realizzazione di paesaggi diversi, dunali, e l'inserimento di numerose aree verdi, in forma di rain garden, per contribuire attivamente alla gestione degli eventi meteorici. L'intervento prevede poi una riorganizzazione di tutta la mobilità carrabile a monte con una nuova strada di gronda ricavata dall'ampliamento della strada lungo la ferrovia, al posto di una nuova arteria che avrebbe tagliato la retrostante campagna, nuovi sottopassi e collegamenti ciclabili e carrabili. Il lungomare sud, con sezioni decisamente più profonde, prevede una completa pedonalizzazione dello spazio, articolato in “isole” verdi, percorsi dedicati, spazi attrezzati per il fitness e una passeggiata in legno, rialzata, per contrastare le ingressioni marine e offrire la vista del mare. Questi progetti, sia a nord che a sud, sono stati in grado di intercettare finanziamenti pubblici di bandi regionali, nazionali ed

europei, afferenti a differenti linee di spesa dalla protezione ambientale alla qualificazione turistica, e prevedono, in particolare per il lungomare sud, anche l'apporto di capitali privati. Qui infatti è previsto, anche se per ora con un riscontro limitato, un meccanismo oneroso di "trasferimento" dei metri quadri costruiti dalla spiaggia al nuovo lungomare, finalizzato a liberare l'arenile e a collocare un limitato numero di attività a sostegno dello spazio pubblico. Anche le strutture alberghiere vengono sollecitate ad ampliare i loro servizi entro una negoziazione pubblica che ha fissato regole precise.

La partecipazione degli operatori e dei residenti è stato un tratto distintivo del processo di progettazione che si è articolato in incontri, condivisioni e aggiustamenti progressivi.

I cantieri del centro storico

Il Piano strategico già nel 2010 aveva evidenziato attraverso una serie di proposte l'enorme potenziale del centro storico di Rimini; un potenziale ben noto ma che stentava a prendere spazio in maniera organica all'interno delle politiche culturali e di valorizzazione del patrimonio delle amministrazioni. Complice anche l'ormai evidenza che anche a Rimini il turismo non si poteva più ridurre alla mera dimensione del sole-spiaggia, l'amministrazione salita nel 2011 e ancora oggi operante ha avviato una serie di cantieri per la riqualificazione e risignificazione di intere parti del centro antico.

Due in particolare sono i progetti attuati e in corso di attuazione che segnano più di altri la volontà di valorizzare alcuni importanti luoghi restituendoli alla fruizione dei cittadini e con vantaggio dell'economia turistica.

Il primo è la riqualificazione dell'invaso d'acqua e della parte terminale del porto canale attorno al ponte di Tiberio. Il progetto, articolato in diversi interventi, ha preso avvio con la risistemazione della sponda del bacino d'acqua, facendola diventare la parte terminale del parco Marecchia e aprendola come una sorta di cavea verso il ponte bimillenario di Tiberio. Si tratta di una sistemazione, per certi aspetti minimale dello spazio aperto, ma di grande impatto, che ha riscosso un immediato apprezzamento nella città diventando luogo molto frequentato e adatto ad ospitare manifestazioni e spettacoli. L'ampliamento del parcheggio di attestamento e il recupero delle banchine con un nuovo percorso pedonale, oltre a rispondere all'esigenze della mobilità, hanno contribuito a trasformare l'ambito del ponte di Tiberio in una nuova centralità e porta di accesso al centro storico.

Il secondo progetto di forte impatto è la trasformazione del quadrante di città fra Castello, piazza Malatesta e Teatro. Si tratta di un brano di città storica tra i più rappresentativi della vicenda urbana di Rimini, che dal secondo dopoguerra diventa marginale e spazio quasi residuale della città, complici anche i bombardamenti che devastano il teatro lirico ottocentesco. Da allora lo spazio attorno al castello malatestiano e sul fianco del teatro viene trasformato in parcheggio e adibito a mercato bisettimanale. Un uso ed una sistemazione assolutamente impropri che però resistono fino a che l'attuale amministrazione avvia un'importante opera di recupero, prima con lo spostamento delle oltre 300 bancarelle, e poi con una serie di interventi di riqualificazione e recupero degli spazi aperti e dei monumenti, tesi da un lato a restituire alla città un luogo di assoluto

valore, anche simbolico, e a valorizzarlo con un programma culturale imperniato sulla realizzazione del museo Fellini, che interessa il Castello, il vicino cinema Fulgor e la piazza Malatesta. Si avvia così un recupero attraverso la creazione di “motori” culturali che mirano sicuramente a integrare l'economia del turismo ma che restituiscono anche alla città luoghi di pregio a lungo dimenticati.

La vicenda urbanistica

Una riflessione a parte merita la recente vicenda urbanistica di Rimini, anche per cogliere come i segnali di cambiamento abbiano interessato un campo il cui sviluppo anche sfrenato ha caratterizzato a lungo la riviera, come peraltro larga parte del Paese. Il nuovo scenario della crisi economico-finanziaria ha certamente fornito il giusto contesto in cui le azioni della amministrazione hanno trovato un nuovo riferimento. È bene precisare che il Piano strategico non era entrato direttamente nella questione urbanistica; aveva però, forse più oculatamente, prospettato uno sviluppo futuro basato sulla valorizzazione dei propri assets, concentrandosi più sulla rigenerazione della città esistente e rifuggendo, come nel caso dei lungomari, modelli di sviluppo trainati da ingenti motori immobiliari. La nuova amministrazione, subentrata nel 2011 si trova così a gestire un Piano urbanistico (Psc), appena adottato dal precedente consiglio comunale che si fondava sulla espansione della città, un Piano strategico che chiedeva che alla base delle scelte urbanistiche ci fossero delle politiche di lunga prospettiva e un oramai chiaro scenario di crisi dell'immobiliare. In questo contesto la nuova giunta opera il taglio delle cubature dei Piani particolareggiati in attuazione (2013) e annulla definitivamente i progetti di trasformazione dei lungomari, avviati dalla precedente amministrazione, che prevedevano decine di migliaia di metri quadrati di residenze, centri commerciali e alberghi in riva al mare, il tutto sorretto da meccanismi finanziari non più sostenibili. Il passaggio dall'adozione all'approvazione del Psc, avvenuta nel 2016, opera una serie di ulteriori modifiche particolarmente incisive. Innanzitutto, vengono ridotte fortemente le previsioni di espansione, che prima caratterizzavano lo scenario del Piano; poi vengono maggiormente promossi gli interventi di qualificazione edilizia e di rigenerazione, in modo che rappresentino la principale opzione di intervento; vengono inoltre rivisti i meccanismi con cui incentivare la riqualificazione del comparto alberghiero, tesi a facilitare l'adeguamento di strutture obsolete. Ma più di tutto, si inizia a destare la convinzione che il Piano urbanistico debba essere uno strumento orientato a sostenere coerenti politiche di sviluppo, di lungo periodo, e non già a soddisfare un presunto mercato immobiliare. Questo ed altri aspetti saranno poi riferimento nella formazione della nuova legge regionale urbanistica della Emilia-Romagna, quando, oltre a contenere fortemente il consumo di suolo, richiede che le trasformazioni urbane, sia rigenerative che le poche espansive, rispondano ad un disegno strategico di città e comunità.

Conclusioni

È difficile comprendere l'apporto del Piano strategico separandolo da quello dell'azione Amministrativa; è però innegabile che nel caso di Rimini il Piano strategico abbia esercitato la propria influenza e dato il proprio apporto su più piani. In particolare,

l'esperienza di Rimini ha mostrato l'utilità di avere una visione e missione che vadano oltre ai mandati elettorali e che siano in grado di intersecare diversi settori e politiche. La intersettorialità è ormai una necessità soprattutto nei funzionamenti della macchina amministrativa per affrontare adeguatamente le questioni, che sono sempre complesse. La grande progettualità messa in campo è stata poi un veicolo eccezionale per accedere ad una quantità di finanziamenti e fondi, inusuale, almeno per Rimini. Certo non mancano gli aspetti critici, fra cui la difficoltà di avviare una partecipazione che includa sempre più attivamente i cittadini e le associazioni nella gestione e attuazione dei progetti e la costruzione di una vera e propria governance circolare fra i vari soggetti istituzionali e rappresentativi della città.